



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tél. : +1 (514) 954-8056

Réf. : EC 2/93, AN 11/41-05/83

le 12 août 2005

Objet : Aspects de la libéralisation économique
concernant la sécurité et la sûreté, et
responsabilités connexes des États

Suite à donner : Prière de noter et de prendre
les mesures appropriées

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur une étude récemment réalisée par l'OACI concernant les aspects de la libéralisation économique qui se rapportent à la sécurité et la sûreté, ainsi que la nécessité pour les États de prendre des mesures appropriées afin de s'acquitter de leurs responsabilités réglementaires en vue de remédier aux carences dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.
2. Cette étude a été réalisée par le Secrétariat au titre de l'une des tâches de suivi de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5, Montréal, 2003). Le Secrétariat a étudié diverses situations découlant du processus de libéralisation de la réglementation et de l'évolution des pratiques commerciales et d'exploitation de l'industrie du transport aérien, afin d'identifier les domaines qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité et la sûreté. L'objectif était de déterminer s'il y avait des failles dans les dispositions actuelles de l'OACI et de veiller à ce que le système mondial de réglementation en matière de sécurité et de sûreté, notamment les normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI, était toujours capable de répondre aux changements et faits nouveaux survenus dans l'aviation civile internationale.
3. En juin 2005, le Conseil a examiné les conclusions de l'étude et estimé qu'elle était importante et utile. L'étude signalait divers problèmes ou situations auxquels les États devraient s'intéresser de près, et fournissait des éclaircissements sur la manière dont les dispositions de l'OACI devraient être appliquées pour régler certains des problèmes signalés. Le Conseil a donc décidé que l'étude du Secrétariat, qui figure en **Pièce jointe A**, devrait être diffusée aux États contractants.

G:\F05\F05-26xx\05-2606\05-2606.doc

4. Les conclusions de l'étude insistent entre autres sur la nécessité pour toutes les parties, gouvernements, fournisseurs de services et exploitants d'aéronefs, de bien comprendre leurs responsabilités respectives en matière de respect et de supervision de la sécurité et de la sûreté. Cet aspect est particulièrement important dans les cas où l'exploitation ou l'arrangement fait intervenir plusieurs parties provenant de différents États, ou bien lorsqu'un aéronef est basé et exploité ailleurs que dans l'État d'immatriculation et/ou l'État de l'exploitant. Les États doivent s'acquitter de leurs responsabilités premières qui consistent à assurer la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté, quels que soient les changements apportés aux arrangements de réglementation économique, en accordant une attention particulière à la mise en œuvre et à l'application des règles et règlements pertinents concernant la sécurité et la sûreté.

5. La *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes prévoient le cadre juridique et opérationnel permettant aux États contractants de mettre sur pied et de tenir à jour un système de sécurité et de sûreté de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles. Étant partie à la Convention, chaque État contractant assume l'obligation de veiller à la sécurité des vols en appliquant de façon uniforme les SARP et les procédures, conformément à l'article 37 de la Convention. Les États ont aussi la responsabilité de contribuer à l'effort mondial de supervision de la sécurité en renforçant la surveillance et en prenant des mesures appropriées, s'il y a lieu, pour préserver la sécurité.

6. Comme le conclut l'étude du Secrétariat, l'article 83 *bis* de la Convention fournit aux États un moyen utile de régler les problèmes de supervision de la sécurité liés aux aéronefs transférés à l'étranger. Les autorités nationales intéressées sont donc vivement encouragées à faire davantage appel à l'article 83 *bis* ou à prendre d'autres arrangements appropriés, y compris des accords bilatéraux, pour régler tout problème pratique lié à la location, à l'affrètement et à la banalisation des aéronefs.

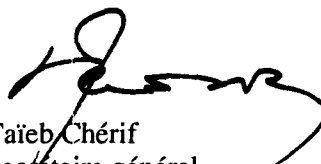
7. Il est impératif que l'exploitation des aéronefs soit dans les limites des capacités de supervision de la sécurité de l'État qui accorde l'autorisation. À cet égard, un examen complet du registre des aéronefs et des autorisations accordées aux exploitants d'aéronefs aidera les États à déterminer si l'exploitation est bien dans les limites de leurs capacités de supervision de la sécurité. Dans le cas contraire, les États sont instamment priés de prendre immédiatement des mesures correctrices appropriées. Par souci de facilité, un résumé des responsabilités spécifiques de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant au titre de la Convention et de ses Annexes est fourni en **Pièce jointe B**. Les États peuvent aussi recourir à l'aide qu'assure la stratégie unifiée de l'OACI pour remédier aux carences constatées dans le domaine de la sécurité et renforcer ainsi leurs capacités de supervision de la sécurité.

8. En adoptant sa Résolution A35-7, l'Assemblée (35^e session, Montréal, 28 septembre – 8 octobre 2004) a appuyé avec vigueur la stratégie unifiée visant à résoudre les carences liées à la sécurité et a demandé au Conseil de mettre en place cette stratégie en se fondant sur les principes d'une transparence accrue, de la coopération et de l'assistance, et d'encourager, lorsqu'ils sont appropriés, les partenariats entre les États, les usagers, les fournisseurs de services de navigation aérienne, l'industrie, les institutions financières et d'autres parties prenantes pour analyser les causes et pour établir et appliquer des solutions viables afin d'aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité.

9. La Résolution A35-7 de l'Assemblée rappelait aussi aux États contractants la nécessité de surveiller toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité. Par conséquent, lorsqu'il est établi qu'un aéronef effectue un vol dans des conditions peu sûres, les États sont invités à informer l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant, le cas échéant, et à m'aviser pour que je puisse orienter les activités de l'Organisation afin d'aider ces États dans leurs efforts en vue de remédier aux carences liées à la sécurité.

10. La mise en place de politiques et de lignes directrices cohérentes et la participation des autorités chargées de la supervision tant économique que technique permettront de préserver de hauts niveaux de sécurité et de sûreté dans un environnement en mutation constante. L'Organisation est déterminée à aider les États à mettre en place et à tenir à jour un système efficace de supervision de la réglementation de la sécurité et de la sûreté et à remédier aux carences liées à la sécurité, conformément à la Résolution A35-7. De même, tous les États contractants de l'OACI sont instamment priés de prendre les mesures appropriées dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile à l'échelle mondiale.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma haute considération.



Taïeb Chérif
Secrétaire général

Pièces jointes :

- A — Étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et à la sûreté
- B — Résumé des responsabilités de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant

**ÉTUDE SUR LES ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE
RELATIFS À LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ**

(Présentée au Conseil le 1^{er} juin 2005)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente étude émane des travaux de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5). Bien que la Conférence ait principalement traité des questions concernant l'aspect économique de la libéralisation du transport aérien, les aspects relatifs à la sécurité et à la sûreté ont été un thème omniprésent dans ses délibérations et ses résultats. La Conférence a noté que la mondialisation, la libéralisation et la privatisation des deux dernières décennies ont apporté des changements fondamentaux dans l'industrie du transport aérien, dont certains ont également des incidences sur la réglementation de la sécurité et de la sûreté.

1.2 Compte tenu de ces éléments, la Conférence a souligné le caractère primordial de la sécurité et de la sûreté dans tout changement réglementaire, la nécessité de structures de responsabilité claires, le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration de stratégies mondiales en matière de sécurité et de sûreté dans le cadre de la libéralisation, et les moyens de faire face aux ressources limitées dont disposent de nombreux États en développement pour assurer la sécurité et la sûreté. Reconnaissant que l'environnement d'exploitation de plus en plus multinational a entraîné des problèmes pour le dispositif réglementaire de la sécurité et de la sûreté qui a un fondement essentiellement national, la Conférence a demandé que l'OACI réalise une étude visant à clarifier « la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière ».

1.3 En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'établissement de normes internationales pour l'aviation civile, l'OACI a été invitée à jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies mondiales pour la réglementation et la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, tant dans l'absolu que dans le contexte de la facilitation d'une réforme de la réglementation économique. La présente étude fait partie de la réponse que donne l'Organisation pour assurer que le système mondial de réglementation de la sécurité et de la sûreté pourra continuer à s'adapter aux changements et à faire face aux préoccupations.

1.4 Donnant suite à l'une des conclusions d'ATConf/5 entérinées par le Conseil, le Secrétariat a entrepris l'étude en mars 2004. Cette tâche a été effectuée au moyen d'un examen coordonné interdirections (ATB, ANB et LEB) de divers arrangements de libéralisation ainsi que de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'éléments indicatifs pertinents de l'OACI en vue : a) d'identifier des domaines qui pourraient avoir des incidences pour la sécurité et/ou la sûreté et b) de déterminer s'il existe des lacunes dans les dispositions existantes de l'OACI.

1.5 L'examen s'est déroulé en quatre étapes visant notamment à : faire un inventaire de situations particulières (réelles ou potentielles) qui ont soulevé des questions de sécurité et/ou de sûreté ; analyser comment ces situations ont pu avoir une incidence sur la réglementation de la sécurité et/ou de la sûreté ; chercher à savoir si ces situations peuvent être traitées par les SARP et les éléments indicatifs existants de l'OACI ; et déterminer les mesures éventuelles à prendre par l'OACI et/ou les États. Durant cet examen, les membres du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), ainsi que les bureaux régionaux de l'OACI ont été consultés par correspondance lorsque leur contribution était utile. La présente note expose les conclusions

de l'étude. Un tableau signalant certains problèmes ou certaines situations spécifiques ainsi que les dispositions et éléments indicatifs pertinents de l'OACI se trouve aussi en pièce jointe, conformément à la décision du Conseil.

2. CONSTATATIONS DE L'ÉTUDE

2.1 **La relation de réciprocité entre la libéralisation économique et la réglementation de la sécurité et de la sûreté**

2.1.1 La question de l'impact potentiel de la libéralisation sur la sécurité et la sûreté et de leur relation réciproque n'est pas nouvelle. Cette question a été débattue lors des deux dernières conférences de transport aérien qui se sont tenues en 1994 et 2003. Les résultats de ces conférences ont abouti à un consensus selon lequel la libéralisation est un objectif général qui devrait être poursuivi par chaque État selon son propre choix et à son propre rythme. En même temps, les conférences ont clairement indiqué que la sécurité et la sûreté doivent rester d'une importance primordiale, quels soient les changements apportés aux arrangements réglementaires. À mesure que la libéralisation s'étend, il reste nécessaire de répondre aux préoccupations que suscitent et pourraient susciter ses incidences sur la sécurité et la sûreté. Le défi pour les États consiste à savoir comment profiter des avantages de la libéralisation économique sans compromettre la sécurité et la sûreté. En conséquence, bien que la libéralisation en elle-même ne soit pas remise en cause, il est essentiel d'assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté à mesure que la libéralisation se répand.

2.1.2 On reconnaît, d'une manière générale, que les politiques libéralisées (concernant par exemple l'accès aux marchés, la désignation des compagnies aériennes, la capacité, la fixation des prix et les occasions commerciales) ont pu apporter de nombreux avantages économiques aux États, à l'industrie et aux consommateurs, tels que la croissance du trafic (aussi bien en termes de trafic passagers/fret que de mouvements d'aéronefs), l'entrée sur le marché de nombreux transporteurs aériens (y compris les transporteurs à faibles coûts), l'augmentation des options de services et la concurrence en matière de fixation des prix, le développement des voyages et du tourisme et la création d'emplois. En outre, en plus des avantages économiques tirés, les normes de sécurité ont été maintenues dans de nombreux marchés libéralisés. Néanmoins, il est également clair que la croissance de l'activité de transport aérien et des arrangements commerciaux complexes qui en ont résulté du fait de l'évolution des pratiques commerciales et des pratiques d'exploitation ont pu mettre une pression supplémentaire sur les États quant à leur capacité en matière de réglementation de la sécurité/sûreté. Un État a l'obligation d'assurer la supervision de la sécurité/sûreté non seulement pour ses propres exploitants d'aéronefs, mais aussi pour les exploitants étrangers qui effectuent des vols dans son espace aérien. Il ne serait pas en mesure de faire face aux conséquences de la croissance du marché et de la libéralisation s'il ne dispose pas de l'infrastructure juridique, réglementaire et organisationnelle, ni des ressources humaines et financières nécessaires pour s'acquitter des fonctions nécessaires de réglementation de la sécurité ou de la sûreté.

