



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE CONCERNANT LA SÉCURITÉ ET ARTICLE 83 BIS

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la Convention) est entré en vigueur le 20 juin 1997. Le Protocole à la Convention correspondant (Doc 9318) est en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2015 pour les 166 États qui y sont parties. L'article 83 *bis* permet le transfert à l'État de l'exploitant de certaines fonctions et obligations qui incombent normalement à l'État d'immatriculation, en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef ou d'un arrangement similaire. Il s'agit d'une disposition d'application générale qui n'entraîne pas automatiquement le transfert des fonctions et obligations. C'est donc un instrument souple et discrétionnaire qui est à la disposition de ceux qui l'ont ratifié, mais si les fonctions et obligations ne sont pas clairement réattribuées par un accord de transfert spécifique entre les États concernés, elles continuent d'appartenir à l'État d'immatriculation. L'article 83 *bis* fixe aussi les limites des responsabilités qui sont transférables : l'accord ne peut porter que sur les obligations dont il est question dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention.

2. HISTORIQUE

2.1 À sa 184^e session, le Conseil a demandé au Secrétariat d'inclure, comme nouveau point du Programme général des travaux révisé du Comité juridique, la question « Aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et article 83 *bis* ».

2.2 À la 35^e session du Comité juridique, le Secrétariat a présenté une note de travail sur cette question (LC/35-WP/3-2 Révision), qui rendait compte des diverses difficultés rencontrées par les États dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* et faisait état de l'assistance que l'OACI avait alors apportée. La note renvoyait à la Circulaire 295 de l'OACI, *Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (CIR 295 LE/2), publiée en 2003. Le Comité juridique a créé un Groupe de travail chargé d'examiner les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et l'article 83 *bis*. Le Rapport de la 35^e session du Comité juridique (C-WP/14034) présente, en Appendice B, le Rapport du Groupe de travail, approuvé par le Comité. Ce rapport exprime l'avis qu'il n'y a pas de problème juridique en soi quant à la formulation de l'article 83 *bis* ; toutefois, des problèmes juridiques corrélatifs peuvent survenir dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* en raison d'un

manque de compréhension, par certains États membres, de l'applicabilité de l'article 83 *bis* et de la nature de la location. Le Rapport recommandait que soit constituée une équipe spéciale. À sa 199^e session, le 14 juin 2013 (C-DEC 199/11), le Conseil a approuvé cette décision. L'Équipe spéciale sur l'article 83 *bis* (Équipe spéciale 83 *bis*) a été créée en septembre 2014, comme suite à la lettre aux États (IND/14/9) du 31 juillet 2014 qui demandait que des candidatures d'experts soient proposées.

3. CRÉATION DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE SUR L'ARTICLE 83 BIS ET PORTÉE DE SES TRAVAUX

3.1 Conformément à la recommandation du Groupe de travail, approuvée par le Comité juridique et le Conseil, la lettre aux États IND/14/9 indiquait que l'Équipe spéciale 83 *bis* aidera le Secrétariat à réviser la Circulaire 295 de l'OACI sur certaines questions clés pouvant contribuer à mieux informer les États membres sur l'application adéquate de l'article 83 *bis*. Deuxièmement, tenant compte du fait que l'OACI n'a pas le pouvoir juridique pour procéder à des examens de fond de ces accords, l'Équipe spéciale 83 *bis* examinera les possibilités de raccourcir les délais d'enregistrement des accords, notamment au moyen d'un registre interactif web où les États téléchargent eux-mêmes les accords par voie électronique.

3.2 Les résultats attendus de l'Équipe spéciale 83 *bis* étaient les suivants :

- a) des recommandations de révisions à apporter à la Circulaire 295 de l'OACI ;
- b) des options, éventuellement basées sur le web, à envisager par l'OACI pour remplacer le système d'enregistrement actuel.

