



COMITÉ JURIDIQUE — 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Point 7 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 35^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

L'Appendice E ci-joint est destiné au projet de rapport du Comité juridique.

APPENDICE E**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ D'EXAMINER LA NOTE LC/35-WP/3-2
« ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE RELATIFS À LA SÉCURITÉ
ET ARTICLE 83 BIS »**

Le Président de la 35^e session du Comité juridique a demandé à ce groupe de travail d'examiner la note LC/35-WP/3-2 « Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 *bis* », présentée par le Secrétariat de l'OACI, et de préparer un rapport indiquant s'il existe des problèmes juridiques liés à la négociation d'accords au titre de l'article 83 *bis* et à leur enregistrement auprès de l'OACI. À titre subsidiaire, ce groupe de travail a été invité à formuler des recommandations visant à améliorer la qualité de ces accords.

Un accord au titre de l'article 83 *bis* est un moyen par lequel l'État d'immatriculation peut transférer à l'État de l'exploitant certaines fonctions et obligations en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef. Faute de tels accords, la supervision de la sécurité serait une opération coûteuse et compliquée car l'État d'immatriculation pourrait être contraint d'assister les aéronefs auprès de juridictions étrangères pour s'assurer que lesdits aéronefs se conforment aux règlements de sécurité de l'autre État. L'article 83 *bis* précise clairement que pour l'établissement d'un accord au titre de l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant doivent convenir du transfert de tout ou partie des responsabilités juridiques que les articles 12, 30, 31 et 32 *a*) de la Convention confèrent à l'État d'immatriculation, et qui généralement portent sur les licences du personnel, les certificats de navigabilité, l'équipement radio des aéronefs et les règles de l'air. Ces accords sont donc utiles lorsque des aéronefs sont transférés à long terme.

D'emblée, le groupe de travail a été d'avis qu'il n'y a pas de problème juridique en soi quant à la formulation de l'article 83 *bis* ou au projet d'accord proposé par l'OACI dans sa Circulaire 295 ; toutefois, des questions juridiques corrélatives peuvent survenir dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* en raison d'un manque de compréhension, par certains États membres, de l'applicabilité de l'article 83 *bis* et de la nature de la location. Le Secrétariat de l'OACI a également indiqué dans sa note de travail LC/35-WP/3-2 que la plupart des accords au titre de l'article 83 *bis* enregistrés auprès de l'OACI ne sont pas des accords 83 *bis* valides. Il s'agit pour la plupart d'accords de location par lesquels les deux États conviennent d'accomplir certains aspects de leurs fonctions respectives, sans qu'il y ait transfert de la supervision de la sécurité, ce qui n'est pas la finalité réelle d'un accord au titre de l'article 83 *bis*. En fait, la plupart de ces accords, selon le Secrétariat, sont des accords de location standard.

Le problème connexe qui se pose est celui de l'enregistrement par les États de ces accords auprès de l'OACI comme « Accords au titre de l'article 83 *bis* », alors que lesdits accords ne portent pas en réalité sur un transfert des responsabilités juridiques de l'État d'immatriculation, comme cela est envisagé dans l'article 83 *bis*. Cela peut avoir certaines conséquences non souhaitées, car des États tiers qui ont ratifié l'article 83 *bis* peuvent être amenés à croire que de tels accords comprennent un transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation, qu'ils sont tenus de reconnaître au titre de l'article 83 *bis*, alinéa b), alors qu'en fait ils ne le sont pas. S'agissant des États qui ont conclu ces soi-disant Accords 83 *bis*, l'enregistrement d'un accord 83 *bis* qui ne comporte pas de transfert des responsabilités conférées à l'État d'immatriculation par les articles 12, 30, 31 ou 32 *a*) de la Convention peut être le signe d'une méconnaissance de l'applicabilité de l'article 83 *bis*, qui se perpétue lorsque l'accord est enregistré auprès de l'OACI. Pour compliquer la question, l'OACI a clairement indiqué qu'elle n'a ni le mandat légal, ni les ressources pour procéder à des examens de fond de ces accords, ni des centaines d'accords de

divers types que les États soumettent annuellement au registre de l'OACI. En fait, l'OACI a indiqué qu'en raison des grands nombres d'accords qu'elle reçoit, il y a tout un arriéré d'accords dont l'enregistrement est en attente.

