

Cir 295
LE/2



Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Février 2003

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément, en français, en anglais, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les clients sont invités à utiliser une carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) pour éviter les retards de livraison. Les informations relatives au paiement, par carte de crédit ou par d'autres moyens, se trouvent à la Section Commandes du *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents, 999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 514-954-8022; Fax: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; Courriel: sales@icao.int; Web: <http://www.icao.int>

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Téléphone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Allemagne. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; Web: <http://www.uno-verlag.de>

Cameroun. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Téléphone: +237 343 98 42; Fax: +237 343 89 25;
Courriel: knowhow_doc@yahoo.fr

Chine. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Téléphone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glormaster@online.sh.cn

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Téléphone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo-e: sssc.ventasaoaci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Inde. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi – 110 091
Téléphone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

Inde. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Téléphone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Inde. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Téléphone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Téléphone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Téléphone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;
Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Téléphone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Téléfono: +51 1 611-8686; Facsimile: +51 1 611-8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Téléphone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; Web: <http://www.afeonline.com>

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

Suisse. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Téléphone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeck Ladprao, Bangkok 10901
Téléphone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

5/07

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles. Des suppléments au Catalogue annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction	<i>III</i>
Chapitre 1^{er}. Terminologie	1
Chapitre 2. Historique	4
2.1 Raison d'être	4
2.2 Article 83 <i>bis</i>	4
2.3 Formalités	5
2.4 Transfert de responsabilités	6
2.5 Mise en œuvre	6
Chapitre 3. Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 <i>bis</i>	7
Chapitre 4. Modèle d'accord	9
Chapitre 5. Résolutions de l'Assemblée de l'OACI	15
A23-2 : Amendement à la Convention de Chicago concernant le transfert de certaines fonctions et obligations	15
A23-3 : Ratification du Protocole insérant l'article 83 <i>bis</i> dans la Convention de Chicago ...	16
A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale.	16
Chapitre 6. États qui sont parties à l'article 83 <i>bis</i>	19
Liste des États qui sont parties à l'article 83 <i>bis</i>	19
Guide sur la ratification	21
Chapitre 7. Accords enregistrés	23
Appendices	
Appendice A. Accord entre [État X] et [État Y] au sujet du transfert de fonctions et d'obligations de supervision de la réglementation	25
Appendice B. Échange de lettres entre [État X] et [État Y]	32
Appendice C. Accord de délégation entre [État X] et [État Y] sur la mise en œuvre de l'article 83 <i>bis</i> de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	37

INTRODUCTION

1. L'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) (ci-après appelée « la Convention ») est entré en vigueur le 20 juin 1997. Ce premier amendement substantiel à la Convention, qui a été approuvé à l'unanimité au cours de la 23^e session de l'Assemblée de l'OACI le 6 octobre 1980, vise à améliorer la réglementation et la supervision de la sécurité aérienne dans les cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs en exploitation internationale.
2. Bien que la Convention attribue à l'État d'immatriculation certaines fonctions de supervision de la sécurité dont il doit s'acquitter, l'Assemblée de l'OACI reconnaît dans la Résolution A23-13 qu'il est possible que l'État d'immatriculation ne soit pas en mesure d'assumer ses responsabilités de façon appropriée dans les cas où un aéronef est loué, affrété ou banalisé — particulièrement sans équipage — par un exploitant d'un autre État et que la Convention ne précise pas adéquatement les droits et les obligations de l'État de l'exploitant dans de tels cas.
3. Par conséquent, le Conseil de l'OACI a demandé instamment que, dans les cas mentionnés ci-dessus, l'État d'immatriculation qui n'est pas en mesure de s'acquitter adéquatement des fonctions qui lui ont été attribuées par la Convention délègue à l'État de l'exploitant, sous réserve de l'acceptation de ce dernier, les fonctions que cet État peut remplir de façon plus appropriée.
4. Avec l'entrée en vigueur de l'article 83 *bis* de la Convention, ces accords de transfert s'appliqueront aux États contractants qui ont ratifié le Protocole connexe (Doc 9318), moyennant respect des conditions établies dans l'article 83 *bis*.
5. L'article 83 *bis* établit que des accords de transfert de certaines responsabilités de supervision de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant seront reconnus par tous les autres États contractants qui l'auront ratifié. Le transfert de responsabilités peut comporter les fonctions et obligations en vertu des articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention, qui portent respectivement sur les règles de l'air, la délivrance de licences radio, les certificats de navigabilité et les licences du personnel.
6. Dans le but d'aider les États contractants, le Secrétariat a initialement élaboré le document « Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* », dont le projet a été transmis en 1998 au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), pour observations. Pour fournir une aide additionnelle aux États contractants désireux d'appliquer l'article 83 *bis*, le Secrétariat a également mis au point un « Modèle d'accord sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* ». Ces éléments d'orientation ont été révisés par le Comité du transport aérien du Conseil, dans le cadre de son examen d'une Étude du Secrétariat sur la location des aéronefs, et distribués aux États contractants sous couvert de la lettre aux États EC 2/82, LE 4/55-99/54, du 14 mai 1999 (Étude sur la location des aéronefs et éléments sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis*, voir Pièce jointe B).
7. Les éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* ont par la suite été revus et améliorés à la lumière de l'application, depuis 1997, de l'article 83 *bis*, et sont maintenant présentés dans cette circulaire à des fins d'utilisation par les États contractants. Des renvois doivent également être faits à d'autres documents pertinents qui ont été ou seront mis au point ou mis à jour, plus précisément le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335), le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) et le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626).

Chapitre 1^{er}

TERMINOLOGIE

La terminologie est exposée ci-après afin que la signification donnée dans le contexte de cette circulaire soit clairement comprise : affrètement, banalisation, certifier en état de navigabilité, contrat de location, contrôle d'exploitation, État de l'exploitant, État d'immatriculation, exploitant, maintenance, permis d'exploitation aérienne, principal établissement, validation (d'une licence ou d'un certificat de navigabilité).

Affrètement

L'Étude sur la location des aéronefs (Pièce jointe A à la lettre aux États EC 2/82, LE 4/55-99/54, en date du 14 mai 1999) indique que dans l'***affrètement*** d'un aéronef, toute la capacité est louée ou achetée à titre privé par un ou plusieurs organismes qui peuvent la revendre au public (cette formule est fréquente surtout dans les opérations aériennes de transport non régulier de passagers, appelées communément « vols affrétés »). La situation dans laquelle le loueur est un autre transporteur aérien qui possède ses propres autorisations d'exploitation et qui loue toute la capacité de l'aéronef, généralement à bref délai, est appelée ***sous-affrètement***.

Banalisation

Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) définit comme suit le concept de ***banalisation*** : on entend par ***banalisation d'aéronef*** ou ***vol banalisé*** un service régulier direct assuré par un seul avion et qui relie la route d'un transporteur aérien, au point de banalisation, à celle d'un second transporteur, l'équipage étant fourni et le contrôle de l'exploitation étant assuré par le transporteur autorisé sur chaque route. La banalisation offre aux passagers l'avantage d'un service sans changement d'avion, essentiellement du type intercompagnies, et peut offrir aux transporteurs en cause des avantages supplémentaires du point de vue de l'utilisation des aéronefs.

Certifier en état de navigabilité

Les Annexes à la Convention définissent ***certifier en état de navigabilité*** comme étant le fait de certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Contrat de location ou location

Ainsi que l'indique l'Étude sur la location des aéronefs de l'OACI de 1999, le Doc 9626 définit un ***aéronef loué*** comme étant un aéronef utilisé en vertu d'un arrangement contractuel de location. Le terme ***contrat de location*** n'a pas encore été défini par l'OACI, avant tout parce que les lois nationales qui régissent ces contrats diffèrent et que les négociations entraînent des variations dans les modalités et conditions des locations d'aéronefs, celles-ci étant généralement adaptées aux situations particulières.

- Au sens de la Recommandation de la CEAC sur la location d'aéronefs de 1997 (Recommandation CEAC/21-1), une ***location*** désigne un arrangement contractuel en vertu duquel un transporteur aérien qui détient une licence en règle obtient le contrôle commercial d'un aéronef entier sans transfert de propriété.
- Les locations d'aéronefs par des transporteurs aériens peuvent se caractériser par leur finalité. Les transporteurs aériens ont recours aux ***baux financiers*** ou aux ***contrats de location-acquisition*** pour éviter les gros investissements et dettes qui sont souvent nécessaires pour acheter un aéronef directement auprès du constructeur, ou encore pour réduire les charges fiscales ou d'autres coûts. Par exemple, un transporteur aérien peut vendre tout ou partie de sa flotte à une banque ou à une autre

institution financière, puis reprendre les aéronefs à bail. Les baux financiers sont des arrangements à long terme qui se présentent extérieurement comme des accords de propriété. Ainsi, l'aéronef porte le nom et le logo du transporteur aérien, et il est généralement immatriculé dans l'État du transporteur aérien. Par contre, les **baux d'exploitation** sont conçus de façon à répondre aux besoins d'un transporteur aérien qui souhaite disposer d'un plus grand nombre d'aéronefs, souvent sur une base saisonnière ou à court terme.

- Sur le plan réglementaire, les deux grands types de location d'aéronefs sont les **locations sans équipage** et les **locations avec équipage**. On parle aussi de **location avec équipage partiel**. Le **contrat de sous-location** concerne la location d'un aéronef déjà loué à une tierce partie.
- À cet égard, on entend par **loueur** la partie auprès de laquelle l'aéronef est loué, et par **preneur** la partie qui prend l'aéronef en location. Par exemple, si le transporteur aérien A loue un aéronef au transporteur aérien B, le transporteur aérien A est le **loueur** et le transporteur aérien B le **preneur**.

Contrôle d'exploitation

L'Annexe 6 à la Convention définit **contrôle d'exploitation** comme étant l'exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

État de l'exploitant

Les Annexes à la Convention définissent l'**État de l'exploitant** comme étant l'État où l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation

Les Annexes à la Convention définissent l'**État d'immatriculation** comme étant l'État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant

L'Annexe 6 à la Convention définit l'**exploitant** comme étant une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Maintenance

Les Annexes à la Convention définissent la **maintenance** comme étant des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction de défektivité. Suite à l'Amendement n° 98 (entré en vigueur le 16 juillet 2001) de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, cette définition désigne maintenant l'exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Permis d'exploitation aérienne

L'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* à la Convention définit un **permis d'exploitation aérienne (AOC)** comme un permis qui autorise un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Principal établissement

La notion de **principal établissement** (ou **siège principal d'exploitation**) d'un exploitant n'a pas encore été définie dans les documents de l'OACI; on s'y reporte toutefois dans l'article 83 *bis* et dans la définition d'« État de l'exploitant » (voir ci-dessus). Il s'agit de bien juger des données dans chaque cas et de comparer l'importance des divers lieux où un exploitant exerce son activité pour être en mesure de désigner son principal établissement. La jurisprudence nationale ou le droit jurisprudentiel peuvent aussi

présenter des définitions et des critères qui contribuent à déterminer le principal établissement d'un exploitant aérien. Par exemple, la Cour de district des É.-U. a établi en 1963 que l'établissement d'un transporteur aérien correspondait essentiellement au **centre des activités du transporteur** et a fourni des lignes directrices ou facteurs déterminants connexes (cf. *Wood v. United Airlines Inc.*, 8 Aviation Cases 17500).

Validation

L'Annexe 1 à la Convention — *Licences du personnel*, définit **validation (d'une licence)** comme étant une mesure prise par un État contractant quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui.

L'Annexe 8 à la Convention — *Navigabilité des aéronefs*, définit **validation (d'un certificat de navigabilité)** comme étant une mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

Chapitre 2

HISTORIQUE

2.1 RAISON D'ÊTRE

2.1.1 Le concept d'immatriculation, tel qu'il est exprimé dans le Chapitre III de la Convention, sous-entend qu'il revient à l'État d'immatriculation de veiller à ce que les aéronefs soient exploités en toute sécurité. Chaque État contractant doit s'assurer que chaque aéronef inscrit sur son registre se conforme, en quelque lieu qu'il soit exploité, aux lois et règlements qui s'appliquent aux aéronefs en vol. Toute violation de ces « règles de l'air » donnera lieu à des poursuites (article 12). Plus particulièrement, dans le cas des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, l'État d'immatriculation est responsable de la délivrance d'un certificat de navigabilité (article 31), de licences radio (article 30) et de licences de membres d'équipage [article 32, alinéa *a*)]. Les certificats et licences nécessaires doivent être délivrés conformément aux normes fixées dans les Annexes pertinentes de la Convention (p. ex. Annexe 1 — *Licences du personnel* et Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*), à moins que l'État concerné n'ait officiellement informé l'OACI qu'il n'est pas en mesure d'appliquer les normes spécifiques qui figurent dans les Annexes pertinentes, conformément à l'article 38 de la Convention.