3.3 Les experts de 12 États membres (Afrique du Sud, Arabie saoudite, Canada, Chili, États-Unis, Finlande, France, Irlande, Maroc, Royaume-Uni, Russie et Turquie) et de 3 organisations internationales (Association du transport aérien international, Groupe de travail aéronautique et Union européenne) ont participé à une ou plusieurs réunions de l'Équipe spéciale 83 *bis*. L'expert du Canada, M. John Thachet, a été élu Président, et l'expert d'Irlande, M. Brian Skehan, Vice-Président. L'Équipe spéciale s'est réunie trois fois : à Montréal, les 15 et 16 septembre 2014 ; à Dublin, du 23 au 27 mars 2015 ; et aux Bermudes, du 8 au 11 septembre 2015. Dans les périodes intermédiaires, l'Équipe spéciale a mené ses travaux à distance par courriel.

4. RÉVISION DES ORIENTATIONS

4.1 Structure : un manuel

4.1.1 L'Équipe spéciale 83 *bis* est d'avis que la Circulaire 295 ne devrait pas être remplacée par une autre circulaire, mais plutôt mise à jour sous la forme d'un manuel, ce qui correspond à la catégorie de documents de l'OACI utilisée pour donner des orientations et des informations sur certains aspects de l'activité aéronautique. L'Équipe spéciale a prêté son concours au Secrétariat pour l'élaboration d'un projet de manuel à approuver sous l'autorité de la Secrétaire générale lorsqu'il sera achevé, après un dernier examen par l'Équipe spéciale. Les principaux éléments du projet de manuel sont présentés ci-après pour information :

4.2 Termes et concepts clés

4.2.1 Compte tenu des définitions actuelles de l'OACI, le manuel étoffera des définitions de termes et des descriptions de concepts, notamment pour ce qui est des différents types de location, et ajoutera de nouveaux termes, par exemple l'aviation générale et la notion d'exploitant. À ce sujet, le manuel portera principalement sur les cas où l'État d'immatriculation est différent de l'État de l'exploitant du fait d'arrangements qui, dans le cadre d'opérations commerciales, se traduisent par deux situations de base : la location d'aéronef avec équipage ou sans équipage.

4.3 Pertinence de l'article 83 bis

4.3.1 Le manuel précisera que le recours à l'article 83 bis est recommandé surtout dans les cas de location à long terme sans équipage. Tout en reconnaissant que la location avec équipage, l'affrètement ou la banalisation peuvent, en théorie, se prêter à des accords au titre de l'article 83 bis, l'Équipe spéciale était d'avis que les locations sans équipage étaient mieux adaptées aux fins de l'article 83 bis ; à moins que les locations à court terme ne soient répétitives (p. ex. des locations saisonnières récurrentes), elles pourraient ne pas convenir à un accord au titre de cet article.

4.4 Diagramme et ensembles de fonctions et obligations

4.4.1 Le manuel présentera un diagramme indiquant les renvois aux annexes qui correspondent aux dispositions mentionnées dans l'article 83 bis comme base possible pour le transfert des responsabilités [articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a)], précisant ainsi les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation pouvant faire l'objet de ces transferts. Le manuel donnera aussi des orientations sur les catégories de responsabilités pouvant être transférées dans différentes circonstances ainsi que des exemples de liens entre les « ensembles » de fonctions et obligations transférables. Le projet de diagramme est présenté en **Appendice A**.

4.5 Négociation, teneur et signature des accords au titre de l'article 83 bis

4.5.1 Des orientations complètes seront données sur la négociation, la teneur et le pouvoir de signature des accords au titre de l'article 83 bis, par une description étape par étape de l'ensemble du processus, allant de l'appréciation des cadres juridiques et des évaluations mutuelles initiales et périodiques de la sécurité, jusqu'à la remise à l'État d'immatriculation des fonctions et obligations transférées, la nécessité d'une liaison effective entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant étant soulignée.