2.1.3 À cet égard, de nombreux États membres de l'OACI ont déjà des problèmes en ce qui concerne la supervision de la sécurité. Par exemple, les conclusions de l'audit initial de supervision de la sécurité réalisé par l'OACI concernant l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, ont indiqué que sur les 181 États contractants qui ont fait l'objet d'un audit entre mars 1999 et juillet 2004, un nombre considérable d'États avaient des carences concernant de nombreuses spécifications de ces Annexes. En outre, les missions de suivi d'audits ont révélé que dans beaucoup de cas, des carences importantes identifiées durant les audits initiaux n'ont pas été éliminées (A35-WP/67). En conséquence, là où les États font face à une croissance du marché résultant de la libéralisation et de la mondialisation, il faudrait tenir dûment compte non seulement des avantages économiques, mais aussi de l'impact que cette croissance

pourrait avoir sur la réglementation de la sécurité et de la sûreté, et de leur capacité de continuer à répondre à ces besoins, et ainsi d'assurer de manière continue le développement sûr et ordonné de l'aviation civile.

2.2 **Quelques situations qui pourraient avoir des incidences sur la réglementation de la sécurité et/ou de la sûreté**

2.2.1 Afin de déterminer si les dispositions existantes de l'OACI peuvent répondre aux défis en matière de sécurité et de sûreté qui se posent dans un environnement en constante évolution, il est nécessaire de déterminer tout d'abord quels arrangements ou pratiques découlant d'un environnement commercial et d'exploitation favorable à la libéralisation et à la mondialisation pourraient avoir des incidences sur la sécurité et la sûreté. À cet effet, on a procédé à une revue de diverses situations dans les domaines suivants qui ont été considérés comme ayant certaines incidences sur la sécurité et la sûreté : les services d'assistance en escale, la location d'aéronefs, le partage de codes entre compagnies aériennes, le franchisage, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, l'accès aux marchés, l'externalisation et la commercialisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne.

2.2.2 Suite à cette revue, on a trouvé que les préoccupations au sujet de la sécurité et de la sûreté proviennent principalement des pratiques ou des arrangements commerciaux qui touchent à l'exploitation des aéronefs ou au personnel d'exploitation. Les diverses situations examinées peuvent se répartir en deux grandes catégories. La première concerne les situations qui pourraient avoir un impact sur la réglementation de la sécurité/de la sûreté (telles que l'augmentation de la pression sur la délivrance des licences et la supervision) mais ne posent aucun problème pour ce qui est de l'identification de la responsabilité de l'État. Ces situations concernent surtout des activités qui ont lieu dans un seul État, par exemple, des exploitations faisant intervenir des exploitants ou des prestataires de services non traditionnels, nouvellement entrés sur le marché ; des compagnies aériennes confrontées à des exigences financières ; et le transfert de l'exploitation assurée par l'État à la suite de la commercialisation ou de la privatisation d'aéroports ou de prestataires de services de navigation aérienne.

2.2.3 La seconde catégorie concerne les situations faisant intervenir plusieurs États, qui pourraient soulever des questions concernant la détermination de l'imputabilité ou de la responsabilité en matière de supervision de la sécurité/sûreté dans le cadre du système réglementaire existant fondé sur les dispositions de l'OACI. C'est principalement ce type de situation qui a conduit à la demande de réaliser la présente étude. Voici quelques exemples qui illustrent les problèmes que ces situations pourraient soulever.

2.2.3.1 **Exploitations utilisant des aéronefs immatriculés à l'étranger.** Au cours des deux dernières décennies, on a vu des exploitants aériens utiliser de plus en plus des aéronefs immatriculés à l'étranger pour diverses raisons. Il arrive de plus en plus fréquemment que des aéronefs soient loués ou autrement banalisés et exploités à l'extérieur de l'État d'immatriculation, parfois pendant des périodes prolongées. Dans certains cas, un aéronef immatriculé à l'étranger peut être loué ou sous-loué ou affrété d'un pays à un autre. Si de tels arrangements sont légitimes du point de vue de la réglementation économique, ils peuvent présenter des problèmes du point de vue de la sécurité à cause de la distinction qui existe entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant. Par exemple, cela pourrait aboutir à une situation où des exploitants peuvent être soumis aux SARP mises en œuvre par différents États. Une des principales préoccupations en matière de sécurité est le problème des « **pavillons de complaisance**¹ »

¹ Terme tiré du secteur maritime qui traduit une situation dans laquelle des navires commerciaux, détenus par des ressortissants d'un État, mais immatriculés dans un autre État, sont autorisés à évoluer librement entre plusieurs autres États.

associés aux aéronefs immatriculés à l'étranger. Lorsqu'un aéronef retourne rarement, ou jamais, dans l'État d'immatriculation, la supervision de sa navigabilité devient un problème, en l'absence d'arrangements de supervision de la sécurité entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant. Il y a globalement deux groupes d'aéronefs immatriculés à l'étranger qui peuvent être considérés comme évoluant sous pavillons de complaisance : ceux qui le font pour des raisons fiscales et ceux qui le font pour profiter d'un système dans lequel la supervision économique ou technique est nulle ou minime. Le premier groupe peut ne pas poser un sérieux problème si des arrangements existent entre les États concernés pour assurer une supervision adéquate, par exemple par le biais d'accords bilatéraux conclus en vertu de l'article 83 *bis*, qui permet aux États de conclure volontairement des accords bilatéraux pour transférer en totalité ou en partie certaines responsabilités de supervision de la sécurité en vertu de la Convention. Même pour ce groupe, la réalité demeure loin d'être satisfaisante en ceci que relativement peu d'accords bilatéraux mettant en œuvre l'article 83 *bis* ont été notifiés à l'OACI (en mars 2005, 114 accords sont en vigueur concernant uniquement 34 États), et de nombreux aéronefs de tous types partout dans le monde sont encore soumis à la responsabilité partagée en matière de supervision. C'est le second groupe qui crée un problème majeur de sécurité sur lequel il convient de se pencher².

2.2.3.2 Exploitations utilisant des équipages de conduite étrangers. Des problèmes de supervision partagée pourraient également se produire en ce qui concerne les équipages de conduite ayant des licences étrangères. L'article 32, alinéa a), de la Convention dispose que « Le pilote de tout aéronef et les membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. » En conséquence, là où un aéronef est exploité par un État différent d'immatriculation, comme dans le cas des locations sans équipage, le problème de la validation des licences étrangères des membres d'équipage par l'État d'immatriculation pourrait se poser. La question devient compliquée lorsque les règles et les conditions applicables aux licences de membres d'équipage dans l'État d'immatriculation diffèrent des règles correspondantes de l'État qui a initialement délivré les licences. Il peut également y avoir des différences entre les lois et règlements de l'État d'immatriculation et ceux de l'État de l'exploitant dans le cas des locations avec équipage. Alors que dans pareils cas, le locateur reste habituellement l'exploitant officiel, il se peut que le preneur exploite déjà des aéronefs d'un type analogue en vertu de son permis d'exploitation aérienne (AOC). Il peut alors arriver que les aéronefs loués avec équipage soient exploités en vertu de l'AOC du preneur et qu'en conséquence l'État du preneur devienne l'État de l'exploitant. Dans de telles circonstances, une surveillance adéquate de l'équipage qui assure l'exploitation peut devenir difficile. La situation pourrait devenir plus compliquée si l'exploitation utilise un équipage mixte (par exemple l'équipage de cabine du transporteur preneur et l'équipage de conduite du transporteur étranger locateur).

2.2.3.3 Exploitations « off-shore » (c'est-à-dire les exploitations d'aéronefs qui se font loin de l'État de désignation, de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant). Dans une situation où il est accordé aux compagnies aériennes désignées dans un accord bilatéral des droits appelés de la septième liberté (c'est-à-dire *de transporter du trafic d'un deuxième État à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs États tiers sans qu'il soit nécessaire de passer par l'État dont le transporteur a la nationalité*), ces compagnies peuvent établir une base d'exploitation dans un deuxième pays pour des vols à destination/en provenance de pays tiers. Là où le cabotage ou le droit d'établissement est autorisé, des transporteurs aériens peuvent exploiter des vols dans le territoire de l'État qui a accordé ce droit. Une telle situation pourrait soulever la question de savoir comment la supervision de la sécurité nécessaire devrait être assurée entre l'État de l'exploitant et l'État dans lequel l'exploitation est basée.

² Ce problème fait actuellement l'objet d'un examen distinct par la Commission de navigation aérienne et le Conseil en association avec la stratégie unifiée pour résoudre les carences liées à la sécurité dans le cadre de l'article 54, alinéa j), de la Convention.

2.2.3.4 Exploitations où interviennent plusieurs parties et qui utilisent la marque de l'autre, telles que le partage de codes et le franchisage. Le partage de codes est l'élément le plus courant dans les arrangements transnationaux d'alliance entre compagnies aériennes et peut prendre diverses formes. Bien qu'il soit habituellement traité comme un arrangement commercial, à cause de la complexité de certains arrangements de partage de codes (par exemple un vol utilisant les codes de plusieurs transporteurs de différents pays), les autorités de la sécurité/sûreté peuvent trouver difficile de déterminer leur niveau d'intervention vis-à-vis d'autres autorités. Dans ces circonstances, les questions de responsabilité et d'imputabilité en matière de sécurité/sûreté peuvent conduire à l'incertitude (voir la Circulaire 269, *Incidence du partage de codes entre compagnies aériennes*). Par ailleurs, étant donné que ces arrangements permettent à un exploitant d'utiliser le nom ou d'emprunter l'image publique d'un autre transporteur (par exemple dans le cas du franchisage), la nécessité de protéger la réputation en matière de qualité du service/de la sécurité a conduit à l'adoption de certaines mesures réglementaires concernant la sécurité/sûreté. Par exemple, certains États exigent que les compagnies aériennes étrangères avec lesquelles leurs compagnies nationales ont des arrangements de partage de codes respectent un niveau similaire de sécurité. Ceci pourrait également soulever la question de savoir si tous les États dont les compagnies aériennes participent à une exploitation en partage de codes devraient participer à cette supervision de la sécurité, et dans quelle mesure chacun devrait y participer. Une autre préoccupation découlant du partage de codes a trait aux incidences en matière de sûreté qu'entraînerait l'éventuel transfert d'une menace susceptible d'exister contre la sûreté d'une compagnie aérienne et qui s'étendrait à son (ou ses) partenaire(s) dans un arrangement de partage de codes, et aux mesures de sûreté supplémentaires qui pourraient alors être imposées par les autorités compétentes. Étant donné que les règlements techniques et opérationnels peuvent varier considérablement d'une compagnie aérienne partenaire à une autre ou d'un État partenaire à un autre, ceci soulève la question de savoir comment l'imputabilité et la responsabilité en matière de sécurité/sûreté devraient être traitées entre les compagnies aériennes et les États partenaires.

