



COMITÉ JURIDIQUE — 37^e SESSION

(Montréal, 4 – 7 septembre 2018)

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique 2.8 : Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago

MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 21 DE LA CONVENTION DE CHICAGO

(Note présentée par la France, la Suisse, l'Ukraine, l'Italie, la Hongrie, la Pologne et la Finlande)

1. CONTEXTE

1.1 L'article 21 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (la « Convention de Chicago ») a pour principal objectif de faciliter les échanges d'informations pertinentes entre les États contractants concernant l'immatriculation, la propriété et le contrôle des aéronefs. L'article 21 vise à atteindre cet objectif en prévoyant deux obligations distinctes pour les États contractants.

- a) Tout d'abord, « [c]haque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État » ;
- b) Ensuite, « chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants ».

1.2 Conformément au premier paragraphe de cet article, tout État devrait être en mesure de répondre rapidement aux demandes adressées par les autres États, en particulier en ce qui concerne l'identité du propriétaire d'un aéronef que cet État a radié de son registre.

1.3 En même temps, l'article 19 de la Convention de Chicago stipule que l'immatriculation d'un aéronef doit s'effectuer conformément aux lois et réglementations nationales. Par conséquent, il revient à chaque État de déterminer ce qu'il entend par « propriété » dans le cas de l'immatriculation d'un aéronef.

1.4 Au fur et à mesure, la mise en œuvre de l'article 21 dans ce cadre établi en 1944 a suscité des interrogations pour certains États comme la France, nées de l'absence de compréhension commune de

la notion de « propriété ». Cette absence de définition et de compréhension communes crée de l'ambiguïté lors de l'échange d'informations sur la propriété entre États membres pendant le processus de transfert d'un aéronef d'un registre d'un État à un autre.

1.5 Cette problématique est d'autant plus importante aujourd'hui que l'industrie aéronautique mondiale en général et la pratique des exploitants en particulier ont évolué depuis 1944. À cette époque, dans la plupart des cas, le « propriétaire » et l'« exploitant » étaient une seule et même personne. Plus de sept décennies plus tard, les exploitants ont tendance à utiliser de plus en plus des aéronefs en location, appartenant à de grands groupes internationaux spécialisés dans l'acquisition et la location d'aéronefs. Dès lors, l'absence d'information sur la propriété peut conduire à des retards dans l'immatriculation des aéronefs et avoir des conséquences économiques pour les exploitants les intégrant dans leur flotte, notamment en termes de délais et de coûts financiers supplémentaires, susceptibles d'affecter tout le secteur.

2. TRAVAUX ACCOMPLIS

2.1 La question « mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago » a été ajoutée au Programme des travaux du Comité juridique de l'OACI par décision de l'Assemblée lors de sa 39^e session qui s'est tenue en 2016. La décision de l'Assemblée a été adoptée sur recommandation unanime de la Commission juridique à l'issue de l'examen de la note de travail A39-WP/159 présentée par la France et soutenue par toutes les délégations qui ont pris la parole.

2.2 En conséquence, la Secrétaire générale a lancé, par lettre aux États LM2/22-17/87 du 29 juin 2017, un questionnaire en ligne sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago, auquel 59 États membres ont répondu. L'objectif principal du questionnaire consistait à appréhender la manière dont les États membres mettent en œuvre l'article 21, et les difficultés auxquelles ils sont confrontés dans la transmission de leurs rapports à l'OACI au moyen du registre d'immatriculation des aéronefs (ARS). Ce système basé sur le web a été mis en place par l'OACI pour aider les États membres à remplir leurs obligations conformément à l'article 21. Il devrait être remplacé plus tard par une nouvelle plate-forme d'immatriculation (Aircraft Registration Network – ARN) actuellement en développement.

2.3 L'étude des réponses au questionnaire a montré que de nombreux États rencontrent des difficultés tenant au fait que le contenu des registres d'immatriculation des aéronefs n'est pas le même dans chaque État membre de l'OACI. Elle a révélé plus particulièrement que la définition de « contrôle » est différente de celle de « propriété » dans la plupart des États tandis que les notions de « propriété » et de « contrôle » sont des critères largement utilisés par les États pour immatriculer des aéronefs dans leurs « juridictions ». Par ailleurs, l'étude a révélé que les États membres ont des avis divergents s'agissant de l'évaluation de l'efficacité et de la pertinence de la base de données ARS.

2.4 En définitive, les États membres participants ont exprimé leur accord avec la suggestion selon laquelle les États pourraient bénéficier du développement par l'OACI de règles, éléments indicatifs ou recommandations concernant la radiation des aéronefs.

2.5 Au même moment, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a lancé une enquête afin de dresser un tableau de la situation dans ses 44 États membres : le résultat a montré des différences entre les États européens dans leur mise en œuvre l'article 21 et par conséquent des difficultés principalement dues à une confusion entre les notions de détenteur, d'exploitant et de propriétaire de l'aéronef. Les États européens ont dès lors recommandé parmi d'autres suggestions de créer un certificat de radiation standardisé obligatoire pour l'ensemble des États membres de l'OACI.

