



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 88982

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conclusions du rapport n° 1717 déposé le 7 juillet 2004 par la mission d'information parlementaire sur la sécurité du transport aérien de voyageurs. Il souhaiterait savoir si, conformément à ce rapport, il envisage, afin que les règles de l'Organisation internationale de l'aviation civile soient effectivement appliquées, de prendre des mesures pour d'une part, rendre les rapports d'audits sommaires et les rapports complets de l'OACI relatifs à la supervision de la sécurité aérienne plus transparents ; d'autre part, augmenter les moyens de l'OACI, afin que celle-ci effectue un suivi plus rapide de l'application effective des règles qu'elle édicte.

Texte de la réponse

La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et posé comme principe la responsabilité de chaque État dans l'élaboration et la mise en oeuvre de ses règles de sécurité et dans la surveillance de ses compagnies nationales. Depuis sa création, l'OACI a joué un rôle important pour maintenir un haut niveau de sécurité de l'aviation civile internationale en élaborant un ensemble de normes et recommandations couvrant l'ensemble des aspects techniques et opérationnels. Avec la multiplication des opérateurs est apparu le besoin de vérifier que tous les États remplissaient bien leurs obligations. Aussi, l'OACI a mis en place à partir de 1996 un programme d'audits de sécurité, dont la première phase s'est achevée en 2004. Lors de l'assemblée de l'OACI de 2004, il a été décidé de renforcer et d'élargir ce programme pour couvrir l'ensemble des aspects liés à la sécurité, et de favoriser la transparence en diffusant les résultats complets de ces audits à tous les États. Les audits portent aujourd'hui également sur les aéroports et sur la fourniture des services de la navigation aérienne. Comme cela a été souligné dans les conclusions du rapport n° 1717 de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, il convenait de développer les échanges d'information entre États et la transparence vis-à-vis du public. Il apparaissait aussi nécessaire de renforcer les pouvoirs de l'OACI pour faire appliquer les normes, ainsi que ses moyens affectés à la coopération technique. Depuis l'assemblée de 2004, la France n'a pas ménagé ses efforts, avec ses partenaires européens, pour atteindre ces objectifs. Ainsi : le représentant français au conseil de l'OACI a demandé et obtenu que le conseil adopte des modalités pratiques de mise en oeuvre de l'article 54 j) de la convention de Chicago, qui donne obligation au conseil de « signaler toute infraction à la convention, ainsi que toute non-application de recommandations ou décisions du conseil » ; à l'initiative de la France, le conseil de l'OACI a présenté un rapport sur les conséquences de la libéralisation du transport aérien sur la sécurité ; la France a présenté à ses partenaires européens en novembre 2005 un mémorandum sur la sécurité du transport aérien, qui préconise une action de la France et de l'Europe visant à renforcer l'efficacité de l'OACI, à améliorer la diffusion des informations et la transparence des résultats des audits, à améliorer les procédures d'audits, à préciser la notion d'exploitant et réorienter les programmes de coopération vers le renforcement des expertises nationales ou régionales en matière de supervision de la sécurité ; enfin, la France a participé activement à la préparation des documents européens présentés à la conférence des directeurs généraux sur la sécurité organisée par l'OACI du 20 au 22 mars 2006 à Montréal, et fait lors de cette conférence des propositions concrètes en faveur de la création d'un corps d'inspecteurs de l'OACI chargés d'aider les États défaillants à remplir leurs tâches de supervision. Grâce aux efforts combinés de

la France et des États européens, cette conférence a adopté un grand nombre de décisions qui répondent aux préoccupations exprimées par le rapport n° 1717 et aux questions posées par l'honorable parlementaire. Ainsi, en matière de transparence : les résultats complets des audits de sécurité déjà réalisés seront communiqués à tous les États contractants ; les États ont jusqu'au 23 mars 2008 pour autoriser l'OACI à publier sur son site internet, accessible au public, soit les rapports complets, soit un résumé analytique de ces rapports. À la fin de la conférence, soixante-six États, dont dix-huit membres de l'Union européenne, avaient autorisé l'OACI à diffuser ces informations auprès du public. La France a pour sa part autorisé la publication des rapports la concernant au début de cette année. Au-delà du 23 mars 2008, l'OACI publiera la liste des États qui n'auraient toujours pas autorisé cette diffusion ; le conseil de l'OACI établira, au cours de sa prochaine session, les modalités de publication, sous une forme claire et accessible au public, des conclusions des audits à venir ; s'agissant de la collecte et des échanges d'informations sur la sécurité et de l'application de l'article 21 de la convention de Chicago relatif à l'immatriculation et à la propriété des avions, le conseil de l'OACI a été invité à étudier la mise en place d'une procédure de mise à disposition de tous les États des renseignements concernant l'immatriculation, la propriété et le contrôle des aéronefs, en vue de permettre une meilleure traçabilité des appareils et des compagnies aériennes ; la conférence a par ailleurs demandé explicitement au conseil de réviser les notions d'« États de l'exploitant » et d'« exploitant », en mettant l'accent sur une corrélation plus forte entre le centre d'intérêt économique et le lieu où est effectué le contrôle opérationnel ; enfin, les États sont appelés à remplir leurs obligations découlant de l'article 83 bis de la convention de Chicago relatif aux affrètements, à échanger des informations sur la navigabilité, et à nourrir le site internet FSIX de l'OACI dédié à l'échange d'informations sur la sécurité des vols. Pour ce qui concerne l'assistance aux États : les institutions financières internationales ont reconnu le besoin de redéployer l'assistance internationale pour renforcer les autorités des États défaillants, ou créer des entités de sécurité régionales ; à la demande de la Banque mondiale, l'OACI élaborera un rapport annuel sur l'état des infrastructures aéronautiques et les besoins d'amélioration à l'usage des donateurs ; la conférence a également conclu à la possibilité, pour l'OACI, de gérer à titre intérimaire une assistance directe aux États dépourvus des capacités requises. La France a à cet égard proposé la création d'un corps d'inspecteurs et d'experts au sein de l'organisation, dans lequel celle-ci pourrait puiser selon les besoins pour assurer des missions en relation avec la sécurité des vols. Ces décisions pourront être rapidement mises en oeuvre dans le cadre des structures existantes de l'OACI. Pour le moyen et long terme, la France appuie les propositions de réforme élaborées dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Elle continuera à défendre le principe d'un renforcement des pouvoirs contraignants de l'OACI et n'exclut pas, à terme, une révision de la convention de Chicago.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 88982

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 mars 2006, page 2730

Réponse publiée le : 23 mai 2006, page 5556