



Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau

GUI-GB 012 AIR

Orientations sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis*

Edition : 01
Révision : 00
Date : 03/12/2020



 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i>	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 2 sur 22
---	--	---

SOMMAIRE

1. REFERENCES	3
2. DEFINITIONS	3
3. ACRONYMES	4
4. OBJET	5
5. DOMAINE D'APPLICATION.....	5
6. TRANSFERT DES RESPONSABILITES ET DELEGATION DE POUVOIRS.....	5
6.1. INITIALISATION DE LA PROCEDURE.....	6
6.2. UTILISATION APPROPRIEE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i> (LOCATION SANS OU AVEC EQUIPAGE)	7
6.3. RESPONSABILITES DECOULANT DU TRANSFERT DES FONCTIONS ET OBLIGATIONS	9
6.4. AFFECTATION D'INSPECTEURS NAVIGABILITE	11
6.5. PREPARATION DE L'ACCORD.....	12
6.6. LEGISLATION	12
6.7. EVALUATION	12
6.8. TENEUR DE L'ACCORD.....	13
6.9. DUREE DE L'ACCORD	14
6.10. POUVOIR DE CONCLURE DES ACCORDS	14
6.11. ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRES DE L'OACI	14
6.12. SURVEILLANCE CONTINUE DE L'AERONEF	14
6.13. RENOUVELLEMENT DE LA VALIDITE DU CERTIFICAT D'AUTORISATION	14
6.14. RESILIATION DE LA CONVENTION	15
6.15. TRANSPORT DE L'ACCORD A BORD DES AERONEFS	15
6.16. COORDINATION ET RESPONSABILITES EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE DES DEUX ETATS.....	16
6.17. CODAGE DES EMETTEURS DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT) EN VERTU D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i>	16
7. ARCHIVAGE	17
ANNEXES	17
MODELE D'ACCORD ENTRE [ETAT 1] ET [ETAT 2] SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i> DE LA CONVENTION	17

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 3 sur 22
---	---	---

1. REFERENCES

OACI – Convention de Chicago, Art. 83 bis

OACI - Doc 8335, Partie 5

OACI – Annexe 6, 1re Partie, Suppl. D, 2.5.2, 3e Partie, Suppl. D, 2.5.2

OACI - Doc 9760, Partie IV, C6

OACI - Doc 10059

OACI - Circulaire 295

OACI – Annexe 6, Partie I, 6.1.5, Part II, 2.4.18, Part III, Section II, 4.1.5 & Section III, 4.13

2. DEFINITIONS

Affrètement. Arrangement contractuel entre un transporteur aérien et une entité qui loue ses aéronefs à court ou à long terme.

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 des exploitations étant assuré par le transporteur autorisé sur chaque route.

Base d'exploitation. Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

Note.— La base d'exploitation est normalement le lieu où le personnel intervenant dans les activités d'exploitation d'un aéronef travaille et où les dossiers relatifs à l'exploitation se trouvent. Une base d'exploitation a un degré de permanence supérieur à celui d'une escale ordinaire.

Certifier en état de navigabilité. Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.

Contrôle d'exploitation. 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.

En état de navigabilité. État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Note.— La définition de l'« État de l'exploitant » dans les Annexes s'applique exclusivement aux transporteurs aériens commerciaux.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 4 sur 22
---	---	---

État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale. État où l'exploitant d'un aéronef de l'aviation générale a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Note.— La définition de l'« État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale » s'applique exclusivement aux fins du présent manuel.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Location. Prise en location d'aéronefs — plutôt que leur achat — par un transporteur aérien (c.-à-d. un transporteur aérien commercial) ou une entreprise autre qu'une compagnie aérienne.

Location avec équipage. Accord en vertu duquel l'aéronef est loué avec un équipage.

Location avec équipage partiel. Accord en vertu duquel un aéronef est loué avec un équipage partiel.

Location sans équipage. Accord en vertu duquel un aéronef est loué sans équipage.

Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Permis d'exploitation aérienne (AOC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Validation (d'un certificat de navigabilité). 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.

Validation (d'une licence). Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location

3. ACRONYMES

AAC : Autorité d'aviation civile

EE : État de l'exploitant

EI : État d'immatriculation

ELT : Émetteur de localisation d'urgence

LME : Liste minimale d'équipements

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 5 sur 22

MCM : Manuel de contrôle de maintenance

PEA : Permis d'exploitation aérienne

PLG : Établissement principal d'un exploitant d'aviation générale

RSOO : Regional Safety Oversight Organization

4. OBJET

Le présent chapitre a pour objet de fournir des orientations aux Inspecteurs Navigabilité en référence à la Circulaire 295 et au Doc 10059 de l'OACI pour améliorer la supervision de la sécurité aérienne dans les cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs en exploitation internationale.