2.6 Parallèlement, l'OACI a pris la décision de mettre en place une « Équipe spéciale » sur cette problématique. Celle-ci s'est réunie à deux reprises à Montréal, une première fois du 27 au 29 septembre 2017 et une seconde fois du 10 au 11 avril 2018, sous la présidence de Mme Susanna Metsälampi (Finlande).

3. PROPOSITIONS

3.1 Dans le travail qu'elle a réalisé, cette Équipe spéciale a conclu qu'il serait utile de renforcer la transparence et la cohérence du système afin d'atténuer ou de supprimer toutes ambiguïtés.

3.2 Dans cette optique, un modèle standardisé de certificat de radiation pourrait être utile pour gagner en clarté. En effet, dans la plupart des cas, un État qui radie un aéronef de son registre envoie au futur État d'immatriculation son propre certificat de radiation ou une notification d'annulation d'immatriculation. La France a proposé un modèle-type pour discussion.

3.3 En dépit du fait qu'un tel document pourrait ne pas s'avérer suffisant en tant que tel pour aider les États membres de l'OACI à mettre en œuvre et à interpréter de manière uniforme l'article 21 de la Convention de Chicago, il peut présenter l'avantage d'offrir un moyen d'améliorer le transfert d'aéronefs entre registres – à court terme et de manière provisoire – dans l'attente d'une solution pérenne, apte à résoudre les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de l'article 21.

3.4 Lors de la dernière réunion de l'Équipe spéciale, il a été envisagé qu'un tel modèle soit publié comme document d'orientation, par exemple au sein d'un manuel sur les transferts transfrontaliers, comme celui en cours d'élaboration par l'Équipe spéciale sur la transférabilité transfrontières (XBT-TF), mise en place par la Direction de la navigation aérienne (ANB).

3.5 Le modèle type de certificat de radiation des aéronefs élaboré par l'Équipe spéciale sur l'article 21 a été transmis pour examen à l'équipe spéciale XBT lors de sa dernière session à Montréal qui s'est tenue du 30 avril au 3 mai 2018 (cf. annexe).

3.6 La décision de mettre en place un sous-groupe réservé à l'Équipe spéciale sur l'article 21 a également été prise pour aider l'OACI à élaborer les spécifications de l'ARN ainsi que des règles de procédure qui tiennent compte des besoins techniques et opérationnels des États membres et des discussions sur la notion de propriété.

4. ACTION PROPOSÉE AU COMITÉ JURIDIQUE

- a) promouvoir la nécessité de renforcer la transparence et l'uniformité dans la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago ;
- b) suivre étroitement le développement du réseau d'immatriculation des aéronefs en tant que solution à long terme susceptible d'aider les États membres à remplir leurs obligations conformément à l'article 21 de la Convention de Chicago ;
- c) envisager le modèle-type de certificat de radiation transmis à l'Équipe spéciale XBT au moins à titre de solution provisoire.

APPENDICE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE RADIATION

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE de (État)

Certificat de radiation

(conformément aux art. 18 et 21 de la Convention relative à l'aviation civile internationale)

Le présent certificat atteste que l'aéronef décrit ci-après a été radié du registre d'immatriculation des aéronefs civils de(État) et ses marques de nationalité et d'immatriculation, supprimées.

Marques de nationalité et d'immatriculation :

Constructeur :

Type :

Numéro de série :

Date de radiation : ____/____/____

Motif de la radiation : l'aéronef est exporté vers(État)

Si possible, renseigner les trois rubriques suivantes (concernant le « propriétaire légal », le « détenteur » et « l'exploitant de l'aéronef ») :

Dernier propriétaire légal¹ enregistré :

Adresse du dernier propriétaire légal¹ enregistré :

Dernier détenteur² enregistré :

Adresse du dernier détenteur² enregistré :

Dernier exploitant³ enregistré :

Adresse du dernier exploitant³ enregistré :

Remarques : *(Aucun droit constitué sur cet aéronef n'est inscrit sur le registre).*

Registre des aéronefs civils

(l'administrateur du registre)

Date : ____/____/____

Autorité de l'aviation civile

Registre d'immatriculation des aéronefs

Adresse postale, Téléphone, Télécopie, Courriel, Site internet

– FIN –

¹ « Propriétaire légal » : Personne, organisme ou entreprise qui possède un document, généralement le titre de propriété de l'aéronef, établissant sa qualité de propriétaire juridique, conformément à la Convention de Genève du 19 juin 1948.

² « Détenteur » : Personne, organisme ou entreprise qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef. Le détenteur peut être locataire et/ou exploitant de l'aéronef. S'il ne loue pas l'aéronef, il en est le propriétaire légal.

³ « Exploitant » : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation de l'aéronef. L'exploitant peut être locataire de l'aéronef. S'il ne loue pas l'aéronef, il en est le propriétaire légal.