



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DANS LE CADRE DU TRANSFERT TRANSFRONTIÈRES DES AÉRONEFS

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La nature des contrats de location d'aéronefs a considérablement évolué, par le type d'aéronefs et d'exploitation d'une part, mais également par les parties à ces contrats (avec équipage, sans équipage). Les arrangements de location actuels portent souvent sur des aéronefs très sophistiqués dans le cadre de grandes opérations internationales, y compris des transactions transnationales ; la composition et la propriété du preneur et du bailleur sont souvent très diversifiées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître que l'évolution rapide des opérations mondiales de location d'aéronefs accroît la complexité des obligations en matière de supervision de la sécurité pour l'ensemble des participants ;
- b) à affirmer qu'il incombe à toutes les parties, États membres de l'OACI et industrie de l'aviation, d'assurer l'exploitation sûre des aéronefs loués avec ou sans équipage, conformément aux exigences internationales établies ;
- c) à soutenir l'initiative du Secrétariat de créer un groupe de travail constitué d'un échantillon représentatif de personnes provenant des autorités de réglementation et de l'industrie de location d'aéronefs ayant des connaissances techniques et/ou juridiques dans au moins une des disciplines suivantes : navigabilité, exploitation et licences du personnel ;
- d) le groupe de travail devrait aborder les questions ci-après et formuler ses recommandations :
 - 1) recenser les obligations et exigences établies par l'OACI visant les autorités de réglementation et l'industrie de l'aviation ;
 - 2) repérer les problèmes, à court et à long terme, qui entravent une supervision efficace et efficiente de la sécurité dans le cadre d'accords de location d'aéronefs ;
 - 3) proposer des pratiques optimales de l'industrie et de possibles stratégies pour atténuer ces problèmes, en application de la Convention ;
 - 4) en collaboration avec les partenaires dans le domaine de la sécurité, élaborer et améliorer les outils et les mécanismes qui facilitent le processus de transfert transfrontalier ;
 - 5) mettre sur pied un système d'information performant sur les transferts transfrontaliers qui incorpore et perfectionne les initiatives actuelles.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique « Sécurité ».
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière importante n'est prévue.
<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La nature des contrats de location d'aéronefs a considérablement évolué, par le type d'aéronefs et d'exploitation d'une part, mais également par les parties à ces contrats (avec équipage, sans équipage). Les arrangements de location actuels portent souvent sur des aéronefs très sophistiqués dans le cadre de grandes opérations internationales, y compris des transactions transnationales ; la composition et la propriété du preneur (la partie qui prend l'aéronef en location) comme du bailleur (la partie auprès de laquelle l'aéronef est loué) sont souvent très diversifiées.

1.2 Ces opérations peuvent se traduire par des transactions et arrangements commerciaux qui limitent la capacité des organismes de réglementation d'exercer une supervision efficace de la sécurité et susciter des chevauchements ou un double emploi menant à une perte de la valeur de l'actif. La présente note traite des obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300, la Convention de Chicago) et les normes de l'OACI exigeant que les parties assurent la sécurité et exercent une supervision efficace sur les mesures de sécurité.

1.3 Il est proposé dans la présente note que l'Assemblée appuie les mesures du Secrétariat de l'OACI visant à créer un groupe de travaux composé d'experts juridiques et techniques qui sera chargé de recenser les obligations fondamentales en matière de sécurité définies par l'OACI dans le contexte de la location d'aéronefs ainsi que les enjeux entourant les aéronefs loués, et de proposer des mesures pour promouvoir la supervision efficace de la sécurité des aéronefs loués (avec ou sans équipage) pour assurer le maintien de la sécurité et faire en sorte que ces aéronefs puissent être transférée à d'autres entités à l'expiration des accords de location.

2. ANALYSE

2.1 La Convention de Chicago et les normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes définissent les responsabilités d'ensemble en matière de sécurité et vols et de supervision efficace de l'exploitation des aéronefs loués (avec¹ ou sans équipage²).

2.2 État d'immatriculation — État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit, autrement dit la nationalité de l'aéronef. La Convention crée des obligations pour l'État d'immatriculation qui sont directement liées à la sécurité de l'ensemble du système d'aviation. La Convention permet aux États de s'associer pour constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, et de mettre en pool leurs services aériens. Les États exploitant des aéronefs en vertu de ces arrangements sont tenus conjointement d'assumer les obligations qui incombent à l'État d'immatriculation.

2.3 État de l'exploitant — État où l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente. L'État de l'exploitant est celui qui délivre le permis d'exploitation aérienne, ou un document équivalent, permettant à l'exploitant d'effectuer des vols de transport commercial, aux termes de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. Cette responsabilité comprend le contrôle et la supervision des activités d'exploitation des aéronefs de tous les exploitants aériens d'un État. L'État de l'exploitant a aussi d'autres responsabilités selon la Convention.