La séparation de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant (ou l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale) peut poser des problèmes en termes de sécurité, à moins d'une définition claire des responsabilités de supervision de chacun des deux États. L'utilisation optimale et correcte de l'article 83 *bis* contribue à contrer ces risques potentiels pour la sécurité.

5. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à tout aéronef immatriculé à l'étranger et loué par un exploitant de [ETAT] et permet de transférer certaines responsabilités de supervision de la sécurité de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant.

6. TRANSFERT DES RESPONSABILITES ET DELEGATION DE POUVOIRS

La Convention n'empêche pas l'État d'immatriculation de déléguer à un autre État le pouvoir d'exercer, en son nom, certaines fonctions liées à ses responsabilités en matière de supervision. En pareille situation, les fonctions sont exercées par l'autre État, par exemple l'État de l'exploitant, conformément aux lois et règlements de l'État d'immatriculation. En vertu d'un tel accord bilatéral, qui ne lie pas les autres États parties à l'article 83 *bis*, la responsabilité ultime à l'égard des fonctions reste celle de l'État d'immatriculation et est régie par ses lois et règlements.

Il convient de distinguer la délégation de pouvoirs du transfert de responsabilités découlant d'un accord au titre de l'article 83 *bis*. Lorsqu'un transfert de fonctions et obligations a été effectué adéquatement au moyen d'un tel accord et que d'autres États parties à l'article 83 *bis* ont été dûment informés, l'État de l'exploitant/du PLG exerce les fonctions et obligations transférées et la responsabilité de ces dernières lui est également dévolue. Il s'ensuit que l'État d'immatriculation est libéré de ces responsabilités, et les obligations et fonctions transférées sont régies par les lois et règlements de l'État de l'exploitant/du PLG.

En résumé, si les obligations et fonctions incombant normalement à l'État d'immatriculation sont transférées en vertu de l'article 83 *bis*, l'État de l'exploitant/du PLG en sera responsable à l'échelle internationale et les remplira conformément à ses propres lois et règlements. En revanche, en cas de délégation bilatérale d'obligations et de fonctions, qui ne lie pas les autres États parties à l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation demeure en dernier ressort responsable de ces fonctions et obligations conformément à ses propres lois et règlements.

Bien que la conclusion d'accords au titre de l'article 83 *bis* puisse constituer la meilleure solution en termes de sécurité, l'option d'une simple délégation bilatérale des fonctions de supervision par l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG reste possible pour les États n'ayant pas ratifié le Protocole de l'article 83 *bis* ou pour ceux qui l'ont fait, mais ne sont actuellement pas en mesure d'appliquer les accords au titre de l'article 83 *bis* sur leur

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 6 sur 22

territoire de compétence, ou au cas où la délégation, notamment par le biais d'une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), ajouterait plus de valeur aux opérations et à la supervision de la sécurité qu'un transfert des fonctions de supervision en vertu de l'article 83 *bis*.

Une autre option qui pallierait les problèmes de sécurité lorsque l'État d'immatriculation est différent de l'État de l'exploitant/du PLG consisterait à radier l'aéronef du registre de l'État d'immatriculation et à l'inscrire sur le registre de l'État de l'exploitant/du PLG. Ce processus dépend normalement des règlements régissant la propriété et l'immatriculation dans les deux États et des conditions de location, d'affrètement, de banalisation, ou de tout arrangement similaire prévoyant un tel changement de registre. Une fois la nouvelle inscription effectuée, le nouvel État d'immatriculation assumerait les responsabilités en matière de supervision de la sécurité de l'aéronef.

Il convient de rappeler à cet égard qu'en vertu de l'article 18 de la Convention, un aéronef ne peut pas être immatriculé dans plus d'un État, il doit être radié du registre avant de pouvoir être immatriculé dans un autre État.

6.1. INITIALISATION DE LA PROCEDURE

La procédure est normalement lancée par l'autorité étrangère à la demande du propriétaire de l'aéronef ou du locataire s'il est responsable de l'aéronef à l'encontre de l'autorité (cas de sous-location).

L'AAC pourra être informée par l'autorité étrangère ou par le futur opérateur détenant un PEA de [ETAT]. Il accepte que la responsabilité lui soit transférée par le biais du contrat de location ou d'un accord équivalent conclu entre le propriétaire et l'opérateur ou entre opérateurs.

