

TOUT SUR LA LISTE NOIRE						
COMMISSION EUROPÉENNE						
12.12.2014 [FR] Journal officiel de l'Union européenne L 355/37						
ANNEXE F EXTRAIT						
LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE (*)						
Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA ou dans un autre acte aéronautique	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, le cas échéant, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
AIR MADAGASCAR 	SR-M01/2009	MDG	Madagascar	Tous le flotte sauf appareils de type Boeing 737, appareils de type ATR 72/42 et appareils de type DHC 6-300	Tous le flotte sauf appareils appartenant à la flotte de Boeing 737, comme indiqué sur le CTA, appareils appartenant à la flotte ATR 72/42, comme indiqué sur le CTA, SR-MGC, SR-MGD, SR-MGCL	République de Madagascar
www.madagate.com						

Air Madagascar : plusieurs passagers ratent un vol avancé ...
www.tananews.com/air-madagascar-plusieurs-passagers-ratent-un-vol-11-y-a-2-heures - Plusieurs passagers d'Air Madagascar se sont plaints d'avoir raté leur vol pour Maurice, hier 6 avril 2015. Ils ont affirmé ne pas avoir été ...

Antananarivo. Le dimanche de Pâques, 6 avril 2015, des passagers du vol Air Madagascar, en partance pour l'île Maurice, ont raté leur vol. Raison ? **L'avion, prévu pour décoller à 8h 10mn, avait quitté le tarmac d'Ivato avec... deux heures d'avance**

. Ces passagers n'avaient pas été notifiés au préalable. Dès lors la question qui se pose est : cet incident pascal fâcheux fait-il partie des critères de ce qu'on nomme globalement sécurité aérienne ? A vous de voir en lisant tout ce que vous avez toujours voulu savoir sans jamais le demander, à propos de la fameuse « *liste noire* » de l'Union européenne.

Jeannot Ramambazafy

Comment la liste noire de la Communauté européenne est-elle mise à jour?

Tous les États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) sont tenus de communiquer à la Commission toutes les informations qui pourraient présenter un intérêt pour la mise à jour de la liste. Parmi celles-ci peuvent figurer les rapports révélant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien (tels que les rapports des inspections d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, réalisées dans les aéroports de la Communauté européenne), les interdictions d'exploitation imposées par des pays tiers, les rapports d'audit rédigés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à la suite

d'inspections de sécurité (dans le cadre du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité) effectuées par les autorités de l'aviation civile des 189 parties contractantes à la convention de Chicago, ainsi que des informations relatives à des accidents ou à d'autres incidents graves.

Afin de mettre à jour ladite liste, la Commission est assistée par le comité de la sécurité aérienne, qui se compose d'experts en matière de sécurité technique aérienne de tous les États membres de l'UE (plus l'Islande, la Norvège et la Suisse, qui ne disposent toutefois d'aucun droit de vote) et est présidé par la Commission (qui n'a pas de droit de vote). En réaction à une proposition de la Commission, le comité de la sécurité aérienne adopte son avis à la majorité qualifiée, lequel est ensuite **transmis au Parlement européen avant son adoption définitive par la Commission et sa publication ultérieure au Journal officiel**

La décision d'ajouter un transporteur (ou un groupe de transporteurs certifiés dans le même État) sur la liste ou de l'en retirer est prise sur la base des critères communs de sécurité annexés au « *règlement de base* » (règlement 2111/2005/CE établissant une liste communautaire de transporteurs qui font l'objet d'une interdiction). Ces critères prennent en considération, par exemple, l'existence de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien ou la défaillance (ou la réticence) d'un transporteur aérien ou des autorités chargées de sa surveillance à traiter des manquements en matière de sécurité, les interdictions d'exploitation imposées par des pays tiers, les rapports d'audit rédigés par des pays tiers ou des organisations internationales (OACI) ou des informations étayées relatives à un accident.

Tous les critères sont basés sur des normes internationales de sécurité aérienne.

À qui s'applique cette liste?

Les règles établissant la liste communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation valent pour tous les transporteurs aériens, indépendamment de leur nationalité, qu'ils soient établis dans l'UE ou non. Elles s'appliquent uniquement au transport aérien commercial, c'est-à-dire le transport aérien de passagers et de marchandises contre paiement ou location. **Elles ne concernent pas les vols privés et non commerciaux.**

Les transporteurs aériens européens font l'objet d'une évaluation à la lumière des règles européennes en matière de sécurité, qui satisfont aux règles internationales, mais appliquent des procédures et des sanctions plus strictes. Les transporteurs aériens extracommunautaires sont évalués d'après des normes de sécurité contraignantes à l'échelon international, établies par la convention de Chicago de 1944 et ses annexes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été établie par cette convention.

Avec quelle fréquence et dans quels délais la liste est-elle mise à jour? Ne risque-t-elle pas de devenir rapidement obsolète?