2.1.2 L'exploitation des aéronefs employés à la navigation internationale est régie par les dispositions de l'Annexe 6 à la Convention. La responsabilité de veiller au respect de la majorité de ces dispositions incombe à l'État de l'exploitant, c'est-à-dire à l'État dans lequel se trouve le principal établissement de ce dernier. À la suite d'une évaluation positive de la capacité d'une compagnie aérienne d'exploiter ses aéronefs en toute sécurité, l'État de l'exploitant peut délivrer un permis d'exploitation aérienne (AOC), condition préalable à l'exploitation de vols internationaux. Il peut être difficile aux États d'établir et de faire appliquer les conditions relatives à la sécurité aérienne lorsqu'un aéronef inscrit sur leur registre est basé dans un autre État. Il arrive souvent, par suite d'accords commerciaux, par exemple sur la location, l'affrètement ou la banalisation d'aéronefs utilisés pour des vols internationaux, que l'État d'immatriculation ne soit plus en mesure de contrôler le respect des conditions de sécurité et de s'acquitter convenablement de ses fonctions et obligations.

2.1.3 Il est particulièrement difficile à l'État d'immatriculation d'assurer la conformité avec les besoins de maintenance lorsque l'aéronef est basé hors de sa compétence juridictionnelle et, par conséquent, de renouveler le certificat de navigabilité lorsque c'est nécessaire. Pour ce qui est des équipages, la location d'un aéronef sans équipage pose le problème de la validation de licences étrangères de membres d'équipage par l'État d'immatriculation. La question se complique encore lorsque les règles et les conditions applicables aux licences des membres d'équipage dans 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 règlements de l'État d'immatriculation et ceux de l'État de l'exploitant dans le cas d'une location avec équipage. En pareil cas, le loueur reste habituellement l'exploitant officiel mais il se peut que le preneur exploite déjà des aéronefs d'un type analogue en vertu de son permis d'exploitation aérienne. Il peut alors arriver que les locations d'aéronefs avec équipage soient exploitées en vertu du permis de l'AOC du preneur et que, par conséquent, l'État du preneur devienne l'État de l'exploitant. La surveillance adéquate de l'équipage de conduite risque de devenir difficile dans ces circonstances.

2.2 ARTICLE 83 bis

2.2.1 Pour répondre aux préoccupations de sécurité que suscite la tendance croissante à la location d'aéronefs, aux vols d'affrètement et au déplacement des bases opérationnelles au-delà des frontières nationales, la communauté de l'aviation internationale a élaboré l'article 83 *bis* de la Convention (« *bis* » signifie que la

disposition a été ajoutée à la Convention après l'article 83). Depuis le 20 juin 1997, le *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 9318) correspondant est en vigueur à l'égard des États qui l'ont ratifié, ainsi qu'il a été par la suite stipulé dans la Résolution de l'Assemblée A23-3.

2.2.2 Comme il est indiqué dans le Protocole, cet amendement à la Convention traduit le désir général des États contractants de prévoir le transfert à l'État de l'exploitant de certaines fonctions et obligations qui incombent habituellement à l'État d'immatriculation, en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronef, ou de tout arrangement similaire. Le Comité juridique de l'OACI, qui avait rédigé le projet (23^e session, Montréal, 8–27 février 1978), avait jugé impératif de conserver une mention dans l'article 83 *bis* de la base juridique des transactions entre exploitants qui donnent lieu aux problèmes traités dans cette disposition. Néanmoins, l'article 83 *bis* ne définit ni la location, ni l'affrètement, ni la banalisation. Ces termes se rapportent aux accords de droit privé normalement conclus entre compagnies aériennes, alors que l'objet de l'article 83 *bis* est de procurer dans le domaine du droit international public une solution visant à faciliter la supervision de la sécurité tout en prenant en compte la nécessité pour les compagnies aériennes de conclure des arrangements commerciaux souples pour l'utilisation de leurs aéronefs.

2.2.3 L'article 83 *bis* est une disposition parapluie dont la ratification n'entraîne pas automatiquement le transfert des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant. Le transfert doit faire l'objet d'une entente expresse par un accord conclu entre les États concernés. Il fixe aussi les limites des responsabilités qui sont transférables : tout accord de ce genre ne peut porter que sur les fonctions et obligations dont il est question dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention, et elles peuvent être transférées en totalité ou en partie. Cela veut dire que l'article 83 *bis* est un instrument discrétionnaire et flexible qui est à la disposition de ceux qui l'ont ratifié, mais si les fonctions et obligations ne sont pas clairement établies et attribuées de nouveau par un accord de transfert, elles continuent d'appartenir à l'État d'immatriculation. Le texte de l'article 83 *bis* indique en outre que l'aéronef qui fait l'objet d'un transfert de responsabilités doit aussi être clairement identifié.

2.2.4 L'alinéa *c*) de l'article 83 *bis* confirme aussi que les États concernés ne devraient pas être empêchés de conclure ce genre d'accord afin de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ou pour mettre en pool leurs services aériens (article 77 de la Convention). Par conséquent, l'article 83 *bis* n'empêche pas que des accords multilatéraux régissent le transfert de telles fonctions et obligations.

2.3 FORMALITÉS

2.3.1 Les États qui ne sont pas parties aux accords qui prévoient un transfert de fonctions et d'obligations sont tenus de reconnaître la responsabilité de l'État de l'exploitant lorsqu'il s'acquitte des obligations et fonctions transférées, si deux conditions sont remplies : les États tiers doivent avoir ratifié l'article 83 *bis* et ils doivent avoir été officiellement informés du transfert. Sur ce dernier point, comme l'indique l'alinéa *b*) de l'article 83 *bis*, il y a deux options : ou les États concernés font dûment enregistrer leur accord auprès de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention, ou les États concernés informent directement les autres parties à l'article 83 *bis* qui peuvent être touchées par le transfert. Bien que cette communication directe puisse être nécessaire dans certaines circonstances (p. ex. dans le cas d'arrangements de courte durée), l'obligation de faire enregistrer les accords auprès de l'OACI n'en demeure pas moins. L'OACI informe alors officiellement tous les États contractants des accords enregistrés en publiant trimestriellement la *Liste des accords et arrangements concernant l'aviation civile internationale enregistrés auprès de l'OACI* (information que l'on peut également consulter sur le site Web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int, rubrique « Legal »).

2.3.2 Une fois remplies les formalités, les États contractants qui ont ratifié l'article 83 *bis* de la Convention sont tenus de reconnaître que l'État de l'exploitant se substitue à l'État d'immatriculation, dans les limites

prévues par l'arrangement. Pour ce qui est des États qui sont parties à l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation est alors dégagé de sa responsabilité de s'acquitter des fonctions et obligations transférées. Inversement, les États qui ne sont pas parties à l'article 83 *bis*, ou les États qui y sont parties mais qui n'ont pas été dûment informés de pareil arrangement, ne sont pas tenus de reconnaître le transfert des fonctions et obligations.

2.4 TRANSFERT DE RESPONSABILITÉS

2.4.1 Le transfert des fonctions et obligations de supervision qui incombent normalement à l'État d'immatriculation devrait améliorer la sécurité de la navigation aérienne internationale, car l'État qui a les rapports les plus étroits avec l'exploitant concerné possédera alors l'autorité nécessaire pour exercer efficacement la supervision de la sécurité des aéronefs et de leurs équipages conformément aux spécifications des Annexes qui se rapportent à la Convention.

2.4.2 Si des fonctions et obligations qui reviennent normalement à l'État d'immatriculation sont transférées conformément à l'article 83 *bis*, l'État de l'exploitant aura, sur le plan international, la responsabilité de ces obligations et fonctions et s'en acquittera aux termes de ses propres lois et règlements. Les aéronefs relèveront donc, en principe, de deux séries différentes de règles nationales dont la portée respective dépendra de l'ampleur du transfert. À première vue, il peut sembler assez complexe de conclure des accords de ce genre, car les États concernés pourraient avoir communiqué diverses différences par rapport à certaines normes de l'OACI. Cette situation devrait toutefois mener en fin de compte à une application plus universelle et plus complète des normes de l'OACI, et parallèlement servir à améliorer la sécurité. La négociation d'accords encouragera les États à suivre cette voie. Une application plus uniforme des normes de l'OACI rendra plus facile une entente sur le transfert des fonctions et obligations qui s'y rattachent.

2.4.3 Pour ce qui est des Annexes 1 et 8 à la Convention, une telle uniformité est une condition indispensable à la navigation internationale. En vertu de l'article 33 de la Convention, les États contractants doivent reconnaître réciproquement la validité de leurs certificats de navigabilité et de leurs licences de membres d'équipage, pourvu que les conditions de délivrance atteignent le niveau minimal fixé dans les normes qui régissent les licences du personnel (Annexe 1) et la navigabilité des aéronefs (Annexe 8). L'article 33, il faut le souligner, se rapporte aux certificats et aux licences « délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé ». L'entrée en vigueur de l'article 83 *bis* oblige à lire différemment l'article 33 : si l'autorité de délivrer ces certificats et ces licences a été officiellement dûment transférée à l'État de l'exploitant, les États contractants qui ont ratifié l'article 83 *bis* seront obligés de reconnaître la validité des certificats et des licences s'ils ont été officiellement informés du transfert (à condition que l'État de l'exploitant les ait délivrés ou validés en respectant entièrement les conditions des Annexes 1 et 8). Par conséquent, les États qui ratifient l'article 83 *bis* doivent veiller à ce que leurs règles et leurs politiques permettent la reconnaissance des certificats de navigabilité et des licences de membres d'équipage délivrés par l'État de l'exploitant, en plus de ceux délivrés par l'État d'immatriculation.

2.5 MISE EN ŒUVRE

Il faut, pour privilégier la sécurité par la mise en œuvre de l'article 83 *bis*, attribuer clairement les fonctions et obligations de supervision des États à l'égard de certains aéronefs et équipages. Les conditions qui doivent être remplies par des accords qui couvrent le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, autorisé en vertu de l'article 83 *bis*, sont résumées et approfondies dans les éléments d'orientation et dans le modèle d'accord des Chapitres 3 et 4, respectivement.

Chapitre 3

ÉLÉMENTS D'ORIENTATION

SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 *bis*

3.1 L'État d'immatriculation peut transférer à l'État de l'exploitant tout ou partie des fonctions et obligations que lui confèrent les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention. Il faut expressément mentionner les fonctions et obligations à transférer dans l'accord de transfert, car en l'absence d'une telle mention, elles sont réputées rester celles de l'État d'immatriculation.

Note.— On trouvera des éléments indicatifs sur le transfert des fonctions et obligations liées à la navigabilité dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760), Volume II, Partie B, Chapitre 10 — Arrangements internationaux de location. Les autorités concernées accorderont une considération particulière aux objectifs du maintien de la navigabilité et au transfert de l'information, comme l'exigent l'Annexe 6, 1^{re} Partie, Sections 8.3 à 8.8, ainsi que l'Annexe 8, Partie II, Chapitre 4. On trouvera des éléments indicatifs sur la surveillance de l'exploitation dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335), Chapitre 10 — Location, affrètement et banalisation de matériel volant.

3.2 Les États ne devraient pas conclure un accord de transfert si l'État de l'exploitant concerné n'est pas en mesure de s'acquitter convenablement des fonctions et obligations envisagées pour le transfert.

3.3 Les aéronefs concernés devraient être clairement identifiés dans l'accord, par la mention du type d'aéronef et des numéros d'immatriculation et de série.

3.4 Tout type d'arrangement commercial de location, d'affrètement ou de banalisation transfrontières d'aéronefs, ou tout arrangement similaire, peut donner lieu à un accord de transfert.

Note.— L'article 83 bis renvoie notamment à la « location » en général, n'excluant pas, en principe, les locations avec équipage. Cependant, l'application de l'article 83 bis aux arrangements de location avec équipage exigerait alors que les aéronefs étrangers avec équipage dont il est question soient exploités en vertu du permis d'exploitation aérienne du preneur. Ce genre de cas se présente rarement vu la difficulté pour l'État du preneur, en tant qu'État de l'exploitant, de mettre en œuvre les besoins opérationnels de l'Annexe 6 à la Convention.

3.5 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne, comme l'exige l'Annexe 6 pour l'exploitation commerciale internationale, n'est pas une condition préalable absolue à un tel accord de transfert, qui peut également viser des aéronefs d'aviation générale.

3.6 La durée de l'accord de transfert ne devrait pas dépasser la période sur laquelle porte l'arrangement commercial correspondant (par exemple la location). Par conséquent, la période de validité du transfert devrait être mentionnée dans l'accord, compte tenu du fait que l'immatriculation des aéronefs concernés ne changera pas.

3.7 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.

Note.— Conformément à l'article 83, cité dans l'article 83 bis, alinéa b), le Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI (Doc 6685) s'applique à tout accord ou arrangement relatif à l'aviation civile internationale. La mise en œuvre de l'article 83 bis peut être réalisée par des accords administratifs ou des arrangements entre autorités de l'aviation civile, habituellement signés au

niveau des directeurs généraux, c'est-à-dire des accords dont la signature n'exige pas de lettres de créance diplomatiques pas plus qu'ils n'ont besoin d'une ratification. D'autres accords officiels (p. ex. accords bilatéraux) sont, de fait, aussi valables légalement.