2.2.3.5 Fusion/acquisition transfrontalière de compagnies aériennes. Là où cette pratique est autorisée, elle peut conduire à ce que ces compagnies exploitent des vols ou s'établissent dans différents États, ou effectuent leurs opérations principalement en dehors de l'État où sont situés leurs bureaux enregistrés et/ou leurs propriétaires. Cette situation pourrait soulever des questions concernant l'attribution de la responsabilité de la supervision de la réglementation entre les États concernés (par exemple dans le cas d'une compagnie aérienne fusionnée qui a deux sièges principaux), ou concernant le point de savoir de quel État il faut appliquer les normes, lorsque ces normes diffèrent entre les pays concernés.

2.2.3.6 Externalisation des activités relatives à l'exploitation aérienne. À titre d'exemple, on peut citer : des compagnies aériennes qui externalisent leurs services d'assistance en escale envoient leurs aéronefs en réparation et/ou en maintenance dans des pays étrangers et sous-traitent certaines opérations de vol et/ou l'administration des équipages à une autre compagnie aérienne ou à une autre société. Dans chacun de ces cas, des industries multinationales se sont créées pour fournir ces services. Certains États ont également été confrontés à une situation où un candidat à un permis d'exploitation aérienne n'avait qu'une ossature de société, la plupart des activités opérationnelles proposées devant être exécutées/fournies par des compagnies étrangères (y compris les aéronefs et les équipages de conduite). Cette situation pourrait présenter des défis pour les autorités de délivrance des licences et de supervision de la sécurité aussi bien de l'État qui délivre l'AOC que de celui qui externalise l'activité, sur la manière de s'assurer que cette pratique ou cette entité répond convenablement aux exigences en matière de sécurité et de sûreté.

2.2.3.7 Alors que certaines des situations décrites ci-dessus font déjà qu'il est difficile d'identifier ou d'attribuer individuellement la responsabilité du respect et de la supervision de la sécurité/sûreté, cela pourrait devenir encore plus problématique lorsqu'il s'agit d'une situation complexe

qui combine plusieurs ou l'ensemble des caractéristiques ci-dessus. Comme cela est indiqué plus haut, il y a de plus en plus de situations où l'on traite avec une cascade d'États, chacun ayant une part de responsabilité dans une opération de transport aérien. Le défi pour les États consiste à savoir comment s'assurer que, quelle que soit la forme d'arrangement réglementaire ou commercial, il y ait toujours un point de contact clair pour ce qui est de la responsabilité en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté dans un État clairement identifié ou son autorité déléguée pour toute exploitation d'aéronefs donnée.

2.2.4 En même temps que la tendance à la libéralisation et à la mondialisation ainsi qu'à une plus large intégration économique, de nombreux États ont adopté une **approche régionale** comme moyen efficace dans la poursuite du changement de la réglementation du transport international. D'importantes mesures ont également été prises à l'échelon régional pour renforcer la réglementation de la sécurité. Par exemple, le programme de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) comprend des évaluations de la sécurité des aéronefs non seulement de ses États membres, mais aussi d'autres transporteurs aériens qui effectuent des vols à destination de l'Europe. L'Union européenne a mis en place une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), dont les fonctions comprennent déjà la certification des produits aéronautiques et peuvent s'étendre à l'approbation de l'exploitation aérienne et à la délivrance des licences du personnel. Des approches similaires en matière de coordination de la sécurité sont également poursuivies dans d'autres régions [par exemple l'Autorité africaine et malgache de l'aviation civile (AAMAC) ; le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ; le Système régional de supervision de la sécurité de l'aviation pour les Caraïbes (RASOS) ; l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) ; et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO)]. Si ces arrangements comportent de nombreux avantages et peuvent apporter des retombées, les plus importantes étant notamment les économies d'échelle et la promotion de l'uniformité dans la région, ils varient énormément en ce qui concerne la mesure dans laquelle l'exécution de responsabilités nationales leur a été déléguée. Cette situation pourrait soulever la question de l'harmonisation à plus grande échelle (par exemple l'évaluation de la conformité par un organisme peut différer de celle d'un autre). En outre, ces arrangements régionaux ont clairement besoin de transparence pour que toutes les parties concernées, en particulier les parties tierces, sachent exactement quelles fonctions ont été déléguées à l'organisme régional et ce qui reste du ressort de l'État.

2.3 Les dispositions actuelles de l'OACI peuvent-elles traiter de ces situations ?

2.3.1 La Convention de Chicago et ses Annexes prévoient le cadre juridique et opérationnel permettant aux États contractants de construire et de tenir à jour un système de sécurité/sûreté de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles. D'un point de vue strictement juridique, ce système vise à faire en sorte que l'aviation civile internationale fonctionne en toute sécurité et en toute sûreté, quels que soient la politique de transport aérien et les règlements économiques que les États contractants puissent suivre. En conséquence, quels que soient les changements apportés aux arrangements économiques, la responsabilité du respect et de la supervision de la sécurité/sûreté incombe toujours aux États contractants. Les États s'acquittent des obligations de supervision de la sécurité et de la sûreté que leur imposent la Convention et ses Annexes au moyen de lois et de règlements nationaux pertinents, ainsi que de dispositions prévues dans des accords bilatéraux de services aériens.

2.3.2 Dans le contexte de la mondialisation et de la libéralisation, il est important que l'OACI s'assure que les SARP et les éléments indicatifs qu'elle a élaborés pour la sécurité et la sûreté restent efficaces et capables de s'adapter aux changements. Pour les besoins de l'étude, une revue des dispositions existantes qui figurent dans la Convention de Chicago et les Annexes pertinentes a été effectuée par rapport aux situations identifiées. On estime que, en ce qui concerne l'établissement des responsabilités respectives des États concernés, les SARP et les éléments indicatifs existants sont

généralement suffisants. Cependant, on pourrait faire davantage pour améliorer les SARP et/ou les éléments indicatifs existants afin de relever les nouveaux défis qu'entraîne l'évolution des pratiques commerciales du transport aérien international.

2.3.3 Plus précisément, pour les **situations où interviennent des fournisseurs de services ayant une base permanente** (tels que des sociétés de services d'assistance en escale, des exploitants d'aéroport et des fournisseurs de services de navigation aérienne), il est clair que c'est l'État dans lequel ces compagnies sont basées qui doit être responsable de la supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux dispositions énoncées dans les Annexes applicables (par exemple en ce qui concerne la certification et la surveillance des exploitants d'aérodrome et des sociétés de services d'assistance en escale).

2.3.4 Pour les **situations qui concernent l'exploitation des aéronefs**, les aspects relatifs à la sécurité sont traités par les Annexes 6 et 8. L'Annexe 6 mentionne trois niveaux de responsabilité en ce qui concerne l'exploitation des aéronefs : l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant et l'exploitant de l'aéronef. L'axe logique de responsabilité est facile à suivre dans une situation où tous les trois font partie du même État. Dans ce cas, l'exploitant est responsable devant l'État de l'exploitant, qui est aussi l'État d'immatriculation. Il y a cependant des situations plus complexes, qui sont décrites ci-après.

2.3.4.1 **Identification de l'exploitant (dans le contexte de l'Annexe 6) en cas de location, de partage de codes ou de franchisage.** Aux termes des dispositions de l'Annexe 6, l'exploitant aérien est responsable de la conduite des opérations commerciales conformément au permis d'exploitation aérienne délivré par l'État de l'exploitant. Par conséquent, les vols en partage de codes ou en franchisage sont effectués sous la responsabilité de l'exploitant qui exploite effectivement le vol, quels que puissent être la livrée d'aéronefs ou le numéro du vol. La supervision d'une telle exploitation est normalement assurée par l'État de l'exploitant. Cependant, si l'exploitant utilise des aéronefs immatriculés dans un État autre que le sien, la supervision peut être exigée par l'État d'immatriculation si un accord tel que l'article 83 *bis* ou un accord bilatéral n'existe pas entre les États concernés. Il convient de noter que tout exploitant, qu'il soit partenaire en partage de codes ou non, doit pouvoir se conformer aux spécifications applicables des SARP de l'OACI lorsqu'il effectue des vols internationaux. Dans des situations de location, l'aéronef ne peut être exploité qu'en vertu d'un permis d'exploitation aérienne délivré par l'État de l'exploitant. Dans le cas d'une location sans équipage, l'État preneur sera toujours l'État de l'exploitant, et sera toujours responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne. Dans le cas d'une location avec équipage, l'aéronef sera généralement exploité sous le permis d'exploitation aérienne du locateur, et l'État de l'exploitant chargé du permis d'exploitation aérienne est l'État locateur. Cependant, en fonction des dispositions et des circonstances de la location, l'État preneur peut devenir l'État de l'exploitant, et il sera alors responsable du permis d'exploitation aérienne. En outre, l'État preneur doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite, titulaires de licences de l'État locateur, sont formés et font preuve de compétence conformément aux spécifications et aux conditions réglementaires applicables du permis d'exploitation aérienne délivré par l'État preneur. À noter que certaines autorités chargées de la réglementation ne concluront pas ce type d'accord, car la formation des équipages de conduite répondant aux exigences qui incombent au preneur peut présenter des difficultés. Des éléments indicatifs concernant les accords de location, d'affrètement et de banalisation figurent dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335), le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) et les *Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Cir 295).

2.3.4.2 **L'État de l'exploitant est différent de l'État d'immatriculation.** Les Annexes 6 et 8 établissent les responsabilités respectives en matière de sécurité de l'exploitation et de navigabilité des aéronefs. Aux termes des dispositions de l'Annexe 6, l'exploitant a la responsabilité de tenir à jour une organisation, un contrôle et une supervision adéquats de l'exploitation aérienne. Il a également la

responsabilité d'établir et de tenir à jour des arrangements de maintenance appropriés afin de s'assurer que l'aéronef, sous son contrôle, est en conformité avec toutes les spécifications de navigabilité applicables qui incombent à l'État d'immatriculation. L'État de l'exploitant est donc responsable en dernier ressort de la supervision de la sécurité de l'exploitation aérienne effectuée par l'exploitant, et l'État d'immatriculation a la responsabilité de la navigabilité de chaque aéronef inscrit dans son registre. Si les responsabilités respectives de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation sont clairement définies dans les Annexes, la situation réelle peut être complexe et conduire à une certaine fragmentation des responsabilités. Par exemple, plusieurs États d'immatriculation peuvent être concernés si la flotte d'un exploitant comprend des aéronefs immatriculés dans différents États. Un autre niveau potentiel de complexité est que l'État d'immatriculation peut valider un certificat délivré par un autre État au lieu de délivrer son propre certificat de navigabilité. Dans la plupart des cas, le partage des responsabilités entre l'État de l'exploitant et le ou les États d'immatriculation peut être résolu par des règles et des procédures bien établies, même dans des cas complexes. Cependant, cela complique effectivement l'imputabilité en matière de supervision de la sécurité et, en l'absence d'une application adéquate des règles, peut être un domaine potentiel de faiblesse du système existant.

