



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

**MODÈLE DE DOUBLE SUPERVISION DE LA BANALISATION D'AÉRONEFS  
ENTRE DIFFÉRENTS ÉTATS**

[Note présentée par 22 États membres<sup>2</sup>, membres de la  
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail propose un modèle alternatif à l'article 83 *bis* de la Convention de l'aviation civile internationale afin de permettre la banalisation d'aéronefs entre les compagnies aériennes de différents États. Le modèle en question a été un outil important pour les États membres de la CLAC, et l'organe directeur de l'aviation civile n'a pas de précédent qui puisse servir de référence.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements et le contexte présentés dans la présente note ;
- b) à appuyer les conclusions présentées au paragraphe 3 ;
- c) à adopter les recommandations du paragraphe 4.

**Références :**

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site web [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 Une analyse des politiques aériennes des États a été réalisée conformément au Plan stratégique de la CLAC et il a fait ressortir qu'il existe une tendance à inclure dans ces politiques des normes, critères et/ou procédures liés aux accords de collaboration, que des pays se montrent plus ouverts auxdits accords et que d'autres les appliquent d'une manière plus restrictive.

1.2 À partir des années 1990, il devient plus évident en Amérique latine que les droits de trafic aérien s'ouvrent aux tendances internationales et suivent des modèles davantage compatibles avec les alliances mondiales entre exploitants. Dans ce contexte de marchés aériens plus libéraux, les accords de partage de codes deviennent absolument essentiels aux exploitants en quête de compétitivité.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

<sup>2</sup> Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1.3 La pratique de la location d'aéronefs s'est étendue. L'utilisation d'aéronefs loués dans un contexte réglementaire libéralisé facilite l'entrée de nouveaux transporteurs aériens sur le marché et/ou permet une utilisation maximale des aéronefs.

1.4 En général, les États disposent d'une clause type pour les accords de partage de codes ou ils se guident sur celle qui est proposée dans le modèle d'accord sur les services aériens (MASA) de l'OACI. Néanmoins, en matière de banalisation d'aéronefs, il s'avère que la majorité des États n'ont pas de clause type ou n'ont pas appliqué ce cas de figure.

1.5 Il a été constaté que même s'il existe des dispositions spécifiques ou des textes de réglementation à cet égard dans tous les États, et qu'ils disposent des critères administratifs correspondants, des États ne permettent toujours pas la banalisation d'aéronefs en raison des difficultés d'application du transfert des responsabilités, aux termes de l'article 83 *bis* de la Convention de l'aviation civile internationale.

1.6 La Convention de Chicago de l'aviation civile internationale fixe clairement les responsabilités qui incombent à l'État d'immatriculation et à l'État de l'exploitant en matière de sécurité. Néanmoins, cela est plus difficile à appliquer à la banalisation d'aéronefs entre différents exploitants d'États différents et pour de très courtes périodes de temps.

1.7 Attendu que la banalisation d'aéronefs est un arrangement nécessaire pour les exploitants afin d'améliorer l'efficacité et surtout de mieux utiliser les aéronefs ou de suppléer au manque temporaire de disponibilité de leur matériel volant, un modèle alternatif à l'article 83 *bis* a été élaboré. Ce modèle maintient les responsabilités de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation, qui garantit la sécurité, n'entraîne pas de coûts plus élevés pour les exploitants et permet la banalisation à l'heure d'aéronefs.

1.8 Plusieurs États de la région appliquent actuellement cet accord avec d'autres États de la région (Brésil, Chili, Colombie, Équateur et Pérou), aux fins de la banalisation d'aéronefs. Il s'intitule « Mémoire d'accord de coopération entre autorités des aéroports pour la double supervision de sécurité en ce qui concerne les contrats de banalisation d'aéronefs » et on peut conclure que sa mise en œuvre et son application ont été un succès, étant donné que 25 000 processus de banalisation d'aéronefs ont eu lieu par an, sans aucun inconvénient au plan de la sécurité.

## 2. DESCRIPTION DU MODÈLE

2.1 L'accord se fonde sur et est guidé par la volonté des autorités aéronautiques de prendre des mesures qui encouragent, facilitent et simplifient l'exploitation des aéronefs, les activités des compagnies aériennes et le rendement du personnel aéronautique d'un État dans l'espace aérien de l'autre État, en vue de développer les activités et les relations aéronautiques entre ces deux pays ; et la nécessité de coordonner le contrôle effectif et la supervision qui revient à chaque autorité dans leur domaine de juridiction en matière d'exploitation d'aéronefs de compagnies aériennes agréées par les gouvernements respectifs pour le transport aérien international de passagers, de fret et/ou de courrier postal.