3.8 Tout accord de transfert signé entre des États parties à l'article 83 *bis* aura force exécutoire pour les autres États qui y sont parties, à condition d'avoir été officiellement enregistré auprès du Conseil de l'OACI et rendu public conformément à l'article 83 de la Convention, ou à condition que tout État tiers intéressé ait été officiellement avisé par notification directe, normalement par l'État de l'exploitant. En conséquence, l'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité (et, le cas échéant, de son obligation) pour ce qui est des fonctions et obligations dûment transférées à l'État de l'exploitant, lequel s'en acquitte conformément à ses propres lois et règlements.

Note.— Le Protocole portant sur l'article 83 bis (Doc 9318) est entré en vigueur le 20 juin 1997 à l'égard des États qui l'ont ratifié. S'il est vrai que la notification directe d'un accord de transfert peut être préférable pour les parties dans certaines circonstances, par exemple dans le cas d'arrangements à court terme, il convient de noter que les États n'en demeurent pas moins tenus d'enregistrer de tels accords auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention. Les accords enregistrés sont publiés trimestriellement dans la Liste des accords et arrangements concernant l'aviation civile internationale enregistrés auprès de l'OACI, diffusée par cette dernière.

3.9 Afin de conclure des accords de transfert et pour ce qui est des Résolutions A23-3 et A23-13 de l'Assemblée, les États devraient veiller à ce que leur législation nationale leur permette, en tant qu'État d'immatriculation, de se décharger des fonctions et obligations qui font l'objet d'un accord de transfert. En outre, en tant qu'État de l'exploitant, les États devraient faire en sorte que leur législation nationale s'applique aux aéronefs immatriculés à l'étranger qui font l'objet d'un accord de transfert.

3.10 En ce qui concerne l'article 33 de la Convention, les États qui ont ratifié l'article 83 *bis* devraient par ailleurs veiller à ce que leur législation nationale reconnaisse la validité des certificats de navigabilité ainsi que des licences radio et des licences de membres d'équipage délivrés ou validés par l'État de l'exploitant, conformément à l'article 83 *bis*.

3.11 Les États qui ont ratifié l'article 83 *bis* devraient prendre toutes les dispositions pour que les renseignements qu'ils ont reçus au sujet de l'existence d'accords de transfert relatifs à des aéronefs qui évoluent à destination ou en provenance de leur territoire soient retransmis rapidement aux autorités nationales appelées à inspecter. À cette fin, des procédures adéquates doivent être élaborées et appliquées.

3.12 Aux fins d'identification des États responsables de la supervision de la sécurité à l'occasion d'un processus de vérification tel que des inspections de l'aire de trafic, une copie certifiée conforme de l'accord de transfert devrait se trouver à bord des aéronefs à tout moment durant la période où l'accord de transfert est en vigueur. Il est également recommandé qu'une copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne en vertu duquel l'aéronef est exploité, et dans lequel celui-ci devrait être mentionné, se trouve à bord.

3.13 Dans le cas où l'aéronef doit pénétrer dans l'espace aérien d'États contractants qui ne sont pas parties à l'article 83 *bis*, ou qui y sont parties mais n'ont pas été dûment avisés d'un accord de transfert conformément à cette disposition, les certificats et les licences à bord devraient être délivrés ou validés par l'État d'immatriculation puisque, de toute façon, ce dernier resterait entièrement responsable à l'égard des articles 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention, malgré l'accord de transfert passé avec l'État de l'exploitant.

Chapitre 4

MODÈLE D'ACCORD

Le Secrétariat a mis au point le modèle d'accord ci-dessous en s'appuyant sur les accords enregistrés auprès de l'OACI et en tenant compte d'autres renseignements connexes. Il convient de noter que **ce modèle d'accord n'illustre qu'une des nombreuses possibilités qui s'offrent au choix des États contractants**, puisque l'article 83 *bis* précise que « tout ou partie » des fonctions et obligations délimitées de l'État d'immatriculation peuvent être transférées à l'État de l'exploitant. Les accords qui étaient enregistrés auprès de l'OACI au 20 novembre 2002 sont énumérés au Chapitre 7 de cette circulaire et quelques-uns d'entre eux (non indiqués) sont reproduits dans les appendices.

Modèle d'accord entre [État 1] et [État 2] sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention

CONSIDÉRANT que le Protocole qui se rapporte à l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) (ci-après appelée « la Convention »), auquel [État 1] et [État 2] sont parties, est entré en vigueur le 20 juin 1997,

CONSIDÉRANT que l'article 83 *bis*, en vue d'un renforcement de la sécurité, prévoit la possibilité de transférer à l'État de l'exploitant tout ou partie des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation dont il est question dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention,

CONSIDÉRANT que, conformément au Doc 9760 (*Manuel de navigabilité*), Volume II, Partie B, Chapitre 10, et sur la base du Doc 8335 (*Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*), Chapitre 10, il est nécessaire d'établir précisément les obligations et les responsabilités internationales de [État 1] (État d'immatriculation) et de [État 2] (État de l'exploitant), conformément à la Convention,

CONSIDÉRANT que, en ce qui concerne les Annexes qui se rapportent à la Convention, le présent accord organise le transfert de [État 1] à [État 2] des responsabilités dont s'acquitte normalement l'État d'immatriculation, comme l'indiquent les Sections 3 et 4 ci-dessous,

Le Gouvernement de [État 1], représenté par [Administration de l'aviation civile], et le Gouvernement de [État 2], représenté par [Administration de l'aviation civile],

ci-après désignés « les parties », sont convenus des dispositions suivantes, sur la base des articles 33 et 83 *bis* de la Convention.

ARTICLE I — PORTÉE

Section 1. [État 1] sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées à [État 2], lorsque le présent accord aura été dûment publié ou notifié, comme le détermine l'alinéa *b*) de l'article 83 *bis*.

Section 2. La portée du présent Accord se limitera aux [types d'aéronefs] inscrits sur le registre des aéronefs civils de [État 1] et exploités en vertu d'un arrangement de location par [exploitant], dont le principal établissement est en [État 2]. La liste des aéronefs concernés, identifiés par type, numéro d'immatriculation et numéro de série, est reproduite au Tableau 1, qui indique aussi la durée de chaque arrangement de location.

ARTICLE II — RESPONSABILITÉS TRANSFÉRÉES

Section 3. En vertu du présent Accord, les parties acceptent que [État 1] transfère à [État 2] les fonctions et obligations suivantes, y compris la supervision et le contrôle des points pertinents contenus dans les Annexes respectives à la Convention :

Annexe 1 — *Licences du personnel*, concernant la délivrance et la validation des licences.

Annexe 2 — *Règles de l'air*, concernant la conformité d'application des règles et règlements relativement au vol et aux manœuvres des aéronefs.

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* (1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions*), concernant les responsabilités qui incombent normalement à l'État d'immatriculation. Lorsqu'il peut y avoir conflit entre les responsabilités indiquées dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie, et celles indiquées dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'attribution des responsabilités particulières est définie dans le Tableau 2.

Section 4. En vertu du présent Accord, bien que [État 1] reste entièrement responsable en vertu de la Convention de la supervision et du contrôle réglementaires prévus dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, la responsabilité de l'approbation des escales utilisées par [exploitant] qui sont situées en dehors de sa base principale est transférée à [État 2]. Les procédures concernant le maintien de la navigabilité des aéronefs à suivre par [exploitant] sont contenues dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant. (Le Tableau 2 ci-après décrit les responsabilités des deux parties en ce qui concerne le maintien de l'aéronef en état de navigabilité.)

ARTICLE III — NOTIFICATION

Section 5. C'est à [État 2] à titre d'État de l'exploitant, qu'il incombe, selon les besoins, de notifier directement aux États concernés l'existence et le contenu du présent Accord, conformément à l'article 83 *bis*, alinéa *b*). Cet Accord et ses amendements éventuels seront également enregistrés auprès de l'OACI par [État 1], État d'immatriculation, ou [État 2], État de l'exploitant, comme l'exige l'article 83 de la Convention, et conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (Doc 6685).

Section 6. Une copie certifiée conforme [dans chaque langue] du présent Accord est placée à bord de chaque aéronef auquel il s'applique.

Section 7. Une copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne (AOC) délivré à [exploitant] par [État 2], où l'aéronef en question est dûment indiqué et convenablement identifié, sera également emportée à bord de chaque aéronef.

ARTICLE IV — COORDINATION

Section 8. Les réunions entre [Administration de l'aviation civile de État 1] et [Administration de l'aviation civile de État 2] auront lieu à intervalles de [trois] mois pour discuter des questions d'exploitation et de navigabilité qui découlent des inspections qui ont été réalisées par les inspecteurs respectifs. Pour une meilleure

sécurité, ces réunions auront lieu en vue de résoudre toute anomalie constatée à la suite des inspections et de faire en sorte que toutes les parties soient parfaitement informées de l'exploitation de [exploitant]. Les questions suivantes seront examinées au cours de ces réunions :

- X Opérations aériennes;
- X Maintien de la navigabilité et maintenance des aéronefs;
- X Procédures du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant, s'il y a lieu;
- X Formation et contrôle des compétences des équipages de conduite et de cabine;
- X Toutes autres questions significatives qui découlent des inspections.

Section 9. Sous réserve d'un avis raisonnable, [Administration de l'aviation civile de État 1] est autorisée à avoir accès à la documentation de [Administration de l'aviation civile de État 2] concernant [exploitant] afin de vérifier que [État 2] s'acquitte de ses obligations de supervision de la sécurité transférées de [État 1].

Section 10. Au cours de la mise en application du présent Accord, et avant qu'un aéronef qui relève de cet Accord fasse l'objet d'une sous-location, [État 2], restant État de l'exploitant, doit informer [État 1]. Aucune obligation ni fonction transférée de [État 1] à [État 2] ne peut être assumée sous l'autorité d'un troisième État sans l'accord écrit exprès de [État 1].

ARTICLE V — DISPOSITIONS FINALES

Section 11. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature, et pour les aéronefs énumérés dans le Tableau 1, se terminera à la fin des arrangements de location respectifs en vertu desquels ils sont exploités. Toute modification apportée à l'Accord est convenue par ses parties, par écrit.

Section 12. Tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord doit être résolu au moyen d'une consultation entre les parties.

Section 13. En foi de quoi, les directeurs soussignés de l'aviation civile de [État 1] et de [État 2] ont signé le présent Accord.

Pour le Gouvernement de [État 1]

Pour le Gouvernement de [État 2]

[Signature]

[Signature]

[Nom, titre, lieu et date]

[Nom, titre, lieu et date]

Pièces jointes : Tableau 1 — Aéronefs touchés par le présent Accord
Tableau 2 — Responsabilités de [État 1] et de [État 2] en matière de navigabilité

Tableau 1**AÉRONEFS TOUCHÉS PAR LE PRÉSENT ACCORD**

Type d'aéronef	Numéro d'immatriculation	Numéro de série	Durée de la location
[A320]			[date]
[B737]			[date]
[E120]			[date]
[IL62]			[date]

Tableau 2
RESPONSABILITÉS DE [ÉTAT 1] ET DE [ÉTAT 2]
EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ

Document OACI	Objet	Responsabilités de l'État d'immatriculation ([État 1])	Responsabilités de l'État de l'exploitant ([État 2])
Annexe 8, 2 ^e Partie, Chapitre 4; Doc 9760, Volume II, Partie B, Chapitre 8	Renseignements obligatoires sur le maintien de la navigabilité	Veiller à ce que [Administration de l'aviation civile de État 2] et [exploitant] reçoivent tous les renseignements obligatoires pertinents quant au maintien de la navigabilité.	Veiller à ce que [exploitant] se conforme à tous les renseignements obligatoires quant au maintien de la navigabilité transmis par [Administration de l'aviation civile de État 1].
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, § 5.2.4	Utilisation de l'aéronef conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité		Assumer la responsabilité de l'État d'immatriculation définie au § 5.2.4 de l'Annexe 6, 1 ^{re} Partie.
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, § 8.1.2	Responsabilités de maintenance de l'exploitant	Agréer les organismes de maintenance utilisés par [exploitant] sauf pour les escales situées en dehors de la base principale de l'exploitant.	Agréer les escales situées en dehors de la base principale de [exploitant].
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, § 8.2.1 à 8.2.4	Manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant		Veiller à ce que des éléments d'orientation figurent dans le MCM, agréer le MCM et en transmettre un exemplaire à [Administration de l'aviation civile de État 1].
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, § 8.4.1 à 8.4.3	États de maintenance	Inspecter les états et les documents de maintenance tous les six mois.	Veiller à ce que des états soient conservés conformément aux § 8.4.1 à 8.4.3 de l'Annexe 6, 1 ^{re} Partie, et les inspecter conformément aux exigences du permis d'exploitation aérienne (AOC).
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, § 8.5.1 et 8.5.2	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	Veiller à ce que les exigences de navigabilité de [État 1] soient connues à la fois de [Administration de l'aviation civile de État 2] et de [exploitant].	Veiller à ce que les exigences de navigabilité de [État 1] et de [État 2] soient respectées et à ce que des procédures adéquates soient incorporées dans le MCM.