2.3.4.3 La répartition des responsabilités entre l'État de l'exploitant et l'État d'immatriculation découle dans une large mesure de la Convention, qui assigne la responsabilité de la navigabilité des aéronefs et des licences des membres d'équipage à l'État d'immatriculation et ne reconnaît le rôle de l'État de l'exploitant que dans l'article 83 *bis*. Par conséquent, il n'existe que peu de moyens pour éviter la fragmentation potentielle de la responsabilité décrite au paragraphe précédent. Dans ce contexte, le transfert de certaines fonctions de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant par la mise en œuvre de l'article 83 *bis*, en ce qui concerne la location, l'affrètement et la banalisation des aéronefs, fournit une solution efficace, qui est néanmoins limitée par la nature volontaire d'un tel accord. Une autre façon de procéder qui peut être envisagée est un amendement de l'Annexe 6 qui exigerait qu'une copie conforme du permis d'exploitation aérienne en vertu duquel l'aéronef est exploité, soit transportée à bord des vols internationaux. Cela aiderait à identifier les États responsables de la supervision de la sécurité à l'occasion de tout processus de vérification tel que des inspections sur piste. Cette disposition pourrait également être complétée par une norme précisant qu'un aéronef donné ne peut être exploité à tout moment qu'en vertu d'un seul permis d'exploitation aérienne. Des clarifications supplémentaires sous forme d'éléments indicatifs sur la relation entre l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant et l'exploitant, pourraient être élaborées. Ces éléments devront traiter des responsabilités de toutes les parties concernées par rapport à la Convention et à ses Annexes, et les unes par rapport aux autres.

2.3.4.4 ***Surveillance et inspection par des États autres que l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant.*** L'article 16 de la Convention donne le droit aux États de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention, notamment la licence de membre d'équipage de conduite et le certificat de navigabilité. Il y a cependant certaines limites pratiques à ce qui peut être réalisé par l'application de l'article 16, limites qui sont principalement dues au fait qu'un certificat de navigabilité valide ne signifie pas nécessairement que l'aéronef est en état de navigabilité, et à l'absence d'une spécification dans la Convention ou dans les Annexes concernant l'import d'une copie du permis d'exploitation aérienne. Voir au sujet de ce dernier élément la suggestion du paragraphe 2.3.4.3 ci-dessus visant à rendre l'import obligatoire. En ce qui concerne le premier élément, la raison est qu'une perte temporaire de la navigabilité, causée par un mauvais fonctionnement ou un autre événement, est normalement traitée par les règlements d'exploitation qui exigent qu'un aéronef soit en état de navigabilité avant qu'il ne soit mis en exploitation [par exemple l'Annexe 8, 1^{re} Partie, paragraphe 3.5 ou l'Annexe 6, 1^{re} Partie, paragraphe 8.1.1, alinéa a)] plutôt que par une suspension ou une révocation d'un certificat de navigabilité. Cependant, l'Annexe 8, 1^{re} Partie, paragraphe 3.6.2, permet aux autorités d'un État contractant de détenir un aéronef endommagé immatriculé dans un autre État contractant, à condition que l'État

d'immatriculation soit immédiatement avisé et qu'on lui donne toutes les informations nécessaires pour lui permettre de déterminer la navigabilité de l'aéronef. L'Amendement n° 100 de l'Annexe 8, qui deviendra applicable le 13 décembre 2007, définit clairement les responsabilités des États respectifs dans cette situation en introduisant une spécification qui demande que l'État d'immatriculation examine les limitations proposées par l'État contractant qui a détenu l'aéronef, lors de l'autorisation d'un vol de convoyage à destination d'un aéroport où la maintenance nécessaire peut être effectuée.

2.3.5 En ce qui concerne le personnel, les dispositions de l'article 32 ainsi que celles de l'Annexe 1 et de l'Annexe 6, 1^{re} Partie, sont généralement suffisantes pour traiter des diverses situations où interviennent des membres de l'équipage de conduite. La responsabilité de la validation ou de la conversion des licences et du maintien de la validité des licences incombe à l'État d'immatriculation, tandis que celle du maintien des compétences de l'équipage incombe à l'État de l'exploitant. Bien que le maintien de la validité de la licence en vertu de l'Annexe 1 et le maintien des compétences en vertu de l'Annexe 6 soient techniquement indépendants, la vérification des compétences prévue dans l'Annexe 6 est acceptée en pratique pour le maintien de la validité d'une licence de pilote et il y a une note à cet effet dans l'Annexe 1. Un aspect particulier de la libéralisation économique relatif à la sécurité est l'utilisation de plus en plus grande de la validation pour les licences de membres d'équipage. Les audits de supervision de la sécurité ont indiqué que les validations présentent un certain nombre de problèmes, qui ont trait à la traçabilité de la licence originale (en particulier à la limitation ou à la restriction qui peut y avoir été attachée) et à l'extension du privilège de la licence originale (en particulier les qualifications de type). Ces questions ont été examinées par le Groupe d'experts sur les licences et la formation des équipages de conduite, dans le cadre de sa révision mondiale des SARP relatives aux licences des membres d'équipage. Le Groupe d'experts a proposé certaines modifications à l'Annexe 1 et aux éléments indicatifs, qui seront présentées à la Commission de navigation aérienne durant le deuxième trimestre de 2005.

2.3.6 Pour ce qui est de la sûreté, l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les éléments indicatifs connexes sont jugés généralement adéquats pour traiter de la plupart des situations existantes (par exemple les préoccupations concernant le personnel des services d'assistance en escale, le transfert des menaces à la sûreté par le biais du partage de codes, l'externalisation du filtrage de sûreté aux aéroports). Chaque État a la responsabilité d'assurer la sûreté des activités de transport aérien sur son territoire, notamment en établissant des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et en veillant à leur application. Les SARP de l'Annexe 17 couvrent de nombreux aspects particuliers des spécifications relatives à la sûreté de l'aviation, tels que les mesures de sûreté applicables aux vols intérieurs, l'évaluation de la menace, les programmes de sûreté aux aéroports, les programmes de sûreté des exploitants, la vérification des antécédents et la sélection du personnel, la formation et les normes de rendement, la certification des agents de filtrage, les programmes de contrôle de la qualité ainsi que la coopération entre États. Les éléments indicatifs élaborés pour aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 17 comprennent : le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) et les Mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA), qui sont régulièrement mises à jour. En outre, le réseau mondial OACI des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) offre aux États et aux parties prenantes de l'industrie une grande variété de cours et d'ateliers de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

2.3.7 En ce qui concerne les organismes régionaux ou supranationaux, bien qu'il ne soit pas interdit aux États contractants de conclure des arrangements pour confier certains règlements relatifs à la sécurité/sûreté à d'autres entités, y compris à des entités nationales autonomes ou privées, ou à des organisations internationales ou supranationales, ni d'exécuter une telle fonction, ils devraient être pleinement conscients du fait que les responsabilités imposées par la Convention et ses Annexes incombent d'abord et avant tout aux États concernés. En envisageant de conclure ces types d'arrangements, ils devraient prendre des précautions pour s'assurer de l'imputabilité nécessaire des

entités qui s'acquittent de ces fonctions. La transparence peut également être exigée concernant la nature exacte de ce qui a été délégué à ces entités régionales ou supranationales.

3. CONCLUSIONS

3.1 Des constatations ci-dessus, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) La libéralisation économique ainsi que l'évolution des pratiques commerciales et d'exploitation ont des incidences sur la réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui doivent être examinées de manière adéquate. Dans cet environnement en constante évolution, il faudrait accorder une attention adéquate à l'impact de cette libéralisation sur la sécurité et la sûreté afin de pouvoir élaborer une politique plus cohérente. Des problèmes potentiels d'identification de la ligne de responsabilité ont tendance à se poser dans des situations où l'exploitation ou l'arrangement fait intervenir plusieurs parties provenant de différents États, ou bien là où l'aéronef est basé et exploité ailleurs que dans l'État d'immatriculation et/ou l'État de l'exploitant. Ces situations méritent d'être examinées plus attentivement par les États.
- b) Les dispositions et les éléments indicatifs existants de l'OACI relatifs à la responsabilité des États en matière de sécurité et de sûreté sont suffisants d'une manière générale pour traiter de diverses situations résultant de la libéralisation (telles que celles examinées par l'étude). Cependant, on pourrait faire encore davantage pour améliorer les SARP et/ou les éléments indicatifs existants afin de les adapter à l'évolution des pratiques commerciales (telles que celles identifiées au paragraphe 2.3). En particulier, les États devraient être fortement encouragés à utiliser l'article 83 *bis*, qui prévoit un moyen utile d'éviter des situations complexes faisant intervenir des aéronefs transférés à l'étranger. Une plus grande attention devrait également être accordée à l'amélioration de l'application et de la mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs pertinents. À cet égard, il sera peut-être nécessaire de tenir compte des problèmes identifiés par l'étude pour résoudre les carences relevées en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté au niveau mondial.
- c) La sécurité et la sûreté doivent demeurer d'une importance primordiale dans l'exploitation et le développement du transport aérien international et ne devraient à aucun moment être compromises par des considérations économiques. L'OACI devrait continuer de suivre de près l'évolution de la situation dans l'industrie et dans le domaine de la réglementation, et prendre des mesures appropriées pour s'assurer que le dispositif mondial de réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation continue de travailler efficacement pour traiter de l'évolution de l'industrie du transport aérien et des pratiques commerciales de plus en plus complexes, souvent multinationales.
- d) Il est nécessaire que toutes les parties, gouvernements et fournisseurs de services, se rendent compte qu'elles doivent bien comprendre leurs responsabilités respectives en matière de respect et de supervision de la sécurité et de la sûreté. Les États doivent accepter leur responsabilité primordiale qui consiste à assurer la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté, quels que soient les changements apportés aux arrangements de réglementation de l'économie. À cet égard, les

constatations de l'étude pourraient être utiles pour aider à sensibiliser davantage les États afin qu'ils élaborent et mettent en œuvre des mesures préventives et correctrices appropriées. Les constatations (par exemple, les situations qui méritent une plus grande attention) pourraient être préparées de manière appropriée et diffusées aux États par correspondance et/ou par le site web de l'OACI, et lors de réunions telles que des ateliers.

APPENDICE

SITUATIONS PARTICULIÈRES ET DISPOSITIONS ET
ÉLÉMENTS INDICATIFS PERTINENTS DE L'OACI

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
1.1.1 Situations concernant un État <i>Les situations exposées dans la présente section pourraient avoir une incidence sur la réglementation relative à la sécurité/sûreté, mais ne causent pas de problème pour ce qui est d'identifier la responsabilité de l'État.</i>	
Un niveau accru d'activité de transport aérien, tel qu'une augmentation du nombre d'aéronefs, de compagnies aériennes et autres fournisseurs de services, et du personnel d'exploitation (en vol et au sol), et une croissance du trafic aérien (mouvements des aéronefs et passagers/fret). Cet accroissement pourrait exercer une pression sur la capacité d'un État en ce qui concerne la réglementation relative à la sécurité et/ou à la sûreté. Dans certains cas, cela peut aller au-delà de la capacité de l'État à assurer une supervision réglementaire. Défi : Comment les autorités chargées de la réglementation relative à la sécurité/sûreté entreprendront-elles un système réglementaire efficace concernant la sécurité et la sûreté ?	<i>La Convention de Chicago et ses Annexes exigent de chaque État contractant qu'ils assurent la supervision de la sécurité et de la sûreté pour ses exploitants, ainsi que la surveillance des exploitants étrangers qui assurent des services dans son espace aérien. Les États doivent disposer de moyens adéquats (en matière d'infrastructure juridique, réglementaire et organisationnelle, de personnel qualifié et de ressources financières) pour pouvoir gérer le niveau accru d'activités.</i> Convention de Chicago (Doc 7300) Annexe 1 — Licences du personnel Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs Annexe 17 — Sûreté (Voir aussi la Pièce jointe B)
De nouveaux exploitants ou fournisseurs de services non conventionnels qui arrivent sur le marché ou souhaitent s'y introduire pour faire concurrence dans les affaires (par exemple de nouvelles compagnies établies par des intérêts non aéronautiques, des compagnies de manutention au sol de tierces parties). On s'inquiète de ce que de telles entités, notamment celles qui n'ont aucune expérience antérieure dans le domaine, risquent de ne pas avoir le bagage nécessaire en matière de sécurité ou un personnel qualifié ou adéquatement formé pour se lancer dans une telle entreprise. Défi : Comment s'assurer que ces sociétés et leur personnel répondent aux spécifications de sécurité/sûreté pour ce qui est de la certification ou de la délivrance des licences, et comment maintenir une surveillance et une supervision réglementaires	<i>L'État dans lequel de telles sociétés sont implantées, dans le cas d'un fournisseur de services, ou l'État d'immatriculation/État de l'exploitant, dans le cas d'une compagnie aérienne, sera responsable de la supervision de la sécurité et de la sûreté, conformément aux spécifications énoncées dans les Annexes applicables (par exemple, en ce qui concerne la certification et la surveillance des exploitants, des exploitants d'aérodromes et des sociétés de manutention au sol).</i> Convention de Chicago (Doc 7300) Annexe 1 — Licences du personnel Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs Annexe 17 — Sûreté