Une demande officielle de transfert de fonctions, de tâches et de responsabilités à l'AAC est attendue de la part de l'autorité étrangère, indiquant au minimum les éléments suivants :

- identification de l'aéronef - type, marques de nationalité et d'immatriculation, numéro de série ;
- type de contrat commercial pour la location, l'affrètement ou l'échange d'aéronefs ;
- durée de l'accord ;
- identification du propriétaire, du bailleur et du locataire ;
- identification du (futur) opérateur, y compris le site d'établissement principal ;
- N° PEA ;
- identification du pays d'où les responsabilités doivent être transférées.

6.1.1. ARRANGEMENTS DANS L'AVIATION GENERALE

En ce qui concerne l'aviation générale, l'État d'immatriculation est normalement l'État où le propriétaire/ l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou sa résidence permanente, ce qui explique pourquoi l'Annexe 6 —Exploitation technique des aéronefs, Partie 2 — Aviation générale internationale — Avions, de la Convention n'a pas traité jusqu'à présent du concept de l'«État de l'exploitant » par opposition à celui de l'« État d'immatriculation ».

Néanmoins, l'État où l'exploitant installe son siège principal d'exploitation ou sa résidence permanente peut différer de l'État d'immatriculation, soit parce que le propriétaire/l'exploitant transférera ses activités dans un autre État pendant une période importante, auquel cas la base d'exploitation constitue le siège principal d'exploitation, soit parce qu'un autre exploitant (étranger) loue l'aéronef.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 7 sur 22

Dans de telles situations, la pratique a montré que l'État d'immatriculation peut éprouver des difficultés pratiques à superviser l'aéronef et appliquer ses propres règlements à l'aéronef. Ces difficultés sont aggravées par l'absence de coopération et de coordination normales avec les exploitants aériens commerciaux.

6.1.2. SIEGE PRINCIPAL D'EXPLOITATION —TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL ET AVIATION GENERALE

Le transport aérien commercial englobe les opérations tant régulières que non régulières des compagnies aériennes, qui ont trait à l'exploitation d'aéronefs aux fins de transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. L'aviation générale comprend toutes les opérations de l'aviation civile autres que le transport aérien commercial ou les travaux aériens. Les aéronefs de l'aviation générale vont des planeurs aux parachutes motorisés en passant par les hélicoptères, les avions d'affaires des entreprises, voire les gros aéronefs de la catégorie « transport ».

Autant les vols de transport commercial que les vols d'aviation générale peuvent être effectués sur une base internationale. Les vols d'aviation générale ne nécessitent pas l'octroi d'un PEA comme l'exige l'Annexe 6, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, et Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères pour les vols commerciaux internationaux.

Le concept de siège principal d'exploitation de l'exploitant n'a pas jusqu'à présent été défini dans les documents de l'OACI, même s'il est mentionné dans l'article 83 bis et dans la définition de l'« État de l'exploitant » pour les vols de transport commercial.

Les éléments justificatifs du siège principal d'exploitation peuvent, dans ce contexte, être fondés sur les indicateurs ci-après en ce qui concerne l'exploitant aérien :

- a) est établi et constitué sur le territoire de l'État conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes ;
- b) a une part substantielle de ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de l'État ;
- c) y paie l'impôt sur les sociétés, et y immatricule et base ses aéronefs ;
- d) emploie un nombre significatif de ressortissants ou de résidents de cet État à des postes techniques, opérationnels et de direction.

En fonction des circonstances, différentes méthodes peuvent être appliquées pour identifier, dans le contexte de l'aviation générale, l'État vers lequel il est possible de transférer les responsabilités en vertu d'un accord au titre de l'article 83 bis et qui peut être désigné dans le cadre du présent manuel comme l'État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale (État du PLG), même si ce concept n'est pas encore formellement défini dans d'autres documents de l'OACI. S'il s'agit d'un aéronef d'affaires, le lieu de constitution de l'entreprise sera normalement considéré comme l'État du PLG. Dans certains cas, l'État où l'aéronef est basé, peut également être le lieu où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou sa résidence permanente, et doit être considéré comme l'État du PLG. Tout dépendra des circonstances propres à chaque cas.