Document OACI	Objet	Responsabilités de l'État d'immatriculation ([État 1])	Responsabilités de l'État de l'exploitant ([État 2])
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Section 8.6; Doc 9760, Volume II, Partie B, Chapitre 10, Appendice A	Modifications et réparations	Veiller à ce qu'elles aient été agréées antérieurement par l'État de conception et l'État du constructeur.	Veiller à ce que les exigences soient contenues dans le MCM et agréer le MCM.
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Sections 8.7 et 8.8	Organisme de maintenance agréé et fiche de maintenance	Agrément de l'organisme de maintenance de la base de [exploitant] et des procédures pour les Sections 8.7 et 8.8 de l'Annexe 6, 1 ^{re} Partie, et communication à [Administration de l'aviation civile de État 2] des procédures connexes à inclure dans le MCM.	Agrément des arrangements de maintenance d'escale de [exploitant] en dehors de la base. Veiller à ce que des procédures soient contenues dans le MCM et agréer le MCM.

Chapitre 5

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI

L'Assemblée de l'OACI a adopté plusieurs résolutions ayant trait à l'article 83 *bis* en particulier, et aux questions de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs en général. Les résolutions pertinentes actuellement en vigueur sont reproduites ci-dessous, c'est-à-dire la **Résolution A23-2, qui contient le texte de l'article 83 *bis***, et les Résolutions A23-3 et A23-13.

A23-2 : Amendement à la Convention de Chicago concernant le transfert de certaines fonctions et obligations

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 6 octobre 1980, en sa 23^e session,

Ayant pris acte des Résolutions A21-22 et A22-28 sur la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs en exploitation internationale,

Ayant pris acte du projet d'amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale établi par la 23^e session du Comité juridique,

Ayant pris acte du désir général des États contractants de permettre le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant d'un aéronef en cas de location, d'affrètement ou de banalisation ou de tout arrangement similaire relatif audit aéronef,

Ayant estimé qu'il était nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Adopte*, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement à ladite Convention dont le texte suit :

Insérer après l'article 83 le nouvel article 83 *bis* ci-après :

« Article 83 *bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

- 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.

- 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. »;

2. *Fixe* à quatre-vingt-dix-huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention;

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

- a) Le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera ouvert à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du quatre-vingt-dix-huitième instrument de ratification.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États qui sont parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A23-3 : Ratification du Protocole insérant l'article 83 *bis* dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Ayant adopté la Résolution A23-2 qui amende la Convention de Chicago par l'addition d'un nouvel article 83 *bis*,

Prie instamment tous les États contractants d'effectuer les modifications nécessaires dans leur législation nationale et de ratifier l'amendement dès que possible.

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale

L'Assemblée,

Considérant qu'il est d'intérêt pour l'aviation civile internationale que les arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, soient facilités,

Considérant que les dispositions internationales en vigueur ne comportent pas d'empêchement absolu à l'exécution de tels arrangements,

Considérant que, entre autres, l'Annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale n'empêche pas l'État d'immatriculation de déléguer à un autre État le pouvoir d'exercer les fonctions qui lui incombent en vertu de cette Annexe,

Considérant qu'une telle délégation peut faciliter dans certains cas l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage,

Considérant qu'une telle délégation ne peut être faite que sous réserve des droits des États tiers,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été élaborée avant que la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs sur le plan international, particulièrement sans équipage, soient devenus d'un usage très répandu,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale impose à l'État d'immatriculation des responsabilités dont il peut s'acquitter lorsque l'aéronef est exploité par un exploitant de cet État, comme c'est normalement le cas, et dont il ne pourra peut-être pas s'acquitter convenablement dans le cas où un aéronef immatriculé dans cet État est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État dont est ressortissant un exploitant de l'aéronef loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

Considérant que la sécurité et l'économie du transport aérien international risquent d'être compromises par l'absence, dans le texte actuel de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de dispositions qui définissent clairement les responsabilités afférentes aux aéronefs loués, affrétés ou banalisés, particulièrement sans équipage,

Considérant que les cas de location, d'affrètement et de banalisation sont devenus sensiblement plus nombreux et posent de graves problèmes,

Considérant que les dispositions des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui concernent les délégations de pouvoirs d'un État à un autre pour accomplir certaines fonctions ne peuvent être invoquées que sans préjudice des droits des États tiers,

Considérant que le droit de certains États contractants n'est pas davantage adapté à cette situation,

Considérant que le problème fondamental de la responsabilité finale de l'État d'immatriculation en la matière ne sera pas résolu tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

1. *Félicite* le Conseil des mesures qu'il a prises jusqu'à présent en vue de faciliter la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs, d'une part en adoptant divers amendements aux Annexes à la Convention de Chicago et, d'autre part, en faisant procéder par un groupe de travail, puis par un sous-comité spécial du Comité juridique, à l'étude d'un texte approprié;

2. *Déclare* que la question de la location, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs continue de poser de graves problèmes qui doivent être résolus;

3. *Demande instamment* que dans les cas où l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, en serait facilitée, l'État d'immatriculation desdits aéronefs délègue à l'État de l'exploitant, dans la mesure jugée nécessaire, les fonctions qui lui incombent en vertu des dispositions de l'Annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale;

4. *Demande instamment* qu'en pareil cas l'État de l'exploitant apporte à sa réglementation nationale, si cela est nécessaire, les modifications qui s'imposent pour lui permettre d'accepter une telle délégation de fonctions et de contraindre l'exploitant à remplir les obligations qu'impose l'Annexe 6;

5. *Invite* tous les États contractants dont le droit s'opposerait à la location, à l'affrètement ou à la banalisation des aéronefs à en réviser en temps utile les dispositions, en vue de lever ces obstacles et d'étendre leur compétence afin de mieux être en mesure d'assumer les nouvelles fonctions et obligations qui pourraient leur être attribuées en qualité d'État de l'exploitant;

6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A18-16, A21-22 et A22-28.

Chapitre 6

ÉTATS QUI SONT PARTIES À L'ARTICLE 83 *bis*

LISTE DES ÉTATS QUI SONT PARTIES À L'ARTICLE 83 *bis* (Mise à jour au 20 novembre 2002)

Afrique du Sud	21 septembre 1998	Estonie	21 août 1992
Albanie	22 novembre 1999	États-Unis	15 février 1982
Allemagne	19 octobre 1983	Éthiopie	25 juin 1981
Andorre 5)	25 février 2001	Fédération de Russie	3 février 1988
Antigua-et-Barbuda	17 octobre 1988	Fidji	21 septembre 1992
Arabie saoudite	25 juin 1991	Finlande	18 décembre 1991
Argentine	12 août 1987	France	27 août 1982
Arménie	8 décembre 1999	Gambie	20 juin 2000
Australie	2 décembre 1994	Géorgie	4 juillet 2000
Autriche	25 avril 1983	Ghana	15 juillet 1997
Azerbaïdjan	23 mars 2000	Grèce	25 septembre 1984
Bahreïn	7 février 1990	Grenade	8 novembre 1990
Bangladesh	2 septembre 1988	Guatemala	26 avril 1983
Barbade	5 octobre 1981	Guinée	1 ^{er} octobre 1998
Bélarus	24 juillet 1996	Guyana	2 mai 1988
Belgique	23 septembre 1983	Haïti	21 septembre 1984
Belize	24 septembre 1997	Hongrie	27 mai 1981
Bolivie	3 septembre 2002	Îles Marshall	6 avril 1994
Bosnie-Herzégovine	9 mai 1997	Inde	5 août 1994
Botswana	28 mars 2001	Indonésie	29 juillet 1987
Brésil	30 octobre 1990	Iran (République islamique d')	17 juin 1994
Brunéi Darussalam	25 août 2000	Iraq	4 mars 1982
Bulgarie	7 juillet 1981	Irlande	29 mars 1990
Burkina Faso	15 juin 1992	Islande	9 mai 1990
Burundi	10 octobre 1991	Israël	25 février 1983
Cameroun	28 février 2002	Italie	29 novembre 1985
Canada	23 octobre 1985	Jamahiriya arabe libyenne	28 octobre 1996
Chili	28 juin 1982	Jamaïque	26 mai 2000
Chine 3)	23 juillet 1997	Japon	26 juin 1998
Chypre	5 juillet 1989	Jordanie	30 juin 1993
Colombie	19 décembre 1995	Kazakhstan	10 septembre 2002
Croatie	6 mai 1994	Kenya	13 octobre 1982
Cuba	17 mai 1984	Kirghizistan	28 février 2000
Danemark	22 décembre 1983	Koweït	24 mai 1995
Égypte	11 septembre 1981	Lettonie	17 août 1999
El Salvador	8 avril 1998	L'ex-République yougoslave de Macédoine	23 mars 1998
Émirats arabes unis	18 février 1987	Liban	14 avril 1983
Équateur	20 juin 1991	Luxembourg	1 ^{er} octobre 1986
Érythrée	27 mai 1994		
Espagne	11 juillet 1983		

Madagascar	15 décembre 2000	République tchèque	15 avril 1993
Malawi	13 décembre 1990	Roumanie	29 août 1996
Maldives	30 octobre 1997	Royaume-Uni	16 mars 1981
Mali	11 janvier 1984	Saint-Kitts-et-Nevis 6)	20 juin 2002
Maroc	29 janvier 1987	Saint-Marin	3 février 1995
Maurice	6 août 1990	Samoa	9 juillet 1998
Mexique	20 juin 1990	Seychelles	23 septembre 1983
Monaco	9 mai 1991	Singapour	7 mai 1991
Mongolie	22 septembre 1999	Slovaquie	20 mars 1995
Nauru	28 juillet 1994	Slovénie	8 mars 2000
Népal	9 juin 1997	Sri Lanka	27 décembre 2000
Niger	8 avril 1988	Suède	13 juillet 1987
Nigéria	10 mai 2002	Suisse	21 février 1985
Norvège	20 septembre 1995	Suriname	4 septembre 2002
Nouvelle-Zélande	17 mars 1993	Swaziland	28 septembre 2001
Oman	11 mars 1981	Tadjikistan	23 juillet 1996
Ouganda	10 mars 1982	Togo	24 avril 1987
Ouzbékistan	24 février 1994	Tonga	5 février 2002
Pakistan	27 mai 1987	Trinité-et-Tobago	31 janvier 1991
Panama	3 août 1982	Tunisie	29 avril 1985
Papouasie-Nouvelle-Guinée	5 octobre 1992	Turkménistan	14 avril 1993
Paraguay	29 mars 2001	Turquie	13 novembre 1992
Pays-Bas	5 novembre 1981	Ukraine	11 août 1995
Pérou	11 juillet 2000	Uruguay	7 janvier 1982
Philippines	31 janvier 1984	Vanuatu	31 janvier 1989
Pologne	24 janvier 2002	Venezuela	7 mai 2002
Portugal 1) 2)	3 mars 1998	Viet Nam	7 février 1996
Qatar	8 mars 1990	Yougoslavie (R. f. de) 4)	13 janvier 2001
République de Corée	23 avril 1981	Zambie	28 janvier 1993
République de Moldova	20 juin 1997		

- 1) Par une note datée du 13 septembre 1999 et déposée auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 septembre 1999, le Gouvernement du Portugal a informé l'Organisation que, par décret présidentiel n° 184/99 daté du 22 août 1999 et publié à la même date, le Portugal a étendu l'application du Protocole relatif à l'article 83 *bis* au Territoire de Macao. Par conséquent, le Protocole a pris effet pour le Territoire de Macao le 15 septembre 1999.
- 2) Par une note datée du 24 novembre 1999, le Gouvernement du Portugal a fait savoir ce qui suit à l'Organisation de l'aviation civile internationale :

« Conformément à la Déclaration conjointe du Gouvernement de la République portugaise et du Gouvernement de la République populaire de Chine sur la question de Macao signée le 13 avril 1987, la République portugaise continuera à avoir une responsabilité internationale pour Macao jusqu'au 19 décembre 1999, et à partir du 20 décembre 1999, la République populaire de Chine reprendra l'exercice de la souveraineté sur Macao.

À partir du 20 décembre 1999, la République portugaise cessera d'être responsable des droits et obligations internationaux découlant de l'application de la Convention du [Protocole] à Macao. »
- 3) Par une note datée du 6 décembre 1999, le Gouvernement de la République populaire de Chine a fait savoir à l'Organisation de l'aviation civile internationale que ce Protocole s'applique à la Région administrative spéciale de Macao à partir du 20 décembre 1999.

- 4) La Yougoslavie (R. f. de), du fait de son adhésion le 14 décembre 2000 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), est devenue partie à tous les Protocoles portant amendement de la Convention qui étaient en vigueur au moment de son adhésion, laquelle a pris effet le 13 janvier 2001, date d'entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne la Yougoslavie (R. f. de).
- 5) L'Andorre, du fait de son adhésion le 26 janvier 2001 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), est devenue partie à tous les Protocoles portant amendement de la Convention qui étaient en vigueur au moment de son adhésion, laquelle a pris effet le 25 février 2001, date d'entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne l'Andorre.
- 6) Saint-Kitts-et-Nevis, du fait de son adhésion le 21 mai 2002 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), est devenu partie à tous les Protocoles portant amendement de la Convention qui étaient en vigueur au moment de son adhésion, laquelle a pris effet le 20 juin 2002, date d'entrée en vigueur de la Convention en ce qui concerne Saint-Kitts-et-Nevis.