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
continues de leurs activités une fois qu'elles ont été homologuées ?	
Les compagnies aériennes qui sont confrontées à des exigences financières ont souvent recours à diverses mesures d'économie/compression des coûts. Lorsque ces mesures empiètent sur l'exploitation des aéronefs ou le personnel connexe (par exemple des coupures de personnel et l'externalisation de certaines activités opérationnelles), elles pourraient avoir une incidence néfaste sur les normes de sécurité et de sûreté de leurs vols. Défi : Comment s'assurer que les normes de sécurité/sûreté de ces transporteurs ne sont compromises par aucune mesure d'économie/compression des coûts ?	<i>Chaque État doit maintenir une surveillance efficace pour garantir la sécurité des vols des transporteurs aériens qui assurent des services sur son territoire et veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises par des considérations économiques et commerciales.</i> Convention de Chicago (Doc 7300) Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 17 — <i>Sûreté</i>
Le transfert d'activités relevant de l'État à des entités autonomes ou au secteur privé, par suite de la commercialisation ou de la privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne. Avec le changement de propriété et de contrôle, ces entités mettent souvent plus l'accent sur les résultats commerciaux et peuvent prendre certaines mesures d'économie pour réaliser ces objectifs (par exemple des coupures de personnel) qui pourraient avoir une incidence néfaste sur les normes de sécurité et de sûreté de leurs vols. Défi : Comment assurer le contrôle de la qualité, le maintien et la supervision des normes de sécurité et de sûreté de ces entités ?	<i>Quel que soit le changement de propriété ou de gestion de ces entités, en bout de ligne, c'est l'État qui est responsable de la sécurité, de la sûreté et de la supervision économique des vols que ces entités assurent. L'OACI recommande que lorsqu'un organe ou une entité autonome est institué, l'État rende son approbation d'un tel organe ou d'une telle entité conditionnelle au respect de toutes les obligations pertinentes qui lui incombent en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes. L'OACI recommande aussi que les États conduisent des audits pour contrôler la conformité.</i> Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Cir 284, <i>Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
Situations concernant différents États <i>Certaines situations citées dans la présente section pourraient soulever des questions concernant la délimitation des responsabilités en matière de supervision de la sécurité/sûreté entre les États qui interviennent.</i>	
Les vols « off-shore » (c'est-à-dire les vols loin de l'État de départ) en raison de la libéralisation de l'accès au marché et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.	
Exemple 1 : Une compagnie aérienne se prévaut des droits de 7^e liberté, qui lui sont accordés au titre d'une entente bilatérale, pour établir une base opérationnelle dans l'État qui a accordé ladite autorisation, en vue d'assurer des services à destination et en provenance de pays tiers. Exemple 2 : Une compagnie aérienne se prévaut des droits de 9^e liberté (cabotage indépendant) accordés au titre d'une entente bilatérale pour assurer des services aériens sur le territoire de l'État qui en a accordé l'autorisation. Exemple 3 : Une compagnie aérienne acquiert une compagnie aérienne d'un autre pays, cette dernière continuant à assurer des services dans le deuxième État, mais au titre de l'AOC de la première compagnie aérienne. Défi : Lorsque des activités aériennes sont basées dans un pays autre que l'État désignateur ou l'État qui accorde l'AOC (État de l'exploitant), comment la supervision nécessaire de la sécurité/sûreté sera-t-elle assurée par l'État désignateur ou l'État de l'exploitant, ainsi que dans l'État où les activités aéronautiques sont basées ?	<i>Les États peuvent régler cette situation en insérant des dispositions appropriées concernant la sécurité/sûreté dans les accords bilatéraux de transport aérien pertinents ou au moyen d'autres arrangements mutuellement acceptés.</i> <i>L'État qui délivre l'AOC de la compagnie aérienne (à savoir l'État de l'exploitant) est responsable de la supervision de la sécurité, y compris des vols de l'exploitant à l'étranger.</i> <i>L'État dans lequel les opérations sont basées a la responsabilité d'assurer la surveillance et l'inspection des vols assurés par des exploitants étrangers pour préserver la sécurité desdits vols.</i> Convention de Chicago (Doc 7300) Article 16 (surveillance des aéronefs étrangers) Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 17 — <i>Sûreté</i> (Voir aussi la Pièce jointe B)
Lorsque c'est autorisé, un État peut désigner une compagnie aérienne d'un pays tiers pour assurer, en tant que sa compagnie aérienne désignée, les services aériens en route entre son territoire et l'État avec lequel il y a une entente bilatérale. La supervision pourrait ne pas être assurée si des arrangements réglementaires appropriés ne sont pas pris et appliqués par les parties intéressées. Défi : Lorsque l'exploitant n'est pas la compagnie aérienne de l'État désignateur, comment l'État désignateur ou l'État de l'exploitant assumerait-il	<i>Les États intéressés devraient convenir mutuellement (par voie d'accord bilatéral ou autre arrangement) de la délimitation des responsabilités en matière de supervision de la sécurité/sûreté et veiller à ce que les vols répondent aux normes requises de sécurité/sûreté.</i> Convention de Chicago Article 16 de la Convention Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de la sûreté des activités de la compagnie aérienne ?	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> (Voir aussi la Pièce jointe B)
Lorsque le « droit d'établissement » est accordé, une compagnie aérienne peut établir une compagnie aérienne auxiliaire dans un autre pays pour assurer des services dans le territoire de ce dernier et à destination/en provenance de pays tiers. Défi : Lorsque les activités aéronautiques sont basées à un endroit autre que l'État dans lequel le siège de la compagnie est enregistré ou ses propriétaires sont implantés, comment la supervision de la sécurité s'effectuerait-elle ? Quels sont les rôles respectifs des États intéressés ?	<i>Voir les observations concernant les vols off-shore.</i> Convention de Chicago Article 16 Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 17 — <i>Sûreté</i> (Voir aussi la Pièce jointe B)
Dans le cadre d'une fusion transfrontalière de compagnies aériennes, une compagnie peut avoir plus d'un siège d'affaires dans différents États (par exemple lorsque les bases opérationnelles initiales des deux compagnies aériennes sont préservées). Défi : Comment attribuer les responsabilités de supervision réglementaire aux divers États intéressés ? Quel État devrait être le siège d'affaires principal de cette compagnie aérienne ? Quel AOC cette compagnie aérienne fusionnée devrait-elle utiliser ? Quelles normes de sécurité/sûreté devraient être appliquées si elles sont différentes ?	<i>Un exploitant doit être détenteur d'un AOC valide octroyé par l'État dans lequel son siège d'affaires principal est implanté. L'État qui délivre l'AOC doit s'assurer que l'exploitant se conforme aux spécifications de l'Annexe 6 concernant l'exploitation technique des aéronefs.</i> <i>Un aéronef ne peut être utilisé qu'au titre d'un AOC, à tout moment donné. Il ne peut y avoir qu'un seul État d'immatriculation et un seul État de l'exploitant. Tous les exploitants doivent respecter les normes minimales de l'OACI établies dans les Annexes. Ils sont encouragés à appliquer et à maintenir dans toute la mesure du possible des normes du niveau le plus élevé.</i>
Location d'aéronefs	
Vols effectués par des aéronefs immatriculés à l'étranger : Les exploitants d'aéronefs emploient de plus en plus des aéronefs immatriculés à l'étranger, pour diverses raisons. Les aéronefs peuvent être loués, banalisés d'une autre manière et utilisés hors de l'État d'immatriculation, parfois pendant de longues périodes. Les aéronefs peuvent être loués, sous-loués ou affrétés d'un pays à l'autre. La flotte d'un exploitant peut être composée d'aéronefs loués immatriculés dans différents pays. Des problèmes pourraient se présenter lorsque la supervision de la sécurité des aéronefs loués est	<i>Lorsqu'un aéronef est basé et exploité dans un État autre que l'État d'immatriculation, la responsabilité de la supervision de la sécurité est partagée entre l'État d'immatriculation (pour ce qui est de la navigabilité) et l'État de l'exploitant (pour ce qui est de l'exploitation). La Convention et les Annexes 6 et 8 (ainsi que les éléments indicatifs tels que le Doc 8335) établissent les responsabilités respectives pour ce qui est de la sécurité de l'exploitation et de la navigabilité de l'aéronef.</i> <i>L'État d'immatriculation a la responsabilité de la navigabilité de chaque aéronef inscrit sur son</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
partagée entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant, en l'absence d'arrangements efficaces et appropriés en matière de supervision, comme l'illustrent les exemples ci-après. Exemple 1 : <i>[location faisant intervenir un État tiers comme base d'exploitation]</i> : Un aéronef immatriculé dans l'État A, loué sans équipage à l'État B et sous-loué à l'État C pour être exploité vers l'État D. Exemple 2 : Une sous-location à l'État C, comme dans l'exemple 1, mais les travaux de maintenance sont effectués dans un quatrième État. Exemple 3 : <i>[pavillons de complaisance]</i> : Aéronef immatriculé dans un État sans ou avec un minimum de supervision économique et technique, mais utilisé dans d'autres pays et revenant rarement dans l'État d'immatriculation. Les exemples ci-dessus peuvent poser de graves problèmes si les parties intéressées n'assurent pas de façon appropriée la supervision de la sécurité au titre de leur responsabilité respective ou si aucun arrangement n'est pris entre elles pour assurer une supervision appropriée. Cela constitue une préoccupation majeure en ce qui concerne les « pavillons de complaisance ». Défi : Comment les États intéressés affronteraient-ils les situations ci-dessus pour garantir une supervision efficace et adéquate ?	<i>registre et des licences accordées au personnel navigant (article 32). L'État de l'exploitant a la responsabilité ultime de la supervision pour ce qui est de la sécurité de l'exploitation technique assurée par l'exploitant.</i> <i>Au titre des dispositions de l'Annexe 6, l'exploitant a la responsabilité de maintenir une organisation, un contrôle et une supervision adéquats de l'exploitation technique. Il a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir des arrangements appropriés d'entretien pour garantir que, sous son contrôle, l'aéronef répond à toutes les prescriptions applicables de navigabilité qui relèvent de la responsabilité de l'État d'immatriculation.</i> <i>Plus précisément, le programme de maintenance de l'exploitant sera approuvé par l'État d'immatriculation</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 8.3.1). <i>Le Manuel de contrôle de la maintenance devrait être acceptable pour l'État d'immatriculation</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 8.2.1) <i>et contenir les éléments prescrits par l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 8.2.4). <i>L'exploitation technique est généralement sous la supervision de l'État de l'exploitant, mais l'État d'immatriculation a la responsabilité du Code de performances</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 5.1.1), <i>et du Manuel de vol — Données de performances</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 11.1 et Annexe 8, par. 2.2.1.1). <i>La liste minimale d'équipements (LME) est approuvée par l'État de l'exploitant mais respectera les spécifications établies par l'État d'immatriculation en matière de navigabilité</i> (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 6.1.2). <i>L'article 83 bis de la Convention autorise le transfert de certaines fonctions de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant pour ce qui est de la location, de l'affrètement ou de la banalisation des aéronefs. Il offre un moyen utile d'aider les États en ce qui concerne la supervision de la sécurité des aéronefs basés et exploités à l'étranger.</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
Équipages de conduite titulaires de licences étrangères	
Les transporteurs aériens emploient de plus en plus des membres d'équipage de conduite dont les licences sont délivrées dans d'autres États. Certains pilotes sont recrutés par des agences de placement (qui conservent des listes de pilotes titulaires de licence prêts à être recrutés). Lorsque l'exploitant utilise des aéronefs loués immatriculés dans un pays étranger, comme c'est le cas dans les locations sans équipage, le problème de la validation des licences des équipages étrangers par l'État d'immatriculation pourrait se poser. La question devient compliquée lorsque les règles et les spécifications pour les licences des équipages de conduite de l'État d'immatriculation diffèrent des règles correspondantes de l'État qui a initialement délivré les licences. Il peut aussi y avoir des différences entre les lois et réglementations de l'État d'immatriculation et celles de l'État de l'exploitant dans le cas des locations sans équipage. Même si le locataire demeure généralement l'exploitant officiel dans de tels cas, le locataire peut déjà exploiter des aéronefs d'un type similaire au titre de son AOC. Il peut arriver alors que les aéronefs loués sans équipage soient exploités au titre de l'AOC du locataire et, par conséquent, l'État du locataire devient l'État de l'exploitant. La situation pourrait encore se compliquer si l'exploitation est assurée par un équipage mixte, comme par exemple dans le cas des locations avec équipages partiels (par exemple l'équipage de cabine provient du transporteur locataire et l'équipage de conduite du transporteur locataire étranger). Dans ces cas, la surveillance de l'équipage peut devenir difficile. Défi : Comment s'assurer que les États qui interviennent dans les situations ci-dessus s'acquittent de leurs responsabilités respectives en ce qui concerne les licences de l'équipage de conduite ?	<i>La responsabilité de la validation ou de la conversion des licences et du maintien de la validité des licences incombe à l'État d'immatriculation [article 32 a) de la Convention]. La responsabilité du maintien de la compétence de l'équipage de conduite incombe à l'État de l'exploitant. Un exploitant établira et maintiendra un programme de formation au sol et en vol, approuvé par l'État de l'exploitant, qui garantit que tous les membres de l'équipage de conduite sont adéquatement formés pour exercer les fonctions qui leur sont assignées (Annexe 6, 1^{re} Partie, par. 9.3.1).</i> Article 32 de la Convention Annexe 1 Annexe 6 (Voir aussi la Pièce jointe B)