Le groupe de travail a examiné ces questions en détail et aimerait présenter au Président du Comité juridique les recommandations suivantes :

1. Divers accords de location et/ou de banalisation d'aéronefs sont des outils utiles qui permettent à des transporteurs aériens de répondre à des besoins opérationnels fluctuants, et de profiter d'occasions commerciales et d'augmentations de la demande en dépit d'un manque de capacité interne en termes de flotte pendant les périodes de pic de demande. Toutefois, il semble qu'il y ait une méconnaissance dans certains États, de l'applicabilité de l'article 83 *bis* et de son applicabilité à ces types de transactions. Le groupe estime, sans nul doute, que des éléments indicatifs sur l'applicabilité de l'article 83 *bis* et la nature des accords au titre de l'article 83 *bis* devraient être mis à la disposition des États membres. Dans un premier temps, le Secrétariat pourrait revoir la Circulaire 295 de l'OACI afin de déterminer s'il faut y apporter des changements pour traiter certaines questions clés, comme : la nature volontaire de ces accords ; les circonstances dans lesquelles ces divers accords de location et/ou de banalisation d'aéronef tombent sous le coup de l'article 83 *bis* ; la question de savoir si les accords de transfert d'aéronef d'un État à un autre État à court terme impliquent (ou imposent) un transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation au titre de l'article 83 *bis* ; les incidences juridiques pour chaque État de la conclusion d'un accord au titre de l'article 83 *bis*, etc.

2. Le groupe recommande également que soit constituée une équipe spéciale comprenant des membres appropriés du Secrétariat de l'OACI et des représentants du Comité juridique connaissant bien les accords au titre de l'article 83 *bis*, qui serait chargée de réviser la Circulaire 295 de l'OACI et de mieux éclairer les États membres quant à l'applicabilité des accords au titre de l'article 83 *bis*.

3. Il se pose deux problèmes en ce qui concerne l'enregistrement : 1) des accords qui ne comprennent pas de transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation sont enregistrés au titre de l'article 83 *bis* et 2) les retards de l'enregistrement. Le premier problème pourrait être réglé en sensibilisant les États membres à l'application de l'article 83 *bis* et à l'objet et aux incidences de l'enregistrement de ces accords auprès de l'OACI. À cet égard, l'équipe spéciale recommandée au paragraphe 2) pourrait être utile. En ce qui concerne les retards de l'enregistrement, le groupe recommande que, sous réserve de la disponibilité de ressources, l'OACI étudie la possibilité de créer un registre en ligne dans lequel les États membres pourraient fournir des renseignements et télécharger des accords eux-mêmes électroniquement plutôt que d'envoyer l'accord à l'OACI pour effectuer les formalités d'enregistrement. Les questions juridiques liées à la mise en œuvre d'un registre en ligne pourraient être étudiées par l'équipe spéciale. Une autre possibilité serait que les États informent les autres États directement ou par un moyen parallèle comme il est indiqué dans l'article 83 *bis*, alinéa b).

4. Le groupe formule une autre recommandation, à savoir que lors de conférences régionales, l'OACI pourrait envisager d'inscrire l'article 83 *bis* à l'ordre du jour et insister auprès des États membres sur la pertinence de ces accords. Il en résulterait une meilleure compréhension de ces accords au sein des États membres.

5. Le groupe de travail nourrit des doutes quant à l'utilité de conclure ces accords pour des locations à court terme, en raison des complexités de la négociation de ces accords, car de nombreux États les considèrent comme des traités formels, et aussi en raison des coûts financiers associés à leur mise

en œuvre. Par conséquent, le groupe recommande que l'OACI continue à encourager les États à faire preuve de souplesse dans la négociation de ces accords, afin qu'ils ne se retrouvent pas à négocier des traités chaque fois qu'un accord au titre de l'article 83 *bis* est conclu. Même si cela dépend de la nature des législations nationales et des régimes constitutionnels de chaque État, l'OACI devrait faire une campagne de sensibilisation aux accords qui offrent aux États une certaine souplesse quant au niveau d'autorité requis pour l'approbation des accords au titre de l'article 83 *bis*, par exemple, des accords-cadres prévoyant la délégation du pouvoir de signature à des fonctionnaires nationaux d'un niveau inférieur pour négocier des accords futurs avec le même État étant donné la nature des locations à court terme, qui sont plus courantes aujourd'hui.

Rapport préparé par :

Machteld Cambridge (Délégué – Pays-Bas)
Augustine Hocking (IATA)
Michael Gill (IATA)
Elizabeth Weir (Déléguée – États-Unis d'Amérique)
Siew Huay Tan (Délégué – Singapour)
Marva Gordon (Déléguée – Jamaïque)
Pollie Okoronkwo (Déléguée – Nigéria)
Emilie Mezi (Déléguée – France)
Levers Mabaso (Déléguée – Afrique du Sud)
Anastasia A Gbem (Déléguée – Nigéria)
John Tachet – Président (Délégué – Canada)

Avec le soutien de :

Mitch Fox (Direction de la navigation aérienne – OACI)
Henry Gourdji (Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité)
Christopher Petras (Direction des affaires juridiques – OACI)