GUIDE SUR LA RATIFICATION

Pour les États qui n'ont pas encore ratifié le Protocole sur l'article 83 *bis*, les documents suivants peuvent être utiles à des fins de ratification :

Guide administratif sur la ratification du Protocole sur l'article 83 *bis*

1. Nom complet de l'instrument :

Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 83 *bis*], signé à Montréal le 6 octobre 1980.

2. Historique :

Assemblée — 23^e session, Montréal, 16 septembre – 6 octobre 1980

3. Résumé :

Ce Protocole prévoit le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant. Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention, lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant dont le principal établissement, ou à défaut, la résidence permanente est 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 lui confèrent les articles 12, 30, 31 et 32 *a*), 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. Le transfert n'aura aucun effet sur les autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré auprès du Conseil de l'OACI et rendu public conformément à l'article 83 de la Convention, 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.

4. Principales raisons de ratifier :

Le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant d'un aéronef loué, affrété ou banalisé, dans les conditions prévues par l'article 83 *bis*, précise les responsabilités relatives à la sécurité, simplifie les procédures et améliore la sécurité aérienne.

5. Entrée en vigueur :

Ce Protocole est entré en vigueur le 20 juin 1997. Au 20 novembre 2002, 137 instruments de ratification avaient été déposés.

6. Dépositaire :

Secrétaire général
À l'attention de la Direction des affaires juridiques
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec) H3C 5H7
Canada

7. Modèle d'instrument de ratification :

**MODÈLE D'INSTRUMENT DE RATIFICATION
PAR LE (NOM DE L'ÉTAT)**

CONSIDÉRANT que (nom de l'État) est partie à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après appelée « la Convention »), y ayant adhéré le (date d'adhésion),

CONSIDÉRANT que ladite Convention a été amendée par le Protocole ci-dessous :

Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 83 bis], signé à Montréal le 6 octobre 1980,

CONSIDÉRANT que le Protocole est entré en vigueur le 20 juin 1997 pour les États qui l'ont ratifié,

ET CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable que (nom de l'État) devienne partie à ce Protocole d'amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale,

EN CONSÉQUENCE, (nom de l'État), ayant examiné ledit Protocole d'amendement, le *RATIFIE*, et confirme que (nom de l'État) s'engage à se conformer à toutes les dispositions qui y sont contenues.

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent instrument de ratification et y ai apposé le sceau de (nom de l'État).

Date

Signature (chef de l'État,
chef du Gouvernement ou
ministre des Affaires étrangères)

Sceau

Chapitre 7

ACCORDS ENREGISTRÉS

Un total de 25 accords, conformément à l'article 83 *bis*, avaient été enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale au 20 novembre 2002, tels qu'ils figurent ci-dessous [des copies de certains accords (non indiqués) ont également été placées dans les appendices]. On trouvera des renseignements sur ces accords, y compris des détails pertinents, dans la *Liste des accords et arrangements concernant l'aviation civile internationale enregistrés auprès de l'OACI* (Doc 9771) diffusée trimestriellement par cette dernière. À titre d'exemples, les pages qui suivent en reproduisent des extraits, tels qu'ils ont été diffusés dans d'anciens numéros de cette liste trimestrielle. On peut également accéder électroniquement à cette information sur le site Web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int, rubrique « Legal ».

N° d'enregistrement	Signataires	Objet	Date de signature	Date d'entrée en vigueur
4574	*Kenya — Arménie	Article 83 <i>bis</i>	8/2/02	1/3/02
4549	*Irlande — Philippines	Article 83 <i>bis</i>	11/1/01 26/1/02	26/1/02
4540	*Irlande — El Salvador	Article 83 <i>bis</i>	21/9/01 21/9/01	21/9/01
4482	*Italie — Luxembourg	Article 83 <i>bis</i>	5/3/01 26/6/01	
4481	*Italie — Luxembourg	Article 83 <i>bis</i>	20/12/99 19/6/01 22/6/01	
4326	*Irlande — Colombie	Article 83 <i>bis</i>	16/1/01	16/1/01
4325	*Italie — Grèce	Article 83 <i>bis</i>	31/1/01 13/3/01	13/3/01
4324	*Italie — Danemark	Article 83 <i>bis</i>	7/8/00 22/8/00	22/8/00
4323	*Italie — Suisse	Article 83 <i>bis</i>	10/7/00 18/7/00 20/9/00 28/9/00	
4322	*Italie — Autriche	Article 83 <i>bis</i>	26/9/00 31/10/00	
4320	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	21/9/00 5/10/00	5/10/00
4319	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	20/10/00 23/10/00	23/10/00

N° d'enregistrement	Signataires	Objet	Date de signature	Date d'entrée en vigueur
4318	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	15/8/00 22/8/00	22/8/00
4317	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	9/8/00 16/8/00	16/8/00
4316	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	4/8/00 24/8/00	24/8/00
4315	*Italie — Allemagne	Article 83 <i>bis</i>	3/8/00 22/8/00	22/8/00
4276	*Irlande — Italie	Article 83 <i>bis</i>	22/9/00 14/10/00	14/10/00
4274	*Irlande — Tunisie	Article 83 <i>bis</i>	5/4/00 15/5/00	15/5/00
4273	*Irlande — Mexique	Article 83 <i>bis</i>	1/12/99 1/2/00	1/2/00
4272	*Irlande — Philippines	Article 83 <i>bis</i>	22/11/99 28/1/00	28/1/00
4271	*Irlande — Colombie	Article 83 <i>bis</i>	21/9/99	21/9/99 (n'est plus en vigueur)
4236	*Bermudes (R.-U.) — Fédération de Russie	Article 83 <i>bis</i>	28/9/99 7/10/99	7/10/99
4199	*Bermudes (R.-U.) — Ouzbékistan	Article 83 <i>bis</i>	11/8/99 20/8/99	20/8/99
4198	*Malawi — Fédération de Russie	Article 83 <i>bis</i>	23/7/99 29/7/99	29/7/99
4171	*Bermudes (R.-U.) — Colombie	Article 83 <i>bis</i>	18/12/98 18/12/98	18/12/98

* Partie qui a enregistré l'accord.

Appendice A*

ACCORD ENTRE [ÉTAT X] ET [ÉTAT Y] AU SUJET DU TRANSFERT DE FONCTIONS ET D'OBLIGATIONS DE SUPERVISION DE LA RÉGLEMENTATION

CONSIDÉRANT que le Protocole qui se rapporte à l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) (ci-après appelée « la Convention »), auquel [État X] et [État Y] sont parties, est entré en vigueur le 20 juin 1997,

CONSIDÉRANT que l'article 83 *bis*, en vue d'un renforcement de la sécurité, prévoit la possibilité de transférer à l'État de l'exploitant, tout ou partie des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation visées dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention,

CONSIDÉRANT que, conformément au Doc 9642 de l'OACI, VIII^e Partie, Chapitre 1^{er}, et sur la base du Doc 8335 de l'OACI, Chapitre 10, il est nécessaire d'établir précisément les obligations et les responsabilités internationales de [État X] (État d'immatriculation) et de [État Y] (État de l'exploitant) conformément à la Convention,

CONSIDÉRANT que, en ce qui concerne les Annexes qui se rapportent à la Convention, le présent Accord organise le transfert de [État X] à [État Y] des fonctions et obligations dont s'acquitte normalement l'État d'immatriculation, comme l'indiquent les articles III et VI ci-dessous,

Le Gouvernement de [État X] et le Gouvernement de [État Y], ci-après désignés « les parties »;

Déclarant leur engagement mutuel en matière de sécurité et d'efficacité de l'aviation internationale;

Reconnaissant qu'ils ont tous les deux un intérêt mutuel à assurer la sécurité aérienne des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale en ce qui a trait aux aéronefs d'exploitation qui figurent sur le registre des aéronefs et des équipages de conduite de [État X] en vertu d'un permis d'exploitation aérienne (AOC) délivré par [État Y];

Souhaitant veiller au maintien de la sécurité des aéronefs d'exploitation qui figurent sur le registre de [État X] en vertu d'un accord de transfert;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE I

Les entités responsables de la mise en œuvre du présent Accord sont [Administration de l'aviation civile X] pour le Gouvernement de [État X] et [Administration de l'aviation civile Y] pour le Gouvernement de [État Y].

* *Note.*— Dans le présent appendice, les références aux documents de l'OACI peuvent avoir changé suite à des amendements.

ARTICLE II

Le présent Accord a été mis au point en fonction des articles 33 et 83 *bis* de la Convention. L'Accord s'applique au transfert de certaines fonctions et obligations contenues dans les Annexes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) exposées ci-dessous entre [Administration de l'aviation civile X] et [Administration de l'aviation civile Y], et la portée de cet Accord se limitera aux aéronefs inscrits sur le registre de [État X] et exploités par des exploitants aériens de [État Y], désignés selon le type, la marque d'immatriculation et le numéro de série dans le Tableau 1 ci-joint. Pour ce qui est du Chapitre 10 du Doc 8335 et de la Partie VIII, Chapitre 1^{er} du Doc 9642 publiés par l'OACI, il est nécessaire d'établir les fonctions et les obligations internationales de [État X] (État d'immatriculation) et de [État Y] (État de l'exploitant) en conformité avec la Convention. Conformément à l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation peut, en vertu d'un accord avec l'État de l'exploitant, transférer tout ou partie de ses fonctions et obligations à titre d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité pour ce qui est des fonctions et obligations transférées.

ARTICLE III

Dans le cas de [État X] et de [État Y], [État X] transfère à [État Y] les fonctions et obligations suivantes, y compris la supervision et le contrôle des points pertinents visés dans les Annexes respectives à la Convention :

- Annexe 1 — *Licences du personnel*, concernant la délivrance ou la validation des licences par l'État de l'exploitant, Annexe 1, Section 1.2.2.
- Annexe 2 — *Règles de l'air*, concernant la conformité d'application des règles et règlements relativement au vol et aux manœuvres des aéronefs.
- Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* (1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions*), concernant les fonctions et obligations qui incombent normalement à l'État d'immatriculation. Celles qui incombent normalement à l'État de l'exploitant ne doivent pas être transférées. Lorsqu'il peut y avoir conflit entre les fonctions et obligations indiquées dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie (surtout les Chapitres 5, 6 et 8), et celles indiquées dans l'Annexe 8, *Navigabilité des aéronefs*, l'attribution des fonctions et obligations particulières est définie au Tableau 2 ci-joint.

[Administration de l'aviation civile X] conservera la responsabilité en vertu de la Convention en ce qui a trait à la supervision et au contrôle de l'Annexe suivante de l'OACI :

- Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*.

ARTICLE IV

C'est à l'État de l'exploitant qu'il incombe de notifier directement aux autres États l'existence et le contenu du présent Accord, conformément à l'article 83 *bis*, alinéa *b*). Cet Accord et ses amendements éventuels seront également enregistrés auprès de l'OACI par l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (Doc 6685 de l'OACI).

ARTICLE V

Une copie certifiée conforme en anglais et en [langue] du présent Accord est placée à bord de chaque aéronef auquel il s'applique. [Administration de l'aviation civile Y] veille à ce qu'une copie certifiée conforme du permis

d'exploitation aérienne (AOC) délivré, où l'aéronef en question sera dûment indiqué et convenablement identifié, soit aussi emportée à bord de chaque aéronef.

ARTICLE VI

En vertu du présent Accord, la seule responsabilité en matière de navigabilité qui soit transférée à [État Y] est l'approbation des escales utilisées par l'exploitant qui sont situées en dehors de sa base principale. Cela est accepté par [État Y].

ARTICLE VII

Les procédures à suivre en ce qui a trait à la navigabilité seront contenues dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant. Le Tableau 2 au présent Accord décrit les fonctions et obligations des parties à cet égard.

ARTICLE VIII

Les réunions entre [Administration de l'aviation civile X] et [Administration de l'aviation civile Y] et les autres parties concernées auront lieu, sur demande, dans un premier temps à intervalles de six mois, pour discuter des questions d'exploitation et de navigabilité qui découlent des inspections qui auront été effectuées par les inspecteurs respectifs. Ces réunions auront lieu dans [État X], État de l'exploitant, ou en terrain neutre en vue de résoudre toute anomalie constatée à la suite des inspections et de faire en sorte que toutes les parties soient parfaitement informées de l'exploitation de l'exploitant. Les questions suivantes seront examinées au cours de ces réunions :

- opérations aériennes;
- maintien de la navigabilité et maintenance des aéronefs;
- toutes autres questions significatives qui découlent des inspections;
- procédures de l'exploitant, s'il y a lieu.

Malgré ces réunions, [Administration de l'aviation civile X] conserve le droit de procéder à des inspections ou des audits, quand elle le juge nécessaire, afin de vérifier que [État Y] s'acquitte de ses obligations de supervision de la sécurité transférées de [État X]. [Administration de l'aviation civile X] sera autorisée à avoir accès à la documentation de [Administration de l'aviation civile Y] qui concerne l'exploitant. Ces inspections auront lieu seulement après qu'un préavis raisonnable aura été donné à [État Y].

ARTICLE IX

Au cours de l'exécution du présent Accord et avant qu'un aéronef relevant de cet Accord fasse l'objet d'une sous-location, [État Y], restant État de l'exploitant, doit informer [État X]. Aucune fonction ni obligation transférée de [État X] à [État Y] ne peut être assumée sous l'autorité d'un troisième État sans le consentement exprès écrit de [État X].