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
Partage de codes/franchisage des compagnies aériennes	
Les arrangements de partage de codes peuvent prendre diverses formes et faire intervenir des partenariats multiples (par exemple des transporteurs de troisième et quatrième libertés d'États partenaires dans des arrangements bilatéraux, et des transporteurs de cinquième liberté d'États tierces parties). Certains partages de codes sont pratiqués par des compagnies aériennes à destination et en provenance d'endroits où elles ne détiennent pas de droits de trafic. Un arrangement de franchisage permet à la compagnie aérienne franchisée d'utiliser le nom ou d'adopter l'image publique de la compagnie aérienne franchiseuse d'un autre pays. Ces alliances peuvent servir à « multinationaliser » l'identité économique d'une exploitation mais elles peuvent aussi ajouter à la complexité de la supervision de la sécurité/sûreté assurée par les États. Partages de codes faisant intervenir plusieurs partenaires de différents États, dans lesquels chaque partie peut avoir une certaine part de responsabilité : a) en ce qui concerne les compagnies aériennes parties : – la compagnie aérienne qui assure effectivement le vol ; – les compagnies aériennes dont les indicatifs de vol sont utilisés pour le vol en partage de codes. b) du point de vue des États parties : – l'État dont la compagnie aérienne est l'exploitant réel (État de l'exploitant) ; – les États dont les compagnies aériennes sont des partenaires dans l'arrangement de partage de codes (y compris l'État partenaire dans l'arrangement bilatéral et les États tierces parties) ; – l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé (État d'immatriculation) lorsque le vol est assuré par un aéronef loué provenant d'un État étranger ; – et possiblement, un État de septième liberté, d'où le vol part et dans lequel l'exploitant est basé.	<i>Les États devraient être clairs en ce qui concerne leurs responsabilités en matière de supervision de l'exploitation des aéronefs, y compris pour ce qui est de celles qui relèvent de divers arrangements coopératifs commerciaux tels que le partage de codes ou le franchisage.</i> <i>Tout exploitant, qu'il s'agisse d'un partenaire dans un partage de codes ou pas, devrait respecter les spécifications applicables des SARP de l'OACI lorsqu'il assure des services internationaux.</i> <i>Au titre des dispositions de l'Annexe 6, les exploitants sont tenus de conduire leurs opérations commerciales conformément à l'AOC délivré par l'État de l'exploitant. Par conséquent, les vols en partage de codes ou en franchisage sont assurés sous la responsabilité de l'exploitant qui effectue réellement le vol, quel que soit la livrée de l'aéronef ou son numéro de vol (Annexe 6, 1^{re} Partie, Chapitre 2 et par. 4.2.1)</i> <i>La supervision de ces vols est normalement assurée par l'État de l'exploitant. Cependant, si l'exploitant utilise des aéronefs immatriculés dans un État autre que le sien, la supervision devra éventuellement être assurée par l'État d'immatriculation si un accord tel que celui qui est prévu par l'article 83 bis ou un accord bilatéral n'a pas été conclu entre les États intéressés.</i> Convention de Chicago Annexe 16 Article 83 bis Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 17 — <i>Sûreté</i> (Voir aussi la Pièce jointe B)

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
Défi : a) Comment délimiter les responsabilités respectives des compagnies aériennes et des États qui interviennent ? b) Comment déterminer le degré d'intervention ou de supervision des autorités réglementaires dans les activités de compagnies aériennes étrangères qui partagent leurs codes avec leurs propres transporteurs titulaires d'une licence ? c) Comment gérer la situation lorsqu'il y a diverses spécifications réglementaires en matière de partage de codes ?	
Externalisation d'activité ayant une incidence sur l'exploitation des aéronefs	
Exemples : compagnies aériennes externalisant leurs services de manutention au sol, envoyant leurs aéronefs en réparation et/ou en maintenance dans des pays étrangers et sous-traitant certains vols et/ou l'administration des équipages à une autre compagnie aérienne ou une autre société. Dans certains cas, l'exploitant pourrait n'avoir qu'un squelette organisationnel, la plupart de ses activités opérationnelles réelles étant conduites/assurées par des compagnies étrangères (y compris les aéronefs et les équipages de conduite). Défi : Comment les autorités chargées de la délivrance des licences et de la supervision de la sécurité de l'État qui accorde l'AOC et de l'État dont l'activité est sous-traitée veillent-elles à ce que cette pratique ou cette entité respecte bien les spécifications de sécurité et de sûreté ?	<i>Il incombe à l'État d'immatriculation et à l'État de l'exploitant de veiller à la conformité avec les SARP. L'État de l'exploitant doit veiller à ce que l'exploitant auquel il a accordé un permis d'exploitation se conforme aux dispositions de l'Annexe 6.</i> <i>Les États autres que l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant devraient assurer une surveillance et une inspection appropriées des activités des exploitants étrangers. L'article 16 de la Convention donne aux États le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention, incluant la licence de l'équipage de conduite et le certificat de navigabilité. L'OACI a récemment adopté une proposition d'amendement de l'Annexe 6 prévoyant que chaque aéronef devra transporter à bord une copie certifiée conforme de l'AOC au titre duquel il est exploité.</i>
Sûreté de l'aviation	
L'externalisation des services de manutention au sol à des fournisseurs tiers parties (nationaux ou étrangers) et de l'administration des équipages de conduite à un exploitant étranger ou une entité étrangère a provoqué certaines préoccupations (par exemple concernant le congé de sûreté du personnel de manutention au sol, des équipages de conduite).	<i>Il incombe à chaque État d'assurer la sûreté des activités de transport aérien sur son territoire, y compris l'établissement et l'application de programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, conformément aux SARP de l'Annexe 17 — Sûreté.</i> <i>L'Annexe 17 couvre de nombreux aspects</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	OBSERVATIONS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
L'externalisation de certaines activités de sûreté de l'aviation, telles que le filtrage à l'aéroport, à des entités privées a aussi provoqué certaines préoccupations quant à savoir si des exploitants privés pouvaient respecter les spécifications nationales et internationales ou avoir un personnel qualifié, avec vérification des antécédents, congé de sûreté et formation appropriée. On s'inquiète aussi du transfert possible de la menace contre la sûreté due au partage des codes, qui peut porter sur une compagnie aérienne et se répandre à ses partenaires dans un arrangement de partage de codes. Il peut exister différents arrangements de sûreté de l'aviation entre États dont les compagnies aériennes sont partenaires dans un arrangement de partage de codes (par exemple un État peut exiger que ses spécifications soient appliquées sur tous les vols qui partent d'un autre État ou d'une autre communauté d'États et qui sont assurés par les partenaires étrangers de ses propres transporteurs). La complexité de certains arrangements de partage de codes où interviennent plusieurs parties peut rendre difficile la tâche des autorités pertinentes de déterminer leur niveau d'intervention vis-à-vis d'autres autorités.	particuliers des spécifications relatives à la sûreté de l'aviation, tels que les mesures de sûreté pour les vols intérieurs (norme 2.1.3), l'évaluation de la menace (norme 3.1.4), les programmes de sûreté aux aéroports (norme 3.2.1), les programmes de sûreté des exploitants (norme 3.3.1), les vérifications des antécédents et la sélection du personnel (norme 3.4.1), la formation et les normes de performances (norme 3.4.2), la certification des agents de filtrage (norme 3.4.3), les programmes des contrôles de la qualité (norme 3.4.4) et la coopération entre États (norme 2.3.2). Les éléments indicatifs élaborés pour aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 17 sont le Doc 8973 – Diffusion restreinte, <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite</i> et les malles pédagogiques de la sûreté de l'aviation (ASTP) qui sont actualisées périodiquement. De plus, le réseau mondial OACI de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) fournit aux États et aux parties prenantes de l'industrie une gamme très variée de cours et d'ateliers de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation.
Situations où interviennent des organes régionaux	
Dans certaines régions, les États ont pris des mesures sur une base régionale pour renforcer la réglementation en matière de sécurité (y compris en déléguant à un organe supranational certaines fonctions réglementaires telles que la certification des produits aéronautiques, l'approbation des vols et la délivrance des licences du personnel). Bien que ces arrangements régionaux présentent de nombreux avantages, permettant en particulier des économies d'échelle et la promotion d'une uniformité au sein de la région, ils peuvent varier grandement dans la mesure où ils constituent une délégation de pouvoirs pour l'exécution de responsabilités nationales. Défi : Comment assurer une harmonisation à grande échelle (par exemple pour faire face à la situation dans laquelle l'évaluation de la conformité	<i>Il n'est pas interdit aux États contractants de prendre des arrangements pour confier certaines réglementations concernant la sécurité/sûreté ou l'exécution de ces fonctions à d'autres entités, notamment des organismes supranationaux, mais il leur faut savoir que les responsabilités que leur imposent la Convention et ses Annexes demeurent entièrement les leurs. Les États devraient prendre des précautions pour s'assurer de l'obligation redditionnelle des entités qui remplissent ces fonctions et garantir la transparence nécessaire des arrangements.</i>

SITUATIONS APPELANT L'ATTENTION DES ÉTATS	<i>OBSERVATIONS ET</i> DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE
d'un organe régional peut différer de celle d'un autre organe) ? Comment garantir la transparence de ces arrangements régionaux de façon que toutes les parties intéressées, notamment les tierces parties, sachent exactement quelles fonctions ont été déléguées à l'organe régional et quelles fonctions demeurent du ressort de l'État.	

