



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE ET COMMISSION JURIDIQUE

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

**Point 47 : Autres questions à examiner par la Commission juridique**

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

(Note présentée par la France)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte à l'attention de l'Assemblée les défis soulevés par la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago concernant les renseignements sur la propriété des aéronefs à communiquer lors des transferts entre registres d'immatriculation. Une amélioration de la mise en œuvre de cet article faciliterait les transferts d'aéronefs entre États. Il en découlerait une meilleure traçabilité des aéronefs durant leur vie utile, ce qui pourrait présenter des avantages pour la sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- exiger des États membres qu'ils appliquent l'article 21 de la Convention de Chicago en prenant les mesures nécessaires pour pouvoir fournir les renseignements sur la propriété des aéronefs immatriculés chez eux ; et
- demander au Conseil de procéder à une étude sur l'application de l'article 21 par les États membres ;
- demander au Conseil d'inclure ce point dans le programme des travaux du Comité juridique de l'OACI ;
- demander au Conseil de revoir et d'améliorer les processus en place pour soutenir l'application de l'article 21.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectifs stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Le coût des mesures proposées devrait être limité et il est dès lors suggéré qu'elles soient mises en œuvre dans les limites des ressources disponibles prévues dans le projet de budget du Programme ordinaire 2017-2018-2019
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Lettre AN 11/47 - 10/67 du 24 septembre 2010

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la France.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'article 21 de la Convention de Chicago stipule que « *Chaque 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 (...)* ».

1.2 Dans la Convention, cette disposition fait partie du chapitre relatif à la nationalité des aéronefs, lui-même placé dans la Partie « Navigation aérienne », qui traite des principes visant à la faciliter la navigation, notamment le transfert d'un aéronef du registre d'un État à celui d'un autre État.

## 2. ANALYSE

2.1 Le recours croissant des exploitants à la location d'aéronefs appartenant à de grands groupes internationaux spécialisés dans l'acquisition et la location d'aéronefs conduit à une augmentation des transferts d'immatriculation.

2.2 Cependant, le transfert d'un aéronef d'un registre à un autre comme conséquence d'un changement d'exploitant, n'implique pas nécessairement un changement de propriétaire. L'absence d'information sur la propriété peut être source de retard dans l'immatriculation d'un aéronef, ce qui peut avoir des conséquences sur l'exploitant qui l'inclut dans sa flotte.

2.3 Cette absence d'information découle du fait qu'un certain nombre d'États ne respecte ni l'article 21 de la Convention de Chicago (renseignements sur la propriété de chaque aéronef), ni la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs lorsqu'ils en sont parties.

2.4 Il convient donc, au préalable, de faire respecter les règles internationales actuelles et de demander aux États qui ont ratifié ces conventions, en particulier la Convention de Chicago, d'en respecter les dispositions, y compris celles de ses annexes.

2.5 Il apparaît ainsi qu'un certain nombre d'États, et non des moindres, n'attestent pas la propriété des aéronefs. Certains États attestent d'un « Holder », d'un « Operator » et non d'un « Owner ». D'autres États, de façon plus intrigante, attestent un « Owner », qui ne l'est pas. D'autres États encore n'attestent ni « Owner », ni « Holder ». Enfin, certains États ne répondent tout simplement pas aux demandes d'informations qui peuvent leur être adressées. Dans de nombreux pays, les registres d'immatriculation ne traitent pas de la propriété des aéronefs qui relèvent d'autres administrations. Ceci ne devrait cependant pas faire obstacle à ce que l'État prenne des mesures pour pouvoir répondre aux demandes de renseignement touchant à la propriété.

2.6 À l'heure actuelle, lorsqu'un aéronef est radié d'un registre pour être inscrit au registre français, sans changement de propriétaire, l'autorité aéronautique du pays d'origine adresse (par tout moyen : fax, mail, télex) à l'autorité aéronautique du pays chargé du nouvel enregistrement un certificat de radiation indiquant le propriétaire qui était inscrit. Le transfert se fait alors sans aucune difficulté, sans que l'autorité du registre de destination n'ait besoin de réclamer un document établissant la propriété de l'aéronef, cette vérification ayant dû être effectuée par l'autorité du précédent registre. Ainsi, les démarches sont extrêmement simples pour un transfert d'aéronef lorsque le propriétaire est connu, conformément aux conventions internationales précitées. Ceci est le cas pour un petit nombre d'États qui attestent le nom du propriétaire des aéronefs inscrits sur leur registre.

2.7 L'immatriculation d'un aéronef sur le registre d'un pays conduit (normalement) celui-ci à engager sa responsabilité quant à la surveillance et au contrôle de la navigabilité de l'aéronef concerné.

2.8 En 2010, le Conseil de l'OACI a demandé à tous les États de transmettre électroniquement les données de leur registre en application de l'article 21 de la Convention de Chicago (voir la lettre AN 11/47 - 10/67 du 24 septembre 2010). Il semble que le contenu de la banque de données n'est pas toujours cohérent avec les données communiquées, ce qui n'encourage pas les États à communiquer leurs données.

2.9 Il est fortement souhaitable qu'une impulsion soit donnée pour une plus grande mise en œuvre des dispositions de l'article 21 de la Convention de Chicago.

— FIN —