ARTICLE X

Tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord doit être résolu au moyen d'une consultation entre les parties et ne doit être transmis ni à un tribunal international, ni à l'arbitrage, ni à un règlement par tierce partie.

ARTICLE XI

Cet Accord peut être amendé moyennant une entente écrite des parties.

ARTICLE XII

Le présent Accord, qui remplace et annule tous les accords antérieurs entre les parties sur la question, entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux parties et le restera jusqu'à sa résiliation.

En foi de quoi, les directeurs soussignés de [Administration de l'aviation civile X] et de [Administration de l'aviation civile Y] ont signé le présent Accord.

Pour le Gouvernement de l'État Y

[Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
Administration de l'aviation civile Y]

Pour le Gouvernement de l'État X

[Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
Administration de l'aviation civile X]

Pièces jointes : Tableau 1 — Aéronefs touchés par le présent Accord
Tableau 2 — Responsabilités de [État 1] et de [État 2] en ce qui concerne la navigabilité

Le présent Accord est fait en deux exemplaires, l'un en anglais et l'autre en [langue], et les deux sont en vigueur.

Tableau 1
AÉRONEFS TOUCHÉS PAR LE PRÉSENT ACCORD

Exploitant	Type d'aéronef	Marque d'immatriculation	Numéro de série
[...]	[...]	[...]	[...]

Tableau 2

**RESPONSABILITÉS DE [ÉTAT X] ET [ÉTAT Y]
EN CE QUI CONCERNE LA NAVIGABILITÉ**

Document OACI	Objet	Responsabilités de l'État d'immatriculation ([État X])	Responsabilités de l'État de l'exploitant ([État Y])
Annexe 8, Partie II, Chapitre 4; Doc 9642, Partie II, Chapitre 1 ^{er} ; Doc 9389, Chapitre 1 ^{er} , § 1.1.4 et Chapitre 6, § 6.1.2	Maintien de la navigabilité	Élaborer ou adopter des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile. Cette disposition s'étend également aux spécifications de maintenance de l'Annexe 6, mentionnées ci-dessous.	
Annexe 8, Partie II, Chapitre 4, § 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5; Doc 9642, VI ^e Partie, Chapitre 1 ^{er}	Communication avec l'État de conception	Communiquer avec l'État de conception.	
Annexe 8, Partie II, Chapitre 5; Doc 9642, IV ^e Partie, Chapitre 3	Validité du certificat de navigabilité	Délivrer et renouveler le certificat de navigabilité.	
Annexe 8, Partie II, Chapitre 6, Section 6.2	Cas d'un aéronef endommagé	Déterminer l'état de navigabilité de l'aéronef.	
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 5, § 5.2.3 et 5.2.4	Exploitation de l'aéronef conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité		Assumer la responsabilité de l'État d'immatriculation définie au § 5.2.4.
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.1	Responsabilités de maintenance de l'exploitant		Veiller à ce que les responsabilités figurent dans le MCM de l'exploitant.
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.2	Manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant		Veiller à ce que les éléments d'orientation figurent dans un MCM acceptable pour [État X].
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.3	Programme de maintenance.	Approuver le programme de maintenance de l'exploitant.	Veiller à ce que le MCM contienne les responsabilités inhérentes au programme de maintenance et aux procédures de mise au point.

Document OACI	Objet	Responsabilités de l'État d'immatriculation ([État X])	Responsabilités de l'État de l'exploitant ([État Y])
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.4	États de maintenance	Inspecter les états et les documents de maintenance tous les six mois.	Inspecter conformément aux exigences du certificat d'exploitation aérienne (AOC).
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.5	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	Veiller à ce que toutes les spécifications de navigabilité de [État X] soient connues de l'exploitant.	Veiller à ce que les états de navigabilité soient fournis à [État X].
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.6; Doc 9642, VIII ^e Partie, Appendice A, Section 3.7	Modifications et réparations	Veiller à ce qu'elles soient agréées par l'État de conception et l'État du constructeur, et délivrer un agrément.	S'assurer que les procédures figurent dans le MCM de l'exploitant.
Annexe 6, 1 ^{re} Partie, Chapitre 8, Section 8.7	Organisme de maintenance agréé	Agrément de l'organisme de maintenance de la base de l'exploitant et des procédures pour le Chapitre 8, Section 8.7.	Agrément des arrangements de maintenance d'escale de l'exploitant en dehors de la base principale. Veiller à ce que les procédures soient contenues dans le MCM de l'exploitant.

Appendice B*

ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE [ÉTAT X] ET [ÉTAT Y]

FAX

Destinataire : [Administration de l'aviation civile Y]

Objet : [Exploitant de État Y]

Madame,
Monsieur,

Comme vous le savez, l'exploitant nommé ci-dessus se propose de louer un avion de [type], [n° d'immatriculation].

Étant donné que, dans le cas présent, nous nous voyons dans l'impossibilité de remplir les responsabilités de l'État d'immatriculation, nous demandons à votre Administration de bien vouloir superviser les opérations aériennes et la maintenance de l'aéronef en question, conformément à l'Annexe 6 de l'OACI, 1^{re} Partie, Chapitre 3, durant son exploitation par [exploitant de État Y] jusqu'au [date].

Nous vous demandons de bien vouloir observer ce qui suit :

- les spécifications de navigabilité de [État X] doivent être respectées;
- la maintenance ne sera effectuée que par les organismes [régionalement] approuvés;
- les incidents et les accidents importants seront signalés à [Administration de l'aviation civile X];
- les modifications effectuées pendant la période de location seront relevées et signalées.

Veillez noter que selon nos règlements nationaux, la révision annuelle de maintenance (inspection de maintenance) doit être effectuée par un organisme de maintenance de [État X].

Je vous prie de bien vouloir répondre dans les meilleurs délais et d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Sous-Directeur chargé des licences des transporteurs aériens de [Administration de l'aviation civile X]

* *Note.*— Dans le présent appendice, les références aux documents de l'OACI peuvent avoir changé suite à des amendements.

LETTRE

Destinataire : [Administration de l'aviation civile X]

Objet : Location sans équipage d'un aéronef [type], [n° d'immatriculation] de [compagnie de État X] à [exploitant de État Y], qui sera utilisé pour des vols de transport commercial jusqu'au [date].

Mesdames,
Messieurs,

En réponse à votre lettre [référence], nous désirons vous informer que, conformément aux dispositions de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, [Administration de l'aviation civile Y] est disposée à accepter le transfert continu des responsabilités liées à l'exploitation, au personnel et à la surveillance du maintien de la navigabilité en ce qui a trait à l'aéronef cité en objet pendant qu'il est exploité par [exploitant de État Y] jusqu'au [date].

Veillez également considérer que, conformément aux recommandations de l'OACI, votre délégation de pouvoir est reconnue et sera confiée à [Administration de l'aviation civile Y] aux conditions suivantes. Ces conditions, allant dans le sens de ce qui a déjà été convenu dans des cas similaires, permettent des accords de collaboration entre [Administration de l'aviation civile X] et [Administration de l'aviation civile Y], qui décrivent la façon de s'acquitter de leurs responsabilités juridiques pour l'exploitation, le personnel et la surveillance du maintien de la navigabilité, à l'égard de l'aéronef cité en objet quand il est exploité par [exploitant de État Y] au cours de vols de transport commercial en vertu d'un contrat de location sans équipage. Ces accords éviteront aussi un fardeau excessif pour les exploitants en éliminant dans la mesure du possible le dédoublement de tâches.

Responsabilités et fonctions de supervision et de surveillance déléguées :

1. Annexe 6 de l'OACI, 1^{re} Partie.
2. Annexe 8 de l'OACI, Partie II, Chapitres 4, 6 et 8 (seuls les passages qui répondent aux besoins de l'exploitant d'aéronef et ceux qui s'appliquent aux responsabilités de l'autorité de l'exploitant quant à l'exploitation prévue).
3. Annexe 1 de l'OACI.

Accords de collaboration :

- L'aéronef doit se conformer à la conception de type de l'aéronef approuvée par [Administration de l'aviation civile X]; [Administration de l'aviation civile Y] assumera la responsabilité de supervision de la conformité à cette exigence après la livraison de l'aéronef pendant toute la durée de son exploitation par un exploitant national sous immatriculation étrangère.
- L'aéronef doit se conformer aux consignes de navigabilité de [Administration de l'aviation civile X]; à cet égard, on demandera à l'exploitant de [État Y] de souscrire aux consignes de navigabilité applicables de [Administration de l'aviation civile X] et à toute autre mesure de navigabilité exigée par [Administration de l'aviation civile X] selon le système de distribution actuel de [Administration de l'aviation civile X]. [Administration de l'aviation civile X] fournira périodiquement une liste à jour des consignes de navigabilité de [Administration de l'aviation civile X] applicables au type d'aéronef visé et aux éléments ou produits de celui-ci au bureau régional situé à [adresse et numéros] de [Administration de l'aviation civile Y]. Un autre système pour se conformer à ces deux dernières conditions peut être convenu par [Administration de l'aviation civile Y] et [Administration de l'aviation civile X], agences de contrepartie visées, et la solution convenue doit figurer dans le contrat de location. Il peut également être demandé que l'aéronef se conforme aux consignes de navigabilité de [Administration de l'aviation civile Y] applicables au modèle d'aéronef cité en objet ou aux éléments de celui-ci, quand une mesure de navigabilité équivalente n'a pas été rendue

obligatoire par [Administration de l'aviation civile X] ou que des conditions de conformité plus restrictives sont exigées par [Administration de l'aviation civile Y]. Les conditions de conformité avec les mesures de navigabilité obligatoires mentionnées ci-dessus, les implications de celles-ci en matière de conception, et les dérogations éventuelles aux consignes de navigabilité de [Administration de l'aviation civile X], si elles sont demandées ou nécessaires, seront coordonnées par [Administration de l'aviation civile Y] et par [Administration de l'aviation civile X].

- L'aéronef sera entretenu conformément au programme de maintenance approuvé (PMA), consenti par [Administration de l'aviation civile Y] au preneur, pour le type spécifique d'aéronef. La surveillance de la maintenance de l'aéronef sera effectuée par [Administration de l'aviation civile Y] selon les procédures nationales; toute modification au PMA, si elle est exigée (p. ex. prolongations des intervalles à court terme ou de façon permanente), sera approuvée par [Administration de l'aviation civile Y] conformément aux procédures pertinentes approuvées par l'exploitant [État Y]. (Les exigences et les lignes directrices de [État Y] pour la gestion du PMA sont conformes aux exigences, aux lignes directrices et à la documentation explicative [régionales] pertinentes.)
- Les réparations et les modifications importantes à effectuer sur l'aéronef seront approuvées par [Administration de l'aviation civile X]. Comme solution de remplacement, lorsque [Administration de l'aviation civile X] lui en délègue le pouvoir, [Administration de l'aviation civile Y] peut permettre des réparations ou des modifications conformément à ses procédures nationales ou aux procédures prescrites par [Administration de l'aviation civile X] au cas par cas. Des réparations mineures seront approuvées conformément aux procédures de l'Administration de l'exploitant. Les réparations conformes au manuel de réparations structurales (MRS) sont considérées comme approuvées; tout écart par rapport au manuel, une fois classé par [Administration de l'aviation civile Y] comme mineur ou important, sera approuvé conformément à la procédure pertinente indiquée ci-dessus.
- L'aéronef sera exploité conformément au manuel de vol de l'avion (AFM) approuvé par [Administration de l'aviation civile X] et à la liste minimale d'équipements (LME) approuvée par [Administration de l'aviation civile Y], qui doit être moins restrictive que la liste minimale d'équipements de référence (LMER) approuvée; tout écart par rapport à la LME approuvée sera autorisé par [Administration de l'aviation civile Y], conformément aux procédures pertinentes admises pour l'exploitant de [État Y].
- Il sera demandé que l'aéronef soit équipé conformément aux exigences opérationnelles de [État Y] pour le type d'exploitation prévue. Pour cette raison, il peut être demandé que le manuel de vol de l'avion approuvé par [Administration de l'aviation civile X] soit intégré aux suppléments approuvés et exigés par [Administration de l'aviation civile Y] avec l'approbation de [Administration de l'aviation civile X]. S'il est nécessaire d'apporter des changements importants à la conception de type de l'aéronef pour une telle configuration, ceux-ci seront traités conformément aux dispositions décrites précédemment.
- Dès que possible, mais au plus tard trois jours après la survenance d'un cas important en service, qui entrave ou peut entraver le maintien de la navigabilité de l'aéronef, le preneur fournira aux organismes responsables de la conception de type, soit [Administration de l'aviation civile Y] et [Administration de l'aviation civile X], des renseignements rédigés en anglais sur le cas en question. [Administration de l'aviation civile Y] fournira à [Administration de l'aviation civile X] des renseignements plus détaillés sur les processus d'enquête sur les cas importants pour lesquels des mesures de navigabilité obligatoires sont prises ou jugées nécessaires par [Administration de l'aviation civile Y]. S'il arrivait que des cas survenus en service invalident le certificat de navigabilité de l'aéronef, [Administration de l'aviation civile Y] est habilitée à empêcher l'aéronef de reprendre les opérations et elle doit également en informer [Administration de l'aviation civile X] afin que des mesures correctives adéquates soient prises.
- Toutes les inspections de maintenance, les réparations et les modifications à effectuer sur l'aéronef doivent être exécutées par un organisme de maintenance [régional] dûment approuvé ou accepté.