2.4 Location d'aéronef — Arrangements de différent types visant le transfert du contrôle d'un aéronef sans qu'intervienne une opération de vente. À moins que des mécanismes appropriés soient en place entre les États concernés, une location peut susciter de complexes problèmes de type juridique, de sécurité, d'application des lois et d'ordre pratique pour l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, voire les deux. Ces problèmes surviennent en raison de l'incertitude sur la question de savoir quelle partie est responsable de l'exploitation sûre et de la navigabilité de l'aéronef, et quels sont les règlements nationaux applicables. La détermination des responsabilités est une question factuelle qui est fonction des termes de l'accord de location ou d'autres arrangements. Le fait de déterminer la partie chargée du contrôle de l'exploitation et de la navigabilité permet de préciser quel État exerce les fonctions de supervision de l'exploitation d'un aéronef loué. Dans certains cas, les responsabilités en matière de supervision peuvent sembler se chevaucher entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant. Essentiellement, un arrangement de location doit clairement indiquer l'État chargé de la supervision de la sécurité pour l'exploitation d'un vol.

2.5 Preneur — Partie qui prend l'aéronef en location. L'accord de location devrait préciser les conditions d'utilisation de l'aéronef concerné auxquelles le preneur doit se conformer, ainsi que les considérations commerciales, les obligations réglementaires, les activités d'exploitation et les tâches de maintenance de l'aéronef, et d'autres aspects comme les conditions de restitution de l'aéronef à la fin du bail. L'accord devrait également faire mention de toute modalité particulière, des pratiques optimales de l'industrie ou des autorisations qui seraient nécessaires entre les parties au bail et les organismes de réglementation pour assurer une supervision appropriée, le maintien de la conformité et la protection de la valeur commerciale du bien loué.

¹ Location avec équipage (wet lease) : le contrat de location prévoit que l'aéronef sera exploité sous couvert du permis d'exploitation aérienne du bailleur. Normalement, l'aéronef est loué avec équipage, et est exploité sous le contrôle commercial du preneur et avec l'indicatif et les droits de trafic de celui-ci. (*Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*, Doc 8335, par. 1.4)

² Location sans équipage (dry lease) : lorsqu'un aéronef est exploité sous couvert du permis d'exploitation aérienne du preneur. Il s'agit normalement d'un aéronef loué sans équipage, exploité sous la garde ou sous le contrôle opérationnel et commercial du preneur, avec l'indicatif et les droits de trafic de celui-ci. (Doc 8335, par. 1.3)

2.6 Bailleur — Partie auprès de laquelle l'aéronef est loué. L'accord de location devrait préciser les conditions d'utilisation de l'aéronef exigées par le bailleur, ainsi que les considérations commerciales, les obligations réglementaires, les activités d'exploitation et les tâches de maintenance de l'aéronef, et d'autres aspects comme les conditions de restitution de l'aéronef à la fin du bail. L'accord devrait également faire mention de toute modalité particulière, des pratiques optimales de l'industrie ou des autorisations qui seraient nécessaires entre les parties au bail et les organismes de réglementation pour assurer une supervision appropriée, le maintien de la conformité et la protection de la valeur commerciale du bien loué.

2.7 Article 83 *bis* de la Convention de Chicago — Amendement à la Convention qui prévoit le transfert volontaire à l'État de l'exploitant des obligations de l'État d'immatriculation en matière de supervision de la sécurité, dans le cas d'aéronefs spécifiquement désignés ou transférés à l'étranger. Le principal avantage du transfert d'obligations effectué au titre de l'article 83 *bis* c'est que les États tiers doivent le reconnaître. Cet amendement a introduit le concept de l'État de l'exploitant dans la Convention pour la toute première fois. L'article 83 *bis* n'est pas bien compris et peu utilisé ; cependant cette disposition est un outil supplémentaire pour aborder les enjeux de sécurité des aéronefs loués. L'OACI a mis sur pied un groupe de travail composé d'experts juridiques et techniques pour réviser les orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* et actualiser et revoir le processus d'enregistrement des accords aéronautiques.

3. CONCLUSION

3.1 Il ne fait aucun doute que le transfert transfrontières d'aéronefs commerciaux connaîtra une augmentation dans un proche avenir, tant en nombre qu'en pourcentage du total des aéronefs employés dans l'aviation internationale. Les arrangements visant les transferts transfrontières seront de plus en plus complexes pour répondre aux besoins des bailleurs de fonds et des exploitants.

3.2 L'OACI, les États membres et l'industrie doivent travailler en étroite collaboration pour veiller à ce que les mesures réglementaires suivent l'évolution dans ce domaine, non seulement pour promouvoir l'efficacité et les économies mais aussi pour faire en sorte que l'aviation maintienne et améliore même son enviable bilan de sécurité.