



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

ENJEUX DE L'ARTICLE 83 BIS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'article 83 *bis* a prouvé son efficacité au fil des ans et est pratiqué dans le monde entier par de nombreux États ; ceci leur permet de maximiser l'utilisation des titulaires de licences, un enjeu devenu important dans le monde entier suite à la pandémie de Covid-19 et à l'inévitable récession. Soutenir l'industrie aéronautique exige d'assouplir le transfert des aéronefs et des équipages d'un État à l'autre, afin de maximiser l'utilisation des ressources disponibles dans le monde entier.

Les Émirats arabes unis considèrent qu'il n'est pas nécessaire de lier l'État d'immatriculation au titulaire de licence, ce qui signifie que l'État qui suit cette norme pourra accepter n'importe quel titulaire pour exploiter ses aéronefs sans avoir à passer par les longs processus et procédures en place dans le monde, qui font peser une énorme charge administrative sur les AAC.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) saisir l'occasion pour réexaminer l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) (Convention de Chicago), qui ne répond pas aux besoins du marché ;
- b) réexaminer les moteurs de l'article 83 *bis* et envisager la bonne voie à suivre ;
- c) revoir le processus de mise en œuvre de l'article 83 *bis* et simplifier la partie administrative qui accompagne la mise en œuvre.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique 1 (Sécurité)
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> - Article 83 <i>bis</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Chicago régit l'exploitation des aéronefs civils au niveau international. Cet accord établit un mécanisme qui permet aux pays d'admettre les aéronefs étrangers, car il exige que ces aéronefs soient immatriculés dans un État contractant de l'OACI comme condition préalable à l'admission d'aéronefs dans d'autres pays.

1.2 À la connaissance des États contractants, certains aéronefs sont exploités par des compagnies n'ayant pas le même État d'immatriculation, mais étant immatriculés dans d'autres pays en vertu de l'article 83 *bis*, ce qui est en soi un procédé acceptable et parfois suivi pour diverses raisons.

2. ANALYSE

2.1 En conséquence, le système de l'aviation civile souffre de certains événements politiques au cours desquels les États contractants ayant déjà des protocoles d'accord sous l'égide de l'article 83 *bis* avec d'autres homologues, prennent certaines mesures contre d'autres États contractants, y compris en sanctionnant l'immatriculation de certains de leurs aéronefs, ce qui rend très difficile l'exploitation de ces aéronefs dans d'autres États contractants et impose d'énormes responsabilités aux opérateurs et à leurs États contractants.

2.2 Les EAU considèrent que de telles opérations ne peuvent être mises en œuvre dans le cadre du régime actuel, car celui-ci est en contradiction avec l'accord susmentionné et n'offre aucune couverture juridique au processus d'exploitation.

2.3 Les autres difficultés rencontrées à ce sujet sont liées aux exigences de vols d'essai associés aux opérations de maintenance majeures et aux opérations saisonnières menées en utilisant du personnel licencié de différents États contractants autres que l'État d'immatriculation. Bien qu'elles aient normalisé la pratique de délivrance des licences dans les États contractants de l'OACI, les SARP ne permettent pas aux titulaires de licences d'exploiter des aéronefs immatriculés dans différents pays, ce qui complique le processus d'exécution des vols d'essai et des opérations saisonnières, car il faut valider la licence du personnel de l'État d'immatriculation à chaque fois qu'il opère.

3. CONCLUSION

3.1 L'OACI doit réviser l'article 83 *bis* en développant un mécanisme de transfert des fonctions et des devoirs de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant de la manière la plus praticable, permettant une utilisation plus flexible des licences pour différents types d'exploitation (nationale, internationale) afin de surmonter les difficultés et d'élargir l'horizon des opérations de location sans équipage et de résoudre les problèmes associés aux vols d'essai et aux opérations saisonnières.