- Les activités de maintenance doivent être effectuées par du personnel détenant les licences ou qualifications nécessaires, dans un organisme accepté par [Administration de l'aviation civile Y], conformément aux règlements nationaux.
- Les opérations aériennes seront effectuées par l'exploitant de [État Y] qui emploie des membres d'équipage de conduite détenteurs d'une licence appropriée, délivrée ou validée par [Administration de l'aviation civile Y], conformément aux règlements nationaux, et validée par [Administration de l'aviation civile X].
- [Administration de l'aviation civile X] renouvellera le certificat de navigabilité de l'aéronef en s'appuyant sur le fait que l'aéronef a été convenablement entretenu et est en état d'être exploité en toute sécurité. Comme convenu, et moyennant une demande présentée dans les délais prescrits par le preneur, [Administration de l'aviation civile Y] effectuera, conformément à ses procédures internes et aux dispositions de la présente lettre, une inspection annuelle complète de l'aéronef pour déterminer s'il est en état de navigabilité. [Administration de l'aviation civile Y] fournira alors à [Administration de l'aviation civile X] l'« ATTESTATION » jointe aux présentes de même que la copie annexée du rapport d'inspection interne pertinent de [Administration de l'aviation civile Y]. Une copie de cette documentation sera envoyée à [compagnie de État X] et conservée à bord de l'aéronef avec le certificat de navigabilité de [État X].
- Le preneur est chargé de la tenue des états de maintenance pendant la location, conformément à l'Annexe 6 de l'OACI et aux procédures nationales; tous les états de maintenance, ainsi qu'ils sont décrits dans l'Annexe 6 de l'OACI, seront transférés au loueur quand l'aéronef sera cédé en vertu du contrat de location.
- Les opérations aériennes, à savoir l'exploitation de l'aéronef en vertu d'une licence ou d'un permis d'exploitation aérienne du preneur de [État Y], seront effectuées aux termes des dispositions des règles et règlements applicables de [État Y]; la surveillance sera assurée par [Administration de l'aviation civile Y], conformément aux procédures nationales en vigueur.
- Le loueur et le preneur s'engageront à fournir libre accès pour une inspection de [Administration de l'aviation civile Y] et de [Administration de l'aviation civile X], respectivement, toutes les fois que cela sera nécessaire. Les états de maintenance et les fiches d'exploitation doivent être tenus à jour et consultables sur demande de [Administration de l'aviation civile Y] et de [Administration de l'aviation civile X], jusqu'à la fin de la délégation. Les documents qui y sont rattachés seront publiés en anglais.
- Le contrat de location et les manuels d'organisation et de maintenance approuvés ou acceptés par [Administration de l'aviation civile Y] du preneur doivent refléter les conditions précitées, le cas échéant.

L'accord conclu au moyen de la présente lettre et votre lettre de délégation de pouvoir déjà mentionnée seront enregistrés auprès de l'OACI, conformément aux dispositions de l'Organisation. Il sera demandé à l'exploitant de [État Y] de conserver à bord, pendant la location, une copie certifiée conforme des lettres susmentionnées.

N'hésitez pas à contacter le soussigné pour tout autre renseignement.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Responsable du Service de maintenance de [Administration de l'aviation civile Y]

ATTESTATION

L'aéronef suivant :

Type :	N° de série :	Marques d'immatriculation :
N° du certificat de navigabilité :		
Temps total :	Cycles totaux :	
Délai depuis la dernière visite :	Cycle depuis la dernière visite :	

équipé de :

Type de moteur :		
1) N° de série :	Temps total :	Cycles totaux :
2) N° de série :	Temps total :	Cycles totaux :
Type d'hélice :		
1) N° de série :	Temps total :	Cycles totaux :
2) N° de série :	Temps total :	Cycles totaux :
Type de groupe auxiliaire de puissance (GAP) :		
N° de série :	Temps total :	

l'inspection de l'avionique ayant été effectuée le :

a été convenablement entretenu conformément au programme de maintenance approuvé le JOUR/MOIS/AN, éd. AN, rév. T et est en état d'être exploité en toute sécurité.

Après vérification, l'aéronef est déclaré en état de navigabilité, conformément aux exigences de [État Y] après qu'une inspection a été faite selon la procédure de [Administration de l'aviation civile Y] et les dispositions de surveillance du maintien de la navigabilité de l'aéronef exploité, en vertu du contrat de location sans équipage formulé dans la lettre [référence]. Cette attestation est présentée en vue de recommander la délivrance de la documentation pertinente relative à la prolongation de la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef mentionné ci-dessus, conformément aux règlements de [État X].

Lieu et date

Signature du responsable des inspections de [Administration de l'aviation civile Y]

Appendice C*

ACCORD DE DÉLÉGATION ENTRE [ÉTAT X] ET [ÉTAT Y] SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 *bis* DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CONSIDÉRANT que le Protocole qui se rapporte à l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) (ci-après appelée « la Convention »), auquel [État X] et [État Y] sont parties, est entré en vigueur le 20 juin 1997,

CONSIDÉRANT que l'article 83 *bis*, en vue d'un renforcement de la sécurité, prévoit la possibilité de transférer à l'État de l'exploitant, tout ou partie des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation visées dans les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa *a*), de la Convention,

CONSIDÉRANT que, conformément au Doc 9642 de l'OACI, VIII^e Partie, Chapitre 1^{er}, et sur la base du Doc 8335 de l'OACI, Chapitre 10, il est nécessaire d'établir précisément les obligations et les responsabilités internationales de [État X] (État d'immatriculation) et de [État Y] (État de l'exploitant) conformément à la Convention,

CONSIDÉRANT que, en ce qui concerne les Annexes à la Convention, le présent Accord organise le transfert de [État X] à [État Y] des responsabilités dont s'acquitte normalement l'État d'immatriculation, comme l'indique le paragraphe 3 ci-dessous,

L'Administration de l'aviation civile de [État X] — [Administration de l'aviation civile X] [adresse]

et

l'Administration de l'aviation civile de [État Y] — [Administration de l'aviation civile Y] [adresse]

ci-après désignées « les parties », sont convenues des dispositions suivantes au nom de leurs gouvernements respectifs, sur le fondement des articles 33 et 83 *bis* de la Convention :

Généralités

1. Conformément à la Convention et à [loi de État X], [État X] sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées à [État Y] moyennant publication ou notification en bonne et due forme du présent Accord, ainsi qu'il est déterminé à l'alinéa *b*) de l'article 83 *bis*.
2. La portée du présent Accord se limitera aux aéronefs inscrits sur le registre des aéronefs civils de [État X] et exploités en vertu d'un arrangement de location par [exploitant 1] et par [exploitant 2], dont le principal établissement est en [État Y].

* *Note.*— Dans le présent appendice, les références aux documents de l'OACI peuvent avoir changé suite à des amendements.

Définitions

Loueur. Propriétaire ou exploitant enregistré de l'aéronef.

Preneur. Exploitant en vertu du permis d'exploitation aérienne à qui l'aéronef est loué.

La liste des aéronefs concernés, identifiés par type, numéro d'immatriculation et numéro de série, est reproduite au Tableau 1, qui indique aussi la durée de chaque arrangement de location.

Responsabilités transférées

3. En vertu du présent Accord, les parties conviennent que [État X] transfère à [État Y] les responsabilités suivantes, y compris la supervision et le contrôle des points pertinents visés dans les Annexes respectives à la Convention :

Annexe 1 — *Licences du personnel*, concernant la délivrance ou la validation des licences par [Administration de l'aviation civile Y].

Annexe 2 — *Règles de l'air*, concernant la conformité d'application des règles et règlements relatifs au vol et aux manœuvres des aéronefs.

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* (1^{re} Partie — *Aviation de transport commercial international — Avions*), concernant les responsabilités qui incombent normalement à l'État d'immatriculation. Lorsqu'il peut y avoir conflit entre les responsabilités indiquées dans l'Annexe 6, 1^{re} Partie, et celles indiquées dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'attribution des responsabilités particulières est définie dans l'Appendice n° 01 ci-joint.

Annexe 8 — En vertu du présent Accord, bien que l'Autorité du loueur [État X] reste entièrement responsable, en vertu de la Convention, de la supervision et du contrôle réglementaires de l'aéronef inscrit sur le registre, conformément à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, la responsabilité de la surveillance de la maintenance des aéronefs loués, exploités en vertu du permis d'exploitation aérienne du preneur, est par les présentes transférée à l'Autorité de ce dernier [État Y], y compris les responsabilités en conformité de l'Annexe 8, Partie II, 3.4, Renseignements relatifs à l'aéronef — Limites d'emploi, 3.5, Perte temporaire de la navigabilité, et le Chapitre 4, Maintien de la navigabilité.

L'Appendice n° 01) ci-après décrit les responsabilités des parties en ce qui concerne le maintien de l'aéronef en état de navigabilité.

Notification

4. C'est à l'État de l'exploitant [État Y], qu'il incombe de notifier directement aux États concernés l'existence et le contenu du présent Accord, conformément à l'article 83 *bis*. Cet Accord et ses amendements éventuels seront également enregistrés auprès de l'OACI par [Administration de l'aviation civile X] ou [Administration de l'aviation civile Y] comme l'exige l'article 83 de la Convention, et conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (Doc 6685 de l'OACI).
5. Une copie certifiée conforme du présent Accord est placée à bord de chaque aéronef auquel il s'applique. Une copie certifiée conforme du permis d'exploitation aérienne (AOC) délivré à [exploitant 1] et [exploitant 2] par [Administration de l'aviation civile Y], où l'aéronef en question est dûment indiqué et convenablement identifié, sera également emportée à bord de chaque aéronef.

Coordination

6. Les réunions entre [Administration de l'aviation civile Y] et [Administration de l'aviation civile X] seront organisées, au besoin, pour discuter des questions d'exploitation et de navigabilité découlant des inspections qui auront été effectuées par les inspecteurs respectifs. Ces réunions peuvent avoir lieu dans les bureaux des autorités respectives. Les questions suivantes peuvent être examinées au cours de ces réunions :
- opérations aériennes;
 - surveillance du maintien de la navigabilité et maintenance des aéronefs;
 - procédures du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant, s'il y a lieu;
 - toutes autres questions significatives qui découlent des inspections.

Disposition finale

7. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature, et se terminera à la fin des arrangements de location respectifs des aéronefs en vertu desquels ils sont exploités. Toute modification apportée à l'Accord est convenue par écrit par les parties.

Le présent Accord est accepté et signé par :

Directeur [Administration de
l'aviation civile X]

Directeur [Administration de
l'aviation civile Y]

Pièces jointes : Tableau 1 — Aéronefs délégués touchés par le présent Accord
Appendice n° 01 — Responsabilités de [État X] et de [État Y]
en ce qui concerne la navigabilité

Tableau 1**AÉRONEFS DÉLÉGUÉS TOUCHÉS PAR LE PRÉSENT ACCORD**

Type d'aéronef	Immatriculation	Numéro de série	Durée de la location	Exploitant
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Appendice n° 01

RESPONSABILITÉS DE [ÉTAT X] ET [ÉTAT Y] EN CE QUI CONCERNE LA NAVIGABILITÉ

I — BUT

Cet appendice vise à établir des accords détaillés de collaboration entre [Administration de l'aviation civile X] et [Administration de l'aviation civile Y] en vue de leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités quant au maintien de la navigabilité des aéronefs sans équipage lorsque les exploitants de [État Y] les utilisent pour les vols de transport commercial.

II — MISE EN ŒUVRE

En ce qui a trait à la mise en œuvre, les points de contact des autorités relatifs à toutes les questions qui concernent la navigabilité, les changements importants et les questions de principe sont les suivants :

[Adresse et numéros de l'Administration
de l'aviation civile X]

[Adresse et numéros de l'Administration
de l'aviation civile Y]

Dans la mesure où sont concernées les activités courantes dont il faut s'acquitter conformément à ces procédures, les responsables des inspections de [Administration de l'aviation civile X] d'un aéronef particulier immatriculé en [État X] coordonneront leur intervention particulière et l'échange nécessaire des renseignements relatifs aux présentes procédures.

III — DÉFINITION DE LA CONCEPTION DE TYPE

L'aéronef doit respecter la conception de type approuvée ou autrement acceptée par l'Autorité de l'État d'immatriculation.

L'Autorité de l'État de l'exploitant assumera la supervision du maintien de la conformité à cette spécification après livraison d'un aéronef, pour la période pendant laquelle il sera exploité par l'exploitant national sous immatriculation [État X].

IV — CHANGEMENTS APPORTÉS À LA CONCEPTION DE TYPE

Il faut avoir obtenu la permission expresse du propriétaire enregistré de l'aéronef avant que des modifications soient incorporées.

1. Changements proposés par l'organisme responsable de la conception de type et approuvés par l'Autorité de l'État de conception.