Conformément au « *règlement de base* », la « *liste noire* » de la Communauté peut être mise à jour à chaque fois que la Commission le juge nécessaire ou à la demande d'un État membre de l'UE. En tout état de cause, la Commission vérifie au moins tous les trois mois s'il convient de mettre à jour la liste. Bien sûr, toute décision d'interdiction doit être le fruit d'une évaluation attentive et doit tenir compte des droits de la défense de tous les transporteurs concernés. Toutefois, lorsque l'identification d'une menace immédiate à la sécurité aérienne génère une situation d'urgence, les délais peuvent être très courts.

Comment une compagnie aérienne peut-elle être blanchie et retirée de la liste?

Lorsqu'une compagnie aérienne estime qu'elle devrait être retirée de la liste parce qu'elle satisfait aux normes de sécurité applicables, elle peut adresser, directement ou par le biais de son autorité de l'aviation civile, une demande de retrait à la Commission ou à un État membre. Seuls ces derniers peuvent demander la mise à jour de la liste. Le comité de la sécurité aérienne examinera alors les éléments de preuve présentés par la compagnie aérienne et/ou par l'autorité chargée de sa surveillance afin d'étayer sa demande de retrait de la « *liste noire* » de la Communauté et rendra son avis à la Commission.

Comment ajoute-t-on une compagnie aérienne à la liste?

La procédure est la même que pour la mise à jour de la liste. Lorsque la Commission ou un État membre se retrouve en possession d'éléments de preuve attestant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'une compagnie aérienne ou de l'autorité chargée de sa surveillance quelque part dans le monde, elle/il peut demander une révision immédiate de la

liste. En effet, dans de tels cas, les États membres ont l'obligation de demander la mise à jour de la « *liste noire* ». Une décision est alors prise à la lumière des critères communs de sécurité retenus pour envisager l'interdiction d'exploitation, lesquels sont établis dans le « *règlement de base* »

Lorsque la Commission est d'avis que la poursuite des activités d'un transporteur aérien au sein de la Communauté est susceptible de constituer un risque pour la sécurité et que ce risque n'a pas été résolu de manière satisfaisante à l'échelon national (grâce à des mesures adoptées par l'autorité de l'aviation civile d'un État membre), elle peut prendre des mesures provisoires afin d'interdire au transporteur d'entrer dans l'espace aérien européen. Ces mesures sont alors présentées au comité de la sécurité aérienne pour confirmation ou modification.

En quoi consistent les critères communs de sécurité?

Ces critères objectifs et transparents ont été établis durant le processus d'adoption du « *règlement de base* »

à partir des travaux du comité d'experts pour la sécurité aérienne, en tenant compte de la longue et riche expérience acquise par les États membres dans ce domaine. Ils portent essentiellement sur les informations en matière de sécurité dont disposent les États membres, la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Ces critères reflètent des preuves documentées mesurables et vérifiables:

- des résultats des inspections au sol des aéronefs dans les aéroports européens;
- de l'utilisation d'avions mal entretenus, vétustes ou obsolètes;
- de l'incapacité des compagnies aériennes concernées à corriger les manquements décelés lors des inspections (mise en évidence par la récurrence des mêmes manquements au cours d'une certaine période) et de l'incapacité de l'autorité responsable de la surveillance de la compagnie aérienne à assumer cette tâche et à garantir le respect, en tous temps, des normes internationales en matière de sécurité.

La Commission ne prend une décision d'interdiction totale ou partielle d'une compagnie aérienne qu'après analyse, au cas par cas, de ces différents éléments et après avoir autorisé la compagnie en question à défendre son point de vue. Elle ne se prononce pas non plus avant d'avoir tenu des consultations approfondies avec l'autorité de surveillance de la compagnie concernée et avec le comité d'experts de la sécurité aérienne.

L'inscription d'une compagnie aérienne sur la «liste noire» de la Communauté signifie-t-elle nécessairement qu'elle ne peut plus voler en Europe?

OUI. Tant que le transporteur aérien fait l'objet d'une interdiction totale, il ne peut exercer ses activités dans la CE avec ses appareils et son personnel. La compagnie aérienne est ajoutée à l'annexe A du règlement, la « *liste noire* » étant ainsi mise à jour. De même, tant qu'un transporteur aérien est soumis à une interdiction partielle, il ne peut exercer ses activités qu'avec les aéronefs mentionnés dans le règlement et ne peut étendre son réseau. La compagnie aérienne est ajoutée à l'annexe B du règlement, la « *liste noire* » étant ainsi mise à jour.

Néanmoins, les appareils des compagnies interdites peuvent continuer à voler dans la Communauté à des fins de maintenance (notamment pour résoudre des manquements en matière de sécurité) tant qu'ils ne transportent pas de passagers ou de charges (vols dits « *de convoyage* »

). Par ailleurs, les compagnies aériennes interdites peuvent utiliser les appareils et le personnel d'autres compagnies sur la base de contrats appelés

« *contrats d'affrètement* »

. De cette manière, le transport de passagers et de marchandises reste possible, mais uniquement s'il est assuré par des compagnies aériennes qui satisfont pleinement aux règles de sécurité. En outre, les appareils utilisés par le gouvernement ou l'État (par exemple, pour le transport de chefs d'État et/ou de gouvernement) échappent aux exigences de l'OACI. Par conséquent, ces appareils sont considérés comme effectuant des

« *vols d'État* »

et peuvent continuer à voler dans la CE même s'ils ne peuvent servir à des vols commerciaux. Ces vols nécessitent toutefois une autorisation spéciale, prévue par l'OACI et délivrée par tous les États membres que l'avion survole ainsi que par l'État de destination.