4.6 Modèle de résumé de l'accord au titre de l'article 83 bis

4.6.1 Pour apporter les précisions nécessaires sur les transferts, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes, le manuel comprendra un modèle de résumé de l'accord au titre de l'article 83 bis. Ce résumé devrait servir aux trois fins suivantes : 1) comme page couverture de l'accord au titre de l'article 83 bis, pour aider les parties à établir avec certitude la portée du transfert dont elles ont convenu ; 2) pour faciliter l'enregistrement des accords auprès de l'OACI et leur publication par l'Organisation, ce qui permettra d'améliorer la clarté des informations publiées ; 3) pour être emporté à bord de l'aéronef visé afin de faciliter les vérifications faites par les inspecteurs sur l'aire de trafic. Le projet de modèle de résumé d'un accord au titre de l'article 83 bis est présenté en **Appendice B**.

4.7 Formation des inspecteurs de la sécurité

4.7.1 Le manuel contiendra des orientations sur les inspections faites sur l'aire de trafic et d'autres inspections des aéronefs exploités en vertu d'accords au titre de l'article 83 *bis*, ainsi que des directives spéciales sur la formation des instructeurs. À ce sujet, le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) sera amendé pour qu'il donne des orientations détaillées (y compris des listes de vérification) sur les inspections de ces aéronefs réalisées sur l'aire de trafic.

5. RECOMMANDATIONS AU COMITÉ

5.1 L'Équipe spéciale sur l'article 83 *bis* présente les recommandations suivantes à l'examen du Comité juridique :

Il est recommandé :

- a) « que l'OACI modifie le document du Conseil intitulé *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (Doc 6685) de manière à prévoir la possibilité d'enregistrer les accords aéronautiques au moyen d'un système interactif basé sur le web utilisant une plate-forme électronique conviviale, en particulier pour permettre l'enregistrement et la publication rapides des accords au titre de l'article 83 *bis* ». ¹
- b) « que l'OACI, à des fins de sécurité, d'exécution et d'efficacité, mette sur pied un tel système d'enregistrement et de publication interactif basé sur le web, dès que possible, pour faciliter l'enregistrement sans retard des accords au titre de l'article 83 *bis*, et de leurs amendements, ainsi que leur publication immédiate. Le système pourrait avantageusement être lié à d'autres bases de données de l'OACI contenant des informations de sécurité pertinentes concernant l'immatriculation des aéronefs et les permis d'exploitation aérienne. Les parties intéressées sont priées instamment d'offrir à l'OACI leur coopération et leur soutien pour l'élaboration d'un tel système ».
- c) « que l'OACI, en parallèle avec l'élaboration du système d'enregistrement et de publication basé sur le web, envisage d'apporter à l'Annexe 6 à la Convention de Chicago un amendement pour y inclure une norme exigeant qu'une copie certifiée conforme, en version imprimée ou électronique, du résumé de l'accord au titre de l'article 83 *bis* se trouve à bord de l'aéronef tant que l'accord est en vigueur, ainsi que des amendements connexes concernant le permis d'exploitation aérienne et d'autres documents. À ce sujet, l'Annexe 6 devrait aussi renvoyer au résumé de l'accord, qui devrait être fourni aux fins de l'enregistrement des accords au titre de l'article 83 *bis* ».

¹ Cette recommandation sera examinée dans le cadre du mandat de l'Équipe spéciale, soit pour permettre l'enregistrement et la publication en ligne des accords au titre de l'article 83 *bis*. On distingue deux principaux types d'accords enregistrés auprès de l'OACI : ceux au titre de l'article 83, le plus souvent des accords bilatéraux de transport aérien pour l'échange de droits de trafic, et ceux au titre de l'article 83 *bis*. L'OACI a enregistré au total 5 262 accords au titre de l'article 83 et 365 accords au titre de l'article 83 *bis*. Pour cette année, au 27 octobre, les chiffres sont respectivement de 39 et 23.