6.2. UTILISATION APPROPRIÉE DE L'ARTICLE 83 bis (LOCATION SANS OU AVEC EQUIPAGE)

L'article 83 bis s'applique aux aéronefs exploités en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs ou de tout autre arrangement similaire. Essentiellement, une des deux situations suivantes se présente du point de vue de la supervision de la sécurité : l'aéronef fait l'objet d'une location sans ou avec équipage.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 8 sur 22
---	--	--

Dans le cas d'une **location sans équipage**, lorsque les opérations doivent se dérouler dans un État autre que l'État d'immatriculation, les fonctions et obligations pertinentes qui découlent de la Convention sont les suivantes :

- a) navigabilité : l'État d'immatriculation (généralement l'État du loueur) est l'autorité qui délivre le certificat de navigabilité, en coopération avec l'État de l'exploitant/du PLG, et il lui incombe de contrôler le maintien de la navigabilité de l'aéronef ;
- b) licences de membres d'équipage : l'État d'immatriculation est responsable de la délivrance/validation des licences de membres d'équipage ;
- c) opérations techniques : en ce qui concerne les vols de transport commercial, les aéronefs loués sans équipage et exploités sur la base du PEA du preneur relèvent, eu égard à la supervision de la sécurité, de l'État de l'exploitant (émetteur du PEA). S'agissant de l'aviation générale, il peut arriver que le PLG se trouve dans un État autre que l'État d'immatriculation, mais ce dernier reste entièrement responsable de la supervision de la sécurité, car la Partie 2 et la Partie 3, Section III, de l'Annexe 6 ne contiennent pas d'exigences spécifiques à l'État du PLG.

Dans le cas d'une **location avec équipage**, les fonctions et obligations pertinentes découlant de la Convention entraînent les conséquences ci-après :

- a) navigabilité : l'État d'immatriculation est l'autorité qui délivre le certificat de navigabilité et il lui incombe de contrôler le maintien de la navigabilité de l'aéronef ;
- b) licences de membres d'équipage : l'État d'immatriculation est responsable de la délivrance/validation des licences de membres d'équipage ;
- b) opérations techniques : les aéronefs faisant l'objet d'une location avec équipage continuent en général d'être exploités sur la base du PEA du loueur. Le loueur est l'exploitant réel et le preneur l'exploitant contractant. Dans certains cas, qui sont rares en raison de préoccupations liées à la sécurité, un aéronef loué avec équipage peut être exploité sur la base du PEA du preneur, de sorte que l'État du preneur est l'État de l'exploitant. Cette dernière (rare) situation peut aussi se produire dans les vols d'aviation générale, où l'État du preneur peut être différent de l'État d'immatriculation et est connu comme l'État du PLG. Dans ce cas, comme déjà mentionné, l'État d'immatriculation demeure responsable de la supervision de la sécurité des opérations techniques, conformément à la Partie 2 de l'Annexe 6.

Par conséquent, en ce qui concerne les responsabilités de l'État à l'égard des opérations faisant appel à la location avec équipage, la principale différence par rapport à la situation nécessitant la location sans équipage réside dans le fait que les aéronefs loués avec équipage sont généralement exploités par le loueur et non par le preneur. Le même État est donc normalement à la fois l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant/du PLG.

Étant donné que l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant/du PLG seront généralement le même État dans le cas d'un aéronef loué avec équipage, l'article 83 *bis* n'est pas pertinent pour les contrats de location avec équipage. Dans les rares cas où un aéronef loué avec équipage est exploité en vertu du PEA du preneur et l'État de l'exploitant diffère de l'État d'immatriculation, l'article 83 *bis* pourrait en théorie être pris en compte pour le transfert des responsabilités dans la mesure où la location avec équipage est de longue durée. Toutefois, du point de vue de la sécurité, cela n'est assurément pas à recommander : dans l'hypothèse peu probable où il est déterminé que le preneur serait l'exploitant d'un aéronef loué avec équipage en vertu d'un contrat de location avec équipage, l'autorité responsable devra établir si le preneur peut efficacement maintenir le contrôle opérationnel de l'aéronef ; en pareils cas, la formation et la supervision de l'équipage de conduite, notamment les modalités de son intégration à l'exploitation du preneur, constituent des considérations critiques.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 9 sur 22
---	--	---

La principale exigence pour le transfert des responsabilités de supervision est l'exploitation d'un aéronef immatriculé dans un État par un exploitant d'un autre État. De plus, l'article 83 *bis* n'est pas conçu pour s'appliquer à des dispositifs à très court terme et n'est donc pas pertinent ou recommandé pour les opérations de location avec équipage.

Compte tenu de ces facteurs, l'article 83 *bis* est mieux adapté et devrait par conséquent être généralement utilisé pour les situations de location sans équipage à long terme.

6.3. RESPONSABILITES DECOULANT DU TRANSFERT DES FONCTIONS ET OