



COMITÉ JURIDIQUE – 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Point 3 : Examen d'autres points inscrits au Programme général des travaux du Comité juridique

ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE RELATIFS À LA SÉCURITÉ ET ARTICLE 83 *bis*

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la 33^e session du Comité juridique en 2008, en application de la décision du Conseil, la note LC/33-WP/4-6 a été présentée au Comité pour qu'un Sous-Comité étudie la manière d'améliorer les dispositions et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI afin de faciliter l'usage accru de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944). Le Conseil avait pris cette décision à la lumière d'un rapport concernant l'étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et à la sûreté (C-WP/12480). Le Comité a conclu qu'aucun aspect juridique se rapportant à l'article 83 *bis* et lié aux questions soulevées dans l'étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité n'était susceptible de faire l'objet d'une étude plus approfondie par un sous-comité.

1.2 À la sixième séance de sa 184^e session, le 23 juin 2008, le Conseil a examiné le Rapport de la 33^e session du Comité juridique. Le débat a fait ressortir que des questions restaient encore à résoudre en ce qui concerne les moyens d'aider les États à appliquer l'article 83 *bis*, plus particulièrement les questions liées à la libéralisation économique et à la création d'identifiants uniques pour les aéronefs habituellement employés à la navigation aérienne internationale, aux termes de l'article 21 de la Convention de Chicago relatif aux rapports d'immatriculation. Le Conseil est donc convenu de charger le Secrétariat de suivre et d'approfondir en tant que de besoin la question des aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et de l'article 83 *bis* de la Convention, et d'ajouter ce point au Programme général des travaux. Il a donc été décidé d'inclure, comme nouveau point 6 du Programme général des travaux révisé du Comité juridique, la question « Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 *bis* ».

1.3 À sa 37^e session tenue en 2010, examinant le rapport du Secrétariat sur le Programme des travaux du Comité juridique, l'Assemblée a noté à propos du point 6 susmentionné que la Direction des affaires juridiques avait assuré à la Direction de la navigation aérienne un appui juridique pour l'établissement du cadre nécessaire à la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago en ce

qui concerne une base de données sur l'immatriculation et la propriété des aéronefs ainsi qu'un registre international de permis d'exploitation aérienne (AOC).

1.4 À la troisième séance de sa 197^e session, le 2 novembre 2012, le Conseil a examiné la note de travail C-WP/13886 concernant le Programme général des travaux du Comité juridique. Le débat a porté notamment sur les difficultés rencontrées par les États dans l'application de l'article 83 *bis* et sur l'assistance que l'OACI pouvait leur apporter à cet égard. Il a également été souligné que plusieurs questions non résolues appelaient une étude plus poussée en ce qui concerne l'application de cet article. Le Conseil a en conséquence décidé de relever de sixième à troisième le rang de priorité de la question « Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 *bis* de la Convention ».

2. FAITS RÉCENTS

2.1 **État et enregistrement** – Au 21 mars 2013, 162 États étaient parties au Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale (article 83 *bis*). Au total, 147 accords se rapportant à ce sujet ont été enregistrés auprès de l'OACI tandis que 80 autres sont encore en attente d'un enregistrement. Ces accords concernent au total 51 États. Une liste continuellement mise à jour des parties à l'article 83 *bis* est affichée sur le site web de l'OACI dans la partie Recueil des traités de la Direction des affaires juridiques. La base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR), qui peut elle aussi être consultée sur la page du site web de l'OACI consacrée à la Direction des affaires juridiques, contient les renseignements essentiels relatifs aux accords enregistrés.

2.2 **Assistance aux États** – Pour aider les États membres, le Secrétariat a publié en 2003 des éléments indicatifs dans la Circulaire OACI 295 – *Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale*. Conformément à ces orientations, la Direction des affaires juridiques continue de fournir un appui et des avis à la Direction de la navigation aérienne, principalement dans le cadre des audits de supervision de la sécurité en ce qui concerne les questions du protocole d'audit correspondantes. La Direction des affaires juridiques a, en outre, été invitée à présenter un exposé au cours d'un séminaire sur le crédit-bail et l'article 83 *bis* organisé en juin 2010 par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), séminaire auquel ont participé de nombreux États européens.

2.3 **Résultats des audits de supervision de la sécurité** – Les renseignements tirés du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent que 68 % des États parties à l'article 83 *bis* n'ont pas modifié leur législation de base, règlements d'exploitation et procédures aéronautiques pour tenir compte des transferts de fonctions et d'obligations prévus à l'article 83 *bis*. De plus, l'examen par les équipes d'audit des accords signés aux termes de l'article 83 *bis* révèle qu'en réalité la majorité de ces accords ne prévoient pas de transfert des obligations prévues aux articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention de Chicago, conformément à l'Article 83 *bis*, mais portent plutôt sur des questions relatives aux activités de surveillance, qui de toute manière relèveraient de l'État de l'exploitant. En ce qui concerne les transferts effectifs d'obligations et de fonctions de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant en vertu de l'article 83 *bis*, les accords conclus à ce jour portent principalement sur l'article 32 a) (licences des pilotes), et un très petit nombre concernent l'article 31 (certificats de navigabilité).