- d) « que l'OACI précise les notions d'exploitant et d'État de l'exploitant dans le contexte de l'aviation générale, avec renvois à l'Annexe 6, Partie 2 et Partie 3, Section II, et qu'elle envisage d'amender les normes pertinentes pour permettre le transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation au titre de l'article 83 *bis*. L'OACI devrait aussi étudier l'applicabilité de l'article 83 *bis* aux aéronefs exécutant des travaux aériens et aux systèmes d'aéronefs télépilotés, étant donné que les prescriptions actuelles de l'Annexe 6 ne s'appliquent pas à ces aéronefs ».
- e) « que, conformément à la Résolution A23-3 de l'Assemblée, la Secrétaire générale de l'OACI prie les États membres qui ne sont pas partie au Protocole sur l'article 83 *bis* de le ratifier dès que possible et de mener à bien les modifications nécessaires de leurs lois nationales, en vue de maximiser l'efficacité de l'exploitation des aéronefs visés par l'article 83 *bis*. Dans l'attente de ces ratifications et modifications, les États concernés devraient être priés instamment de ne pas empêcher l'exploitation de ces aéronefs dans leur espace aérien pour cette raison et de fournir des informations sur leurs politiques et leurs pratiques ».

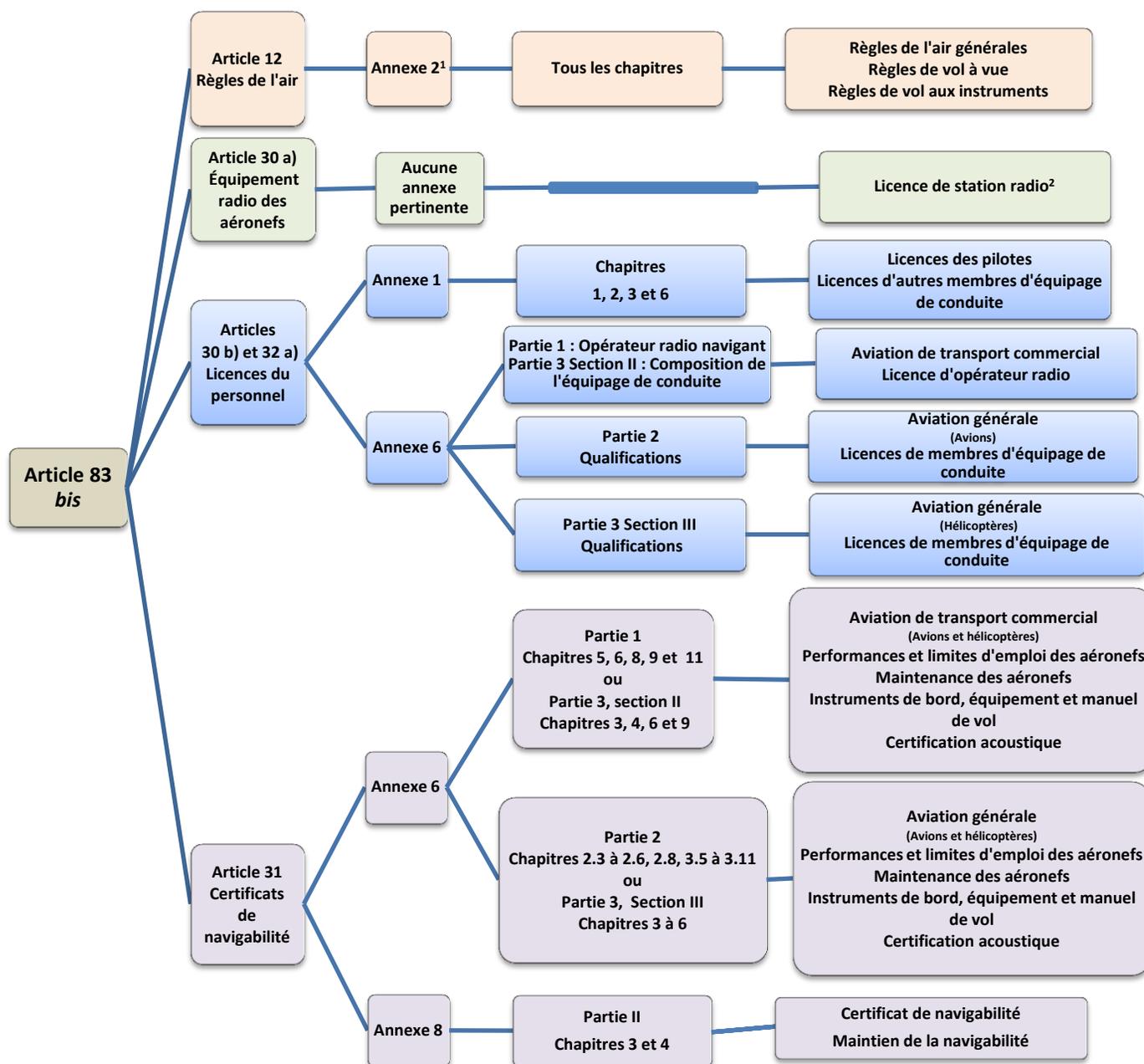
6. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