**RÉSUMÉ DES RESPONSABILITÉS
DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT**

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Convention relative à l'aviation civile internationale		
Article 83 bis	a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies. b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa <i>a)</i> du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils. c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa <i>b)</i> du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne. d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa <i>a)</i> et ne déroge pas aux alinéas <i>b)</i> et <i>c)</i> du présent article.	
Article 12	<i>Règles de l'air</i> Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.	
Article 17	<i>Nationalité des aéronefs</i> Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés.	
Article 18	<i>Double immatriculation</i> Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.	
Article 19	<i>Lois nationales régissant l'immatriculation</i> L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.	
Article 20	<i>Port des marques</i> Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Article 21	<i>Rapports d'immatriculation</i> 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. De plus, 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.	
Article 29	<i>Documents de bord des aéronefs</i> Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants: a) son certificat d'immatriculation; b) son certificat de navigabilité; c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage; d) son carnet de route; e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef; f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination; g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Article 30	<i>Équipement radio des aéronefs</i> a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État. b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.	
Article 31	<i>Certificats de navigabilité</i> Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.	
Article 32	<i>Licences du personnel</i> a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.	
Article 33	<i>Reconnaissance des certificats et licences</i> Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Article 34	<i>Carnets de route</i> Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.	
Article 37	<i>Adoption de normes et procédures internationales</i> Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.	
Article 38	<i>Dérrogation aux normes et aux procédures internationales</i> Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Article 39	<i>Annotation des certificats et licences</i> a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarterait de cette norme. b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.	
Article 40	<i>Validité des certificats et des licences annotés</i> Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.	
Article 43		
Article 83 bis	<i>Transfert de certaines fonctions et obligations</i> a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord. c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.	
Annexe 6*, 1^{re} Partie		
Chapitre 4, Paragraphe 4.2		4.2 Permis d'exploitation et supervision 4.2.1 Permis d'exploitation aérienne 4.2.1.1 L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne ou un document équivalent en état de validité émis par l'État de l'exploitant. 4.2.1.2 L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne ou un document équivalent en état de validité émis par l'État de l'exploitant. 4.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent par l'État de l'exploitant dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés. <i>Note.— Le Supplément F contient des éléments indicatifs sur la délivrance du permis d'exploitation aérienne.</i> 4.2.1.4 La poursuite de la validité d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document

* *Note du Secrétariat : Il incombe aux États de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs se conforment aux dispositions de l'Annexe 6.*

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		équivalent dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de 4.2.1.3 sous la supervision de l'État de l'exploitant. 4.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne ou le document équivalent contiendra au moins les éléments suivants: a) identité de l'exploitant (raison sociale, adresse); b) date d'émission et période de validité; c) description des types de vols autorisés; d) type(s) d'aéronef dont l'utilisation est autorisée; e) zones d'exploitation ou routes autorisées. 4.2.1.6 L'État de l'exploitant établira un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies en 4.2.
Paragraphe 4.2.2		4.2.2.2 L'État de l'exploitant prescrira à l'exploitant de lui remettre un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'État de l'exploitant exigera l'insertion. <i>Note 1.— Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans l'Appendice 2.</i> <i>Note 2.— Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'État de l'exploitant, conformément aux normes figurant en 4.2.7, 6.1.2, 9.3.1, 12.4 et 13.4.1.</i>
Paragraphe 4.2.7.1		4.2.7.1 L'État de l'exploitant prescrira que des minimums opérationnels d'aérodrome seront établis par l'exploitant, pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et il approuvera la méthode utilisée pour déterminer ces minimums. Ces minimums ne seront pas

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		inférieurs à ceux qui pourraient être établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé, sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet État.
Paragraphe 4.2.7.2		4.2.7.2 L'État de l'exploitant exigera que, pour l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome qui s'appliqueront à une opération donnée, les éléments ci-après soient intégralement pris en compte: a) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'avion; b) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres; c) dimensions et caractéristiques des pistes appelées à être utilisées; d) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles, existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances; e) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche suivie d'un atterrissage et au cours de l'approche interrompue; f) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments; g) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques; h) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires. <i>Note.— Le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365) contient des éléments indicatifs sur l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome.</i>

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Paragraphe 4.2.7.3		4.2.7.3 Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments des catégories II et III ne seront autorisées que si la RVR est communiquée.
Paragraphe 4.2.9.1		4.2.9.1 L'exploitant tiendra des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'État de l'exploitant de s'assurer que pour chaque vol les dispositions de 4.3.6 ont été respectées.
Paragraphe 4.2.10.2		4.2.10.2 <i>Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos.</i> L'exploitant élaborera des règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage. Ces règles seront conformes aux règlements élaborés par l'État de l'exploitant, ou approuvées par cet État, et elles figureront dans le manuel d'exploitation.
Paragraphe 4.3.6.3		4.3.6.3 <i>Avions équipés de turboréacteurs.</i> Les réserves de carburant et de lubrifiant nécessaires pour satisfaire aux dispositions de 4.3.6.1 dans le cas d'avions équipés de turboréacteurs seront au moins suffisantes pour permettre à l'avion: 4.3.6.3.1 S'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, soit: a) d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, d'y effectuer une approche et une approche interrompue; puis 1) d'atteindre l'aérodrome de dégagement spécifié dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol ATS; puis 2) de voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome de dégagement, dans les conditions de température standard, d'effectuer l'approche et l'atterrissage; puis 3) de disposer d'une quantité supplémentaire de carburant jugée suffisante par l'État de l'exploitant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter de l'une ou l'autre des éventualités spécifiées par l'exploitant; ou

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		b) d'atteindre l'aérodrome de dégagement en passant par n'importe quel point désigné à l'avance, puis de voler pendant 30 minutes à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome de dégagement, dûment muni d'une réserve de carburant jugée suffisante par l'État de l'exploitant pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui peut résulter de l'une ou l'autre des éventualités spécifiées par l'exploitant, à condition que la quantité de carburant transportée ne soit pas inférieure à celle qui est nécessaire pour atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant deux heures à la consommation normale de croisière.
Paragraphe 4.7		4.7 Spécifications supplémentaires relatives aux vols à grande distance des avions à deux turbomachines (ETOPS) 4.7.1 À moins que l'opération n'ait été spécifiquement approuvée par l'État de l'exploitant, un avion à deux turbomachines ne pourra pas, sauf dans le cas prévu en 4.7.4, être utilisé sur une route où le temps de vol à la vitesse de croisière sur un seul moteur jusqu'à un aérodrome de dégagement en route adéquat dépasse un seuil fixé par l'État en question pour ce genre d'opération. <i>Note 1.— Le Supplément E contient des éléments indicatifs sur la valeur du seuil de temps.</i> <i>Note 2.— Dans le cadre de l'approbation des opérations à des aérodromes où les spécifications de 5.2.11 peuvent être satisfaites, le Supplément E contient des éléments indicatifs sur les aérodromes de dégagement adéquats et accessibles.</i> 4.7.2 Pour approuver l'opération, l'État de l'exploitant s'assurera que: a) le certificat de navigabilité de type de l'avion, b) la fiabilité des groupes motopropulseurs, et

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		c) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant, procurent le niveau général de sécurité prévu dans les dispositions des Annexes 6 et 8. Cette évaluation tiendra compte de la route à suivre, des conditions d'exploitation prévues et de l'emplacement d'aérodromes de dégagement en route adéquats. <i>Note 1.— Le Supplément E contient des éléments indicatifs sur l'application des dispositions ci-dessus.</i> <i>Note 2.— Le Manuel de navigabilité (Doc 9760) contient des éléments indicatifs sur le niveau de performances et de fiabilité prévu en 4.7.2 pour les systèmes de bord, ainsi que des indications sur les aspects des dispositions de 4.7.2 relatifs au maintien de la navigabilité.</i> 4.7.3 Un vol qui doit être exécuté conformément aux dispositions de 4.7.1 ne sera entrepris que si, pendant la période d'arrivée possible, les aérodromes de dégagement en route nécessaires sont disponibles et si les renseignements dont on dispose indiquent que les conditions, à ces aérodromes, seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome approuvés pour ce vol. 4.7.4 Recommandation.— <i>Il est recommandé que l'État de l'exploitant d'un avion à deux turbomachines, d'un type exploité conformément à une autorisation délivrée avant le 25 mars 1986 sur une route où le temps de vol à la vitesse de croisière sur un seul moteur jusqu'à un aérodrome de dégagement en route adéquat dépasse le seuil établi en vertu de 4.7.1 pour ce genre d'exploitation, envisage d'autoriser la poursuite de cette exploitation sur cette route après cette date.</i>
Chapitre 5		
Paragraphe 5.1.1	5.1.1 Les avions seront utilisés conformément à un règlement complet et détaillé de performances établi par l'État d'immatriculation; ce règlement sera conforme aux normes applicables du présent	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	chapitre.	
Paragraphe 5.2.4	5.2.4 L'État d'immatriculation prendra toutes les précautions logiquement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.	
Chapitre 6		
Paragraphe 6.1.1	6.1.1 Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous seront installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, seront approuvés ou acceptés par l'État d'immatriculation.	
Paragraphe 6.1.2		6.1.2 L'exploitant fera figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'État de l'exploitant, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. S'il n'est pas l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant s'assurera que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'État d'immatriculation.
Paragraphe 6.13	Les avions devront transporter un document attestant leur certification acoustique. Si ce document, ou une déclaration appropriée attestant la certification acoustique dans un autre document approuvé par l'État d'immatriculation, est établi dans une autre langue que l'anglais, il contiendra une traduction en anglais.	
Paragraphe 6.16.3	6.16.3 Les sièges de l'équipage de cabine installés conformément aux dispositions de 6.16.1 et 6.16.2 seront placés à proximité des issues de secours, de plain-pied et d'autres types, selon ce que prescrit l'État d'immatriculation pour l'évacuation d'urgence.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Chapitre 7		
Paragraphe 7.2.2		7.2.2 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien ou sur des routes pour lesquelles un type de RNP a été prescrit, outre l'équipement requis en vertu de 7.2.1, tout avion: a) sera doté d'un équipement de navigation qui lui permettra de respecter le type de RNP prescrit; b) aura reçu de l'État de l'exploitant l'autorisation de voler dans les parties de l'espace aérien ou sur les routes en question.
Paragraphe 7.2.3		7.2.3 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites par accord régional de navigation aérienne, les avions seront dotés d'un équipement de navigation qui: a) indiquera en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route; b) aura été autorisé par l'État de l'exploitant pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.
Paragraphe 7.2.4		7.2.4 Pour les vols dans des parties définies de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale (VSM) de 300 m (1 000 ft) est appliqué au-dessus du niveau de vol 290, tout avion: a) sera doté d'un équipement capable: 1) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion; 2) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné; 3) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne sera pas supérieur à ± 90 m (300 ft);

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		4) d'indiquer automatiquement l'altitude-pression; b) sera autorisé par l'État de l'exploitant à évoluer dans l'espace aérien dont il s'agit.
Chapitre 8		
Paragraphe 8.1.1	8.1.1 En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, l'exploitant veillera à ce que: a) chaque avion qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité; b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement; c) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.	
Paragraphe 8.1.2	8.1.2 L'exploitant n'utilisera pas un avion s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément à 8.7, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.	
Paragraphe 8.1.3	8.1.3 Lorsque l'État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance sera titulaire d'une licence délivrée conformément à l'Annexe 1.	
Paragraphe 8.2.1	8.2.1 L'exploitant mettra à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation et conforme à 11.2.	
Paragraphe 8.2.4	8.2.4 L'exploitant fournira à l'État de l'exploitant et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation exigera l'insertion.	8.2.4 L'exploitant fournira à l'État de l'exploitant et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation exigera l'insertion.

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Paragraphe 8.3.1	8.3.1 L'exploitant mettra à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés en 11.3. La conception du programme de maintenance de l'exploitant respectera les principes des facteurs humains.	
Paragraphe 8.5.1	8.5.1 L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg suivra et évaluera l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et fournira les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, en employant le système que spécifie l'Annexe 8, Partie II, 4.3.5 et 4.3.8.	
Paragraphe 8.5.2	8.5.2 L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg obtiendra et évaluera les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettra ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.	
Paragraphe 8.6	8.6 Modifications et réparations Toutes les modifications et réparations seront conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'État d'immatriculation. Des procédures seront établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.	
Paragraphe 8.7	8.7 Organisme de maintenance agréé 8.7.1 Délivrance d'un agrément 8.7.1.1 L'agrément par un État d'un organisme de maintenance dépendra de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux dispositions de 8.7, qui concernent les organismes de maintenance agréés. 8.7.1.2 Le document d'agrément contiendra au moins les renseignements suivants: a) nom et emplacement de l'organisme; b) date de délivrance et période de validité;	8.7 Organisme de maintenance agréé 8.7.1 Délivrance d'un agrément 8.7.1.1 L'agrément par un État d'un organisme de maintenance dépendra de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux dispositions de 8.7, qui concernent les organismes de maintenance agréés. 8.7.1.2 Le document d'agrément contiendra au moins les renseignements suivants: a) nom et emplacement de l'organisme; b) date de délivrance et période de validité;

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	c) conditions de l'agrément. 8.7.1.3 Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les dispositions de 8.7, qui concernent les organismes de maintenance agréés.	c) conditions de l'agrément. 8.7.1.3 Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les dispositions de 8.7, qui concernent les organismes de maintenance agréés.
Paragraphe 8.7.5.3	8.7.5.3 La compétence du personnel de maintenance sera établie selon une procédure et en fonction d'un niveau acceptables pour l'État qui délivre l'agrément. Les personnes qui signent les fiches de maintenance auront les qualifications exigées par l'Annexe 1.	8.7.5.3 La compétence du personnel de maintenance sera établie selon une procédure et en fonction d'un niveau acceptables pour l'État qui délivre l'agrément. Les personnes qui signent les fiches de maintenance auront les qualifications exigées par l'Annexe 1.
Chapitre 9		
Paragraphe 9.1.2	9.1.2 Opérateur radio navigant L'équipage de conduite comprendra au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'État d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.	
Paragraphe 9.3.1		9.3 Programmes d'instruction des membres d'équipage de conduite 9.3.1 L'exploitant instituera et appliquera un programme d'instruction au sol et en vol agréé par l'État de l'exploitant, qui garantira que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Des moyens d'instruction au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, selon les règlements de l'État de l'exploitant, seront prévus. Le programme d'instruction consistera en un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions; il portera notamment sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et sur des exercices s'appliquant à tous types de cas d'urgence, de situations ou de procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou autres anomalies affectant les groupes motopropulseurs, la cellule ou les servitudes de l'avion. Le programme d'instruction portera également sur les connaissances et les attitudes relatives aux

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		performances humaines ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses. L'instruction donnée à chaque membre d'équipage de conduite, tout particulièrement en matière de procédures d'exception ou d'urgence, garantira que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite. Ce programme d'instruction sera répété à intervalles réguliers, déterminés par l'État de l'exploitant, et comprendra un examen de compétence.
Paragraphe 9.3.2		9.3.2 La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion sera considérée comme satisfaite: a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l'État de l'exploitant, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé par cet État à cette fin; b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié en 9.4.4.
Paragraphe 9.4.3.4		9.4.3.4 L'exploitant consignera, d'une manière satisfaisante pour l'État de l'exploitant, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.
Paragraphe 9.4.4		9.4.4 Contrôle de la compétence des pilotes L'exploitant veillera à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant veillera à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'État de l'exploitant. Ces examens de contrôle doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification.

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Paragraphe 9.6		9.6 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos L'État de l'exploitant établira des règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol pour les membres d'équipage de conduite. Ces règlements devront également prévoir des périodes de repos suffisantes et seront de nature à garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou de vols successifs, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces vols et d'autres tâches, ne compromet pas la sécurité d'un vol.
Chapitre 11		
Paragraphe 11.1	11.1 Manuel de vol <i>Note.— Le manuel de vol contient les renseignements spécifiés dans l'Annexe 8.</i> Il sera procédé à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.	
Paragraphe 11.2	Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par 8.2, qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants: a) une description des procédures exigées par 8.1.1, comprenant, s'il y a lieu: 1) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé; 2) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé; b) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question en 8.1.4; c) un renvoi au programme de maintenance dont il est question en 8.3.1;	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par 8.4; e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à 8.5.1; f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications de 4.3.5 et 4.3.8 de l'Annexe 8, Partie II, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel; g) une description des procédures à suivre pour respecter 8.5.2, concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires; h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité; i) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter; j) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique; k) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées; l) une description des procédures à suivre pour notifier à l'Etat d'immatriculation les cas importants survenus en service.	
Chapitre 12		
Paragraphe 12.1		12.1 Fonctions attribuées en cas d'urgence L'exploitant déterminera, avec l'approbation de l'État de l'exploitant et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.
Paragraphe 12.4		12.4 Formation L'exploitant établira et tiendra à jour un programme de formation approuvé par l'État de l'exploitant, qui devra être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine suivront chaque année un programme de formation. L'exploitant veillera, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne: a) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence; b) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les troussees de premiers secours; c) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression; d) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions; e) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers, et ait suivi le programme de

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
		formation concernant les marchandises dangereuses prévu par l'Annexe 18; f) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.
Paragraphe 12.5		12.5 Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de repos L'État de l'exploitant établira des règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres de l'équipage de cabine.
Annexe 7		
Chapitre 6		
	6. REGISTRE DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION Chaque État contractant ou autorité d'immatriculation sous marque commune tiendra à jour un registre donnant, pour chaque aéronef immatriculé par cet État ou cette autorité, les renseignements consignés sur le certificat d'immatriculation (voir section 7). Dans le cas des ballons libres non habités, le registre indiquera la date, l'heure et l'emplacement du lancement, le type du ballon et le nom de l'exploitant.	
Paragraphe 7.2	7.2 Les certificats d'immatriculation établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.	
Annexe 8, 2^e Partie		
Chapitre 1^{er}		
Paragraphe 1.4.2	1.4.2 Un État contractant qui n'est pas l'État de conception délivrera un certificat de type pour un type d'aéronef donné sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Chapitre 3		
Paragraphe 3.2.1	3.2.1 Un État contractant délivrera un certificat de navigabilité sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.	
Paragraphe 3.2.2	3.2.2 Un État contractant ne délivrera ni ne validera un certificat de navigabilité dont il entend demander la reconnaissance aux termes de l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale que sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme aux normes applicables de la présente Annexe par sa conformité au règlement applicable de navigabilité.	
Paragraphe 3.2.3	3.2.3 Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'État d'immatriculation, à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par cet État et ayant un effet au moins équivalent.	
Paragraphe 3.2.4	3.2.4 Quand un aéronef ayant un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un État contractant sera immatriculé dans un autre État contractant, le nouvel État d'immatriculation pourra, en délivrant un autre certificat de navigabilité ou en validant le certificat original, considérer que la délivrance antérieure du certificat de navigabilité par un État contractant constitue une justification satisfaisante, ou un élément de justification satisfaisant de la navigabilité de l'aéronef et de sa conformité au règlement applicable de navigabilité. La validité de l'acceptation ne dépassera pas la période de validité du certificat de navigabilité. <i>Note.— Cette disposition s'applique aussi bien lors de la première immatriculation que lors des changements de nationalité de l'aéronef.</i>	
Paragraphe 3.3.2	3.3.2 Les certificats de navigabilité établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Paragraphe 3.4	3.4 Renseignements relatifs à l'aéronef — Limites d'emploi Chaque aéronef sera doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité, conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.	
Paragraphe 3.5	3.5 Perte temporaire de la navigabilité Si un aéronef n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité, cet aéronef ne pourra être utilisé que lorsqu'il aura été remis en état de navigabilité.	
Paragraphe 3.6	3.6 Cas d'un aéronef endommagé 3.6.1 Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'État d'immatriculation jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.	
Paragraphe 3.6.2	3.6.2 Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État contractant autre que l'État d'immatriculation, les autorités de cet État auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'État d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au § 3.6.1.	
Paragraphe 3.6.3	3.6.3 Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'État d'immatriculation pourra, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'État d'immatriculation tiendra compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du § 3.6.2, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Cet État	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
	contractant autorisera ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.	
Paragraphe 3.6.4	3.6.4 Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol.	
Chapitre 4		
Paragraphe 4.2.1	4.2 Détermination du maintien de la navigabilité 4.2.1 L'État d'immatriculation élaborera ou adoptera des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef: a) demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange; b) soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance de l'Annexe 6 ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions des Parties IIIA, IIIB et IV de la présente Annexe.	
Paragraphe 4.2.2	4.2.2 Le maintien de la navigabilité d'un aéronef sera vérifié par l'État d'immatriculation d'après le règlement applicable de navigabilité, en vigueur pour cet aéronef.	
Paragraphe 4.3.1	4.3.1 Lorsqu'un État contractant immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé dont il n'est pas l'État de conception et délivre ou valide un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de 3.2.2 de la présente partie, il avisera l'État de conception qu'il a immatriculé un tel aéronef.	
Paragraphe 4.3.3	4.3.3 À la réception des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'État de conception, l'État d'immatriculation adoptera directement les renseignements obligatoires qu'il aura reçus ou les évaluera et décidera des mesures appropriées.	

Référence	Responsabilités de l'État d'immatriculation	Responsabilités de l'État de l'exploitant
Paragraphe 4.3.4	4.3.4 Tout État contractant qui a immatriculé un aéronef dont il n'est pas l'État de conception et pour lequel il a délivré ou validé un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de 3.2 de la présente partie assurera la communication à l'État de conception de tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité dudit aéronef qu'il a produits en qualité d'État d'immatriculation.	
Paragraphe 4.3.5	4.3.5 En ce qui concerne les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg, l'État d'immatriculation fera en sorte qu'il existe un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.	
Paragraphe 4.3.8	4.3.8 En ce qui concerne les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg, chaque État contractant établira le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants, les organismes responsables de la conception de type et les organismes de maintenance doivent communiquer à ses autorités de navigabilité. Des procédures de communication de ces renseignements seront aussi établies.	