Enfin, les avions des compagnies interdites ne peuvent entrer dans l'espace aérien des États membres et survoler leur territoire tant que ces compagnies sont frappées d'une interdiction d'exploitation (totale ou partielle).

Cette liste empêche-t-elle les États membres de l'UE d'adopter des mesures de sécurité individuelles à l'échelon national?

NON. Le principe général veut que toute mesure envisagée au niveau national, doit être également examinée à l'échelon communautaire. Lorsqu'un transporteur aérien est réputé dangereux et se retrouve frappé d'une interdiction d'exploitation dans un État membre, il est obligatoire d'examiner cette mesure au niveau de l'UE avant qu'elle puisse être appliquée dans le reste de l'Union européenne. Néanmoins, même lorsqu'une interdiction n'est pas étendue à toute l'UE, les États membres disposent d'une marge de manœuvre pour continuer à intervenir au niveau international dans certains cas exceptionnels, surtout en cas d'urgence ou en réaction à un problème de sécurité les concernant tout particulièrement.

En quoi consistent les « *droits de la défense* » des compagnies aériennes?

Les compagnies aériennes qui ont été frappées d'interdiction ou qui font l'objet d'une enquête en vue d'une interdiction potentielle ont le droit de faire valoir leur point de vue, de soumettre des documents qu'elles jugent appropriés pour leur défense et d'effectuer des présentations orales et écrites devant le comité de la sécurité aérienne et la Commission. En d'autres termes, elles peuvent soumettre des remarques écrites, ajouter de nouvelles pièces à leur dossier et demander à être entendues par la Commission ou à participer à une audience devant le comité de la sécurité aérienne, lequel rendra ensuite son avis sur la base de cette procédure et des pièces qui lui ont été soumises avant ou pendant l'audience. Les règles fixent une date limite avant laquelle les transporteurs et les autorités sont autorisés à réagir.

N'y a-t-il pas un risque de mesures de rétorsion de la part des États concernés?

L'unique objectif de la Commission est d'améliorer la sécurité aérienne au bénéfice de tous et en aucun cas d'affecter le développement économique ou social d'un pays. Les pays touchés peuvent mettre en place des mesures d'assistance technique pour aider les compagnies aériennes à atteindre un niveau satisfaisant en matière de sécurité aérienne. Par ailleurs, la Commission se tient toujours prête à explorer toute possibilité de coopération avec des pays qui font montre d'une véritable volonté de résoudre leurs manquements en matière de sécurité aérienne.

Comment les citoyens sont-ils informés au sujet de la «liste noire» communautaire des compagnies aériennes dangereuses?

La version actualisée de cette liste est disponible en ligne à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/air-ban/flywell_en.htm. Chaque fois que des modifications sont apportées à la liste, la Commission collabore étroitement avec des associations de voyageurs européennes et internationales afin que celles-ci puissent aider au mieux leurs clients - à savoir les passagers - à prendre des décisions avisées lorsqu'ils organisent leurs voyages. Par ailleurs, le règlement relatif à la «liste noire» oblige également les autorités nationales de l'aviation civile, l'AESA et les aéroports situés sur le territoire des États membres à porter la « *liste noire* » communautaire à la connaissance des passagers, sur leur site Internet et, s'il y a lieu, dans leurs locaux.

De quelle manière la publication de la liste aidera-t-elle les citoyens européens à voyager au-delà du territoire de l'UE?

La liste, une fois publiée, fournit des informations utiles aux citoyens qui souhaitent voyager hors de la Communauté européenne - où l'interdiction de vol communautaire ne s'applique pas - dans le but d'éviter qu'ils ne voyagent avec ces compagnies. Elle préserve également les droits des consommateurs ayant acquis auprès d'un voyageur un voyage incluant un vol assuré par une compagnie figurant sur la «liste noire» communautaire.

Le règlement relatif à la « *liste noire* » établit également le droit des passagers à connaître l'identité de chaque compagnie aérienne avec laquelle ils voyageront au cours de leur déplacement. À cet effet, le transporteur contractant est tenu d'informer les passagers de l'identité du ou des transporteurs aériens concernés lors de la réservation du voyage, quel que soit le mode de réservation. Le passager doit également être tenu informé de tout changement de transporteur, soit lors de l'enregistrement, soit, au plus tard, lors de l'embarquement. Le règlement confère également aux passagers le droit au remboursement ou au réacheminement si un transporteur avec lequel un vol est déjà réservé est inscrit entre-temps sur la liste noire, le vol concerné étant alors annulé.

Source : Commission européenne à Bruxelles