6.1 Le Comité est invité à noter les informations présentées dans les sections 1 à 4 et à prendre acte des progrès réalisés par l'Équipe spéciale 83 *bis*.

6.2 Le Comité est invité à appuyer les recommandations de l'Équipe spéciale 83 *bis* présentées dans la section 5 pour suite à donner par le Conseil.

APPENDICE A

Articles de la Convention de Chicago et Annexes à la Convention en vertu desquels les responsabilités de l'État d'immatriculation peuvent être transférées en tout ou en partie à l'État de l'exploitant



¹ Voir aussi les Notes de l'Annexe 6, Partie 1, § 3.1.3, Partie 2, § 2.1.1.3 ou § 3.3.1.3 et Partie 3, Section II, § 1.1.4, et les Notes 1 et 2 de la Partie 3, Section III, § 1.1.1.

² Délivrée par l'autorité nationale compétente conformément au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

APPENDICE B
RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 BIS AUX FINS DE
SON ENREGISTREMENT ET DE SON EMPORT À BORD DE L'AÉRONEF

| | |
|--|--|
| Titre de l'accord : | |
| État d'immatriculation et coordonnateur : | |
| État de l'exploitant et coordonnateur : | |
| Date de la signature ¹ : | Par l'État d'immatriculation : Par l'État de l'exploitant : |
| Date d'entrée en vigueur ¹ : | |
| [Durée/date d'expiration ¹ :] | |
| Langues de l'accord : | |
| N° d'enregistrement de l'OACI (s'il est disponible) : | |
| Accord-cadre (le cas échéant) avec n° d'enregistrement de l'OACI : | |

| Convention de Chicago | Annexes de l'OACI concernées par le transfert à l'État de l'exploitant des responsabilités à l'égard de certaines fonctions et obligations | | | |
|--|---|-----|--|------------------------|
| Article 12 : Règles de l'air | Annexe 2 | Oui | | Tous les chapitres |
| | | Non | | |
| Article 30 a) : Équipement radio des aéronefs | Licence de station radio | Oui | | |
| | | Non | | |
| Articles 30 b) et 32 a) : Licences du personnel | Annexe 1 et | Oui | | Chapitres 1, 2, 3 et 6 |
| | Annexe 6 Partie 1 : Opérateur radio navigant ou Partie 3, Section II : Composition de l'équipage de conduite et/ou Partie 2, ou Partie 3, Section III : Qualifications | Non | | Préciser : |
| Article 31 : Certificats de navigabilité | Annexe 6 Partie 1 ou Partie 3, Section II | Oui | | Préciser : |
| | | Non | | |
| | Annexe 6 Partie 2 ou Partie 3, Section III | Oui | | Préciser : |
| | | Non | | |
| | Annexe 8 Partie II, Chapitres 3 et 4 | Oui | | Préciser : |
| | | Non | | |

| Aéronef touché par le transfert des responsabilités à l'État de l'exploitant | | | | | |
|---|---|-------------|---------------------------------|---|---|
| Constructeur, modèle et série | Marques de nationalité et d'immatriculation | N° de série | No d'AOC (Aviation commerciale) | Location/ affrètement/ banalisation Date de début ¹ | Location/ affrètement/ banalisation Date de fin ¹ |
| | | | | | |

¹ (jj/mm/aaaa)