Les changements proposés par l'organisme responsable de la conception de type (le plus souvent sous la forme de bulletins de service du constructeur de l'aéronef) et approuvés par l'Autorité de l'État de conception sont approuvés pour incorporation dans la série d'aéronefs auxquels la modification se rapporte, dans la mesure où l'on ne s'écarte pas de la modification.

2. Autres changements.

Les changements apportés à la conception de type sont classés comme importants ou mineurs par l'Autorité de l'État de conception ou par celle de l'État d'immatriculation, et approuvés conformément à la procédure qui suit.

Les changements apportés à l'aéronef sont approuvés par l'Autorité de l'État d'immatriculation pour l'aéronef immatriculé en [État X]. Les procédures relatives aux conditions d'approbation sont mentionnées dans l'avis aéronautique [référence] de [État X].

3. Intégration des changements approuvés.

L'intégration des changements de conception approuvés sur l'aéronef conformément à la procédure ci-dessus sera effectuée par un organisme de maintenance dûment approuvé ou accepté. Les travaux de maintenance seront effectués et signés par du personnel possédant les licences ou qualifications nécessaires, conformément aux exigences de [Administration de l'aviation civile Y].

V — MANUEL DE VOL

L'aéronef doit être exploité dans les limites décrites dans le manuel de vol approuvé par l'Autorité de l'État d'immatriculation; néanmoins, le manuel peut comporter des amendements approuvés par l'Autorité de l'État de l'exploitant, moyennant leur acceptation par l'Autorité de l'État d'immatriculation.

VI — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

Conformément à l'Annexe 8 de l'OACI, l'Autorité de l'État d'immatriculation adopte les renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité produits par l'Autorité de l'État de conception, ou les évalue et prend les mesures appropriées à cet égard. Outre les mesures déjà mentionnées, l'Autorité de l'État d'immatriculation peut publier et rendre obligatoires d'autres mesures en matière de navigabilité en ce qui concerne un aéronef loué.

En application des principes indiqués ci-dessus, un aéronef loué doit être conforme aux consignes de navigabilité de l'État d'immatriculation ou aux autres mesures ou renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité de cet État. L'Autorité de l'État de l'exploitant veille à ce que, conformément au système établi par l'Autorité de l'État d'immatriculation, le preneur ait toutes les consignes de navigabilité applicables ou les autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité publiées par cette dernière autorité. En ce qui concerne plus particulièrement l'aéronef immatriculé de [État X], toutes les consignes de navigabilité publiées par l'État de conception applicables à un aéronef, aux produits, aux pièces et aux appareils particuliers de celui-ci s'appliquent.

L'Autorité de l'État de l'exploitant sera chargée de veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité applicables et les autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité publiées par l'Autorité de l'État d'immatriculation s'appliquent adéquatement à l'aéronef loué.

La coordination des dérogations aux consignes de navigabilité ou à d'autres mesures obligatoires relatives à la navigabilité de l'Autorité de l'État d'immatriculation, s'il y a lieu, est effectuée au cas par cas par [Administration de l'aviation civile X] et par [Administration de l'aviation civile Y].

L'État de l'exploitant s'assure que les difficultés qui surviennent en service sont signalées par l'exploitant preneur à son Autorité, conformément aux prescriptions du système de compte rendu des cas nationaux.

L'Autorité de l'État de l'exploitant sera chargée de préciser à l'exploitant le type de rapports de service à signaler à l'Autorité de l'État d'immatriculation (Annexe 6, 1^{re} Partie, § 8.5.1, et Annexe 8, Partie II, § 4.2.8 de l'OACI). Le document (Avis aéronautique [référence] [dernier numéro] — [Administration de l'aviation civile X]) décrit le type de rapports des difficultés en service à signaler.

L'Autorité de l'État de l'exploitant veillera à ce qu'une copie des comptes rendus qui portent sur les cas importants qui ont ou pourraient avoir une incidence sur le maintien de la navigabilité d'un aéronef loué ou qui invalident leur certificat de navigabilité soit également envoyée par l'exploitant du preneur à l'Autorité de l'État d'immatriculation afin que soit apportée la mesure corrective qui s'impose. Dans de tels cas, l'Autorité de l'État

d'immatriculation acceptera que, conformément à l'Annexe 8, § 6.2.1, de l'OACI, l'Autorité de l'État de l'exploitant ait le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, sous réserve d'un avis émis par l'Autorité de l'État de l'exploitant selon lequel l'Autorité de l'État d'immatriculation aura pris la mesure appropriée.

L'Autorité de l'État de l'exploitant veille à ce que l'exploitant du preneur transmette à l'organisme responsable de la conception de type les renseignements sur les cas importants qui ont une incidence sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef loué (voir Annexe 6, 1^{re} Partie, § 8.5.1, et Annexe 8, Partie II, § 4.2.5, de l'OACI).

Les Autorités de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation feront en sorte qu'il y ait un échange de renseignements sur tout résultat découlant des étapes de l'enquête sur les difficultés importantes survenues en service relativement à l'aéronef loué.

L'Autorité de l'État de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant obtienne et évalue les recommandations et les renseignements relatifs à la navigabilité diffusés par les organismes responsables de la conception de type, et mette ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires par l'Autorité de l'État de l'exploitant et celle de l'État d'immatriculation (voir Annexe 6, 1^{re} Partie, § 8.5.2, de l'OACI).

L'Autorité de l'État de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant suive et évalue l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité, la sécurité des vols et la prévention des accidents (voir Annexe 6, 1^{re} Partie, 3.6 et 8.5.1, de l'OACI). Les procédures pertinentes doivent être précisées dans le manuel de gestion de maintenance (MGM) ou dans le manuel de contrôle de maintenance (MCM) de l'exploitant.

VII — RÉPARATIONS

Les réparations des aéronefs seront effectuées sous la surveillance et la responsabilité de l'Autorité de l'État de l'exploitant, selon les procédures habituelles.

Toutes les réparations importantes, à moins qu'elles ne soient contenues dans le MRS, seront approuvées par l'Autorité de l'État de conception et celle de l'État d'immatriculation. Tout dommage qui résulte d'un incident important devrait être notifié à l'Autorité de l'État d'immatriculation avant que débute la réparation.

VIII — MAINTENANCE

L'Autorité de l'État de l'exploitant veille à ce que le MGM de l'exploitant ou un manuel équivalent (p. ex. le MCM) et le programme de maintenance de l'aéronef respectent les exigences de l'État d'immatriculation et celles de l'État de l'exploitant, comme le précise cet appendice. L'Autorité de l'État de l'exploitant doit approuver le MGM ou le MCM et toute révision qui y est apportée, et veiller à ce que les copies pertinentes soient envoyées à l'Autorité de l'État d'immatriculation.

L'aéronef loué, ses moteurs et son équipement seront entretenus conformément au programme de maintenance approuvé par l'Autorité de l'État d'immatriculation, avec l'approbation de l'Autorité de l'État de l'exploitant. Tout changement permanent (p. ex. prolongement des intervalles, changements du contenu et de la classification, ou suppression, des tâches de maintenance) apporté au programme de maintenance de l'aéronef sera approuvé par l'Autorité de l'État d'immatriculation avec l'accord de celle de l'État de l'exploitant. Le programme de maintenance s'appuiera sur le rapport de la Commission de révision de maintenance (CRM), sur les recommandations du constructeur (p. ex. le document de planification de la maintenance) ou sur des normes internationalement reconnues, etc. Dans les cas où un programme de fiabilité fait partie du programme de maintenance approuvé par l'Autorité de l'État d'immatriculation et celle de l'État de l'exploitant ou en est une condition, l'Autorité de l'État de l'exploitant fera en sorte qu'il soit conforme aux procédures nationales et elle en surveillera l'efficacité.

L'exploitant du preneur fournit à l'Autorité de l'État d'immatriculation une copie du compte rendu de fiabilité.

Les états de navigabilité et de maintenance seront conservés par l'exploitant de l'aéronef (preneur) conformément aux procédures approuvées par l'Autorité de l'État de l'exploitant. Les états seront transférés au loueur par le preneur, à la fin de la période du contrat de location.

IX — ÉTATS

L'Autorité de l'État d'immatriculation veille à ce que les états de maintenance et de service de même que la documentation inhérente à la location de l'aéronef, tel que le mentionne l'Annexe 6, 1^{re} et 3^e Parties, de l'OACI, accompagnent ou soient mis à la disposition du preneur au moment de la livraison de l'aéronef.

L'Autorité de l'État de l'exploitant s'assurera que l'exploitant se charge du maintien des états relatifs aux aéronefs et de leur transfert au loueur quand l'aéronef est cédé en vertu du contrat de location.

Les états comprendront :

- a) le temps total de service de l'aéronef et de tous les ensembles à vie limitée;
- b) la situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
- c) les renseignements détaillés sur les modifications et les réparations;
- d) le temps de service depuis la dernière révision ou inspection de l'aéronef, de ses instruments, de son équipement et de ses ensembles;
- e) la situation actuelle de l'inspection de l'aéronef;
- f) les renseignements détaillés sur les activités de maintenance qui ont été effectuées.
(Voir Annexe 6, 1^{re} Partie, 8.4, et 3^e Partie, 6.8, de l'OACI; Annexe 8, Partie II, 4.2; et Doc 9642 — *Manuel de maintien de la navigabilité*, VIII^e Partie, Appendice A, Section 3, de l'OACI.)

L'Autorité de l'État de l'exploitant veille à ce que l'exploitant preneur rende ces états accessibles au loueur et à l'Autorité de l'État d'immatriculation à la fin de la période de location et au renouvellement du certificat de navigabilité de chaque aéronef.

Les autorités veilleront à ce que, au moment du transfert de l'aéronef, la présentation de ces états soit organisée selon les indications et compte tenu des principes du Doc 9642 de l'OACI — *Manuel de maintien de la navigabilité*, VIII^e Partie, Appendice A.

La délivrance, la validation et le renouvellement du certificat de navigabilité d'un aéronef par l'Autorité de l'État d'immatriculation seront considérés comme une approbation des documents relatifs à l'aéronef tels qu'ils se présentent et des états de maintenance y afférents.

Dans le courant des activités menant à l'approbation du contrat de location et avant que l'aéronef soit livré au preneur, les responsables de l'inspection de [Administration de l'aviation civile X] et de [Administration de l'aviation civile Y], avec la collaboration du loueur et du preneur, coordonneront leur action pour faire en sorte que les états de maintenance et les documents utilisés pour la délivrance, la validation et le renouvellement du certificat de navigabilité de l'aéronef par l'État d'immatriculation soient bien ceux que l'on donne au preneur en vue de s'assurer du maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant la période de location.

X — OPÉRATIONS AÉRIENNES ET AUTORISATION

L'Autorité de l'État de l'exploitant est chargée de l'autorisation de toutes les opérations d'un aéronef loué à exécuter conformément au manuel de vol approuvé par l'État d'immatriculation et au manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité de l'État de l'exploitant.

La liste minimale d'équipements (LME) pour chaque aéronef loué selon laquelle les opérations de l'aéronef peuvent être autorisées doit être approuvée par l'Autorité de l'État de l'exploitant et ne doit pas être moins restrictive que la liste minimale d'équipements de référence (LMER) approuvée par l'Autorité de l'État de conception.

Un exemplaire de la LME de l'exploitant, mises à jour comprises, doit être communiqué par l'exploitant de l'aéronef à l'Autorité de l'État d'immatriculation.

XI — SURVEILLANCE ET INSPECTION

Pendant la durée du contrat de location, l'Autorité de l'État de l'exploitant exécute les activités de surveillance et les inspections relatives à l'aéronef loué et à l'exploitant preneur conformément aux procédures en cours, afin de vérifier si l'exploitation de l'aéronef est menée en conformité avec les normes applicables de navigabilité, les normes d'exploitation et les modalités et conditions mentionnées dans le présent appendice. Chaque autorité notifie l'autre de toute observation ou mesure qui affecte la validité d'un certificat ou de la documentation publiée sur l'aéronef loué, ou touche les modalités et conditions de l'autorisation du contrat de location ou l'exploitant preneur.

XII — RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

Le certificat de navigabilité sera renouvelé par l'Autorité de l'État d'immatriculation, en s'appuyant sur le fait que l'aéronef a été convenablement entretenu et qu'il est en état d'être exploité en toute sécurité. À cette fin, l'Autorité de l'État de l'exploitant veille à ce que celle de l'État d'immatriculation puisse à tout moment consulter les états de maintenance.

XIII — COLLABORATION

Chaque Autorité veille à ce que l'autre soit tenue informée de toutes les normes de navigabilité applicables, des spécifications d'exploitation, des prescriptions opérationnelles liées à la conception et aux règlements afférents à son État, et consultera l'autre au sujet des changements qui y sont proposés, dans la mesure où ils peuvent avoir une incidence sur la mise en œuvre de cet appendice.

Chaque Autorité doit fournir l'assistance que l'autre Autorité peut raisonnablement exiger, pour s'acquitter des inspections, des enquêtes et des autres fonctions relatives à l'aéronef loué.

Pour [Administration de l'aviation civile Y]

Pour [Administration de l'aviation civile X]

© OACI 2003
8/03, F/P1/350

N° de commande CIR295
Imprimé à l'OACI