2.2 Attendu qu'il est dans l'intérêt mutuel des deux parties de faciliter la coopération technique et opérationnelle entre leurs compagnies aériennes, afin d'être plus efficaces en utilisant au mieux leurs aéronefs, les principes de base nécessaires à l'exécution des contrats de banalisation d'aéronefs ont été inclus dans cet instrument, dans un cadre qui garantit que l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant assument leurs responsabilités.

2.3 Comme il est dans l'intérêt des deux parties de renforcer la sécurité par le biais de la surveillance continue, l'autorité aéronautique de l'un des États reconnaît la valeur de la participation de l'autorité de l'autre État et accepte ses éventuelles mesures d'inspection et de supervision permanente sur son territoire et dans son espace aérien des aéronefs sous son immatriculation, sans préjudice des responsabilités qui lui incombent en tant qu'État d'immatriculation, en particulier en ce qui concerne les Annexes 1, 6 et 8 à la Convention de Chicago.

2.4 L'accord a une grande portée et couvre les aéronefs immatriculés dans les États et inclus dans les spécifications opérationnelles, ainsi que la délivrance et la validation des licences et les qualifications du personnel aéronautique, sur une base réciproque, et toutes les mesures permettant de maintenir la supervision de ces instruments, conformément à la réglementation et à la législation des deux États.

2.5 En résumé, les responsabilités de chaque État partie à l'accord sont maintenues dont, entre autres, les suivantes :

a) l'autorité aéronautique de l'État d'immatriculation :

- 1) octroie et/ou valide les licences et qualifications du personnel aéronautique qui en fait la demande, en conformité avec sa législation interne, afin de remplir ses fonctions en ce qui concerne les aéronefs avec son immatriculation ;
- 2) conserve à tout moment le plein contrôle sur tout ce qui concerne la navigabilité des aéronefs sous son immatriculation utilisés par les compagnies aériennes autorisées par l'autre État, lorsqu'il existe des contrats de location d'aéronefs banalisés (location à l'heure) ;
- 3) accepte toutes les mesures de supervision que l'autorité aéronautique de l'autre État souhaite prendre, même si cela implique une double supervision, qui sont liées à la navigabilité des aéronefs sous son immatriculation, lorsqu'ils sont exploités par des compagnies aériennes de l'autre État ;
- 4) s'acquitte de toutes les responsabilités de l'État de l'exploitant en ce qui concerne les compagnies aériennes de son État, quelle que soit l'immatriculation de l'aéronef.

b) l'autorité aéronautique de l'État de l'exploitant :

- 1) octroie et/ou valide les licences et qualifications du personnel aéronautique qui en fait la demande, en conformité avec sa législation interne ;
- 2) prend les mesures d'inspection et de supervision permanente des aéronefs immatriculés dans l'autre État lorsqu'ils sont exploités par des compagnies aériennes de son État ;
- 3) effectue les inspections qu'elle juge nécessaires afin de vérifier que les conditions dans lesquelles le certificat de navigabilité a été délivré sont constamment maintenues ;
- 4) s'assure que l'exploitant inclut ses responsabilités de maintenance dans le Manuel général de maintenance (MGM) ;

- 5) s'assure que les responsabilités en vertu du Programme de maintenance et l'élaboration des procédures figurent dans le MGM ;
- 6) inspecte les registres de maintenance conformément au Plan de surveillance continue ;
- 7) vérifie que l'exploitant effectue l'analyse de navigabilité et communique les rapports à l'État d'immatriculation ;
- 8) vérifie que les procédures d'application des modifications ou des réparations des aéronefs figurent dans le MGM de l'exploitant et sont constamment appliquées ;
- 9) vérifie que les arrangements de maintenance en piste hors de la base principale de maintenance sont appliqués correctement, conformément aux procédures qui figurent dans le MGM ;
- 10) s'acquitte de toutes les responsabilités de l'État de l'exploitant en ce qui concerne ses compagnies aériennes, quelle que soit l'immatriculation des aéronefs.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Ce modèle maintient inchangées les responsabilités de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

3.2 Ce modèle prend en considération l'importance de la coopération entre États afin d'améliorer la supervision des aéronefs immatriculés dans l'un des États, lorsqu'ils sont exploités par les compagnies aériennes d'un autre État, assurant ainsi la sécurité des processus de banalisation d'aéronefs.

3.3 Ce modèle n'entraîne pas de coûts plus élevés pour les exploitants, étant donné qu'il permet une utilisation efficace de leurs aéronefs et de suppléer au manque temporaire d'aéronefs dans leur propre flotte, afin de pouvoir honorer leurs engagements commerciaux.

### 4. RECOMMANDATIONS

4.1 L'OACI devrait examiner les renseignements et le contexte exposés dans la présente note, afin d'analyser l'opportunité de promouvoir ce modèle alternatif de banalisation d'aéronefs entre compagnies aériennes de différents États.