2.4 **Niveau d'application** – À sa 33^e session, le Comité juridique avait pris en compte l'avis du Conseil selon lequel « le faible nombre d'accords sur l'article 83 *bis* qui ont été enregistrés n'est pas dû aux aspects juridiques de cet article, mais aux difficultés que rencontrent les États dans leurs négociations bilatérales ». D'après les informations recueillies par la Direction des affaires juridiques à ce sujet, l'une des difficultés particulières qui se pose est le niveau d'autorité requis pour signer de tels accords. Bien qu'il soit indiqué au paragraphe 3.7 de la Circulaire 295 que « le niveau d'autorité pour la

signature des accords de transfert devrait équivaloir à celui qui est nécessaire pour les arrangements administratifs entre autorités aéronautiques », le régime constitutionnel de certains États exige que l'accord soit signé par un ministre ou un membre du Conseil des ministres, ce qui n'est pas toujours possible en pratique, en particulier pour des arrangements de courte durée.

2.5 Exploitation à court terme – D'autres renseignements indiquent en outre que les formalités qui accompagnent l'application de l'article 83 *bis* le rendent parfois peu pratique dans le cas des accords de crédit-bail, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs à (très) court terme. Par exemple, à la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/6 ; Montréal, 18 – 22 mars 2013), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a présenté un modèle régional de supervision double de la sécurité comme solution de rechange en raison des difficultés particulières qu'il y a à appliquer le transfert des fonctions prévu à l'article 83 *bis* à la banalisation à court terme d'aéronefs entre exploitants différents d'États différents.

2.6 Fonctions de supervision de la sécurité – Comme il a été dit au Conseil en 2008 (184/6), l'application de l'article 83 *bis* exige des États qu'ils soient conscients en tout temps de celui à qui incombe la responsabilité de la supervision de la sécurité de chaque aéronef ; ainsi, quel que soit le niveau de libéralisation économique, la responsabilité de la supervision de la sécurité doit être claire. À cet égard, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, à la Convention de Chicago a été amendée de manière à rendre obligatoire l'import d'une copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne (AOC) à bord de l'aéronef, ainsi qu'il est recommandé au paragraphe 3.12 de la Circulaire 295. Cette prescription, qui vise à garantir la bonne identification de l'État de l'exploitant en cas d'inspection, est applicable depuis le 20 novembre 2008.

2.7 Lieu principal d'affaires – Au titre du point 2.2 de l'ordre du jour (Propriété et contrôle des transporteurs aériens), la sixième Conférence de transport aérien a conclu qu'il y avait un large appui pour encourager les États à continuer de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens par divers moyens existants, y compris l'adoption d'autres critères de désignation des compagnies aériennes fondés sur le « lieu principal d'affaires et de contrôle réglementaire effectif », recommandée par l'OACI. Il a été souligné que quels que soient les changements apportés aux arrangements réglementaires, notamment pour libéraliser les règles relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens, les États devaient s'assurer que leurs fonctions de supervision de la sécurité étaient remplies conformément aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI.

2.8 Article 21 de la Convention de Chicago – Le Registre d'immatriculation des aéronefs de l'OACI (ARS), mis en ligne en novembre 2011, permet de recueillir de l'information sur l'immatriculation, la propriété et les exploitants des aéronefs habituellement employés à la navigation aérienne internationale ; 44 États fournissent actuellement des données à l'OACI. Le système des permis d'exploitation aérienne (AOC) de l'OACI, qui regroupe l'information sur les AOC ainsi que sur les spécifications opérationnelles connexes, a été mis en œuvre en janvier 2013 et mis à l'essai en direct auprès d'un groupe initial de 11 États. Lorsque les recommandations issues de ces essais auront été mises en application, l'OACI prévoit ouvrir le système à tous les États membres d'ici la fin du troisième trimestre de 2013. Le système ARS fonctionnera à terme sans discontinuité avec le système AOC et constituera avec lui un guichet unique ARS/AOC d'information sur la sécurité des aéronefs.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les États dont le régime constitutionnel exige en principe qu'une autorité de haut niveau signe les accords conclus aux termes de l'article 83 *bis* pourraient envisager de signer des accords-cadres prévoyant la délégation de cette autorité à un niveau inférieur pour la conclusion, en vertu de

l'article 83 *bis*, d'arrangements spécifiques touchant certains aéronefs. Le même but pourrait être atteint en insérant une clause générale à ce sujet dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

3.2 Aux termes de l'article 83 de la Convention, les accords conclus en application de l'article 83 *bis* doivent être enregistrés auprès de l'OACI et rendus publics. Comme il a été noté au paragraphe 2.1, un arriéré de travail s'est constitué au Secrétariat à cet égard. Il devrait être possible, grâce aux ressources spéciales récemment dégagées, d'éliminer cet arriéré. Il faut toutefois rappeler que, conformément aux dispositions du paragraphe b) de l'article 83 *bis*, les États tiers peuvent être officiellement informés par notification directe du fait qu'un État partie a conclu tel ou tel accord.

3.3 S'agissant de l'article 21 de la Convention, la mise en place progressive par l'OACI du système ARS/AOC devrait être utile pour identifier de façon précise l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant respectifs de chaque aéronef. Avec l'information colligée dans le système DAGMAR, ce système devrait faciliter la bonne attribution des responsabilités en matière de supervision de la sécurité, notamment pour les aéronefs visés par un accord conclu en vertu de l'article 83 *bis*. L'utilité possible d'une interface électronique entre les systèmes ARS/AOC et DAGMAR pourrait être examinée.

4. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

4.1 Le Comité juridique est invité à examiner la présente note de travail et à en entériner les conclusions.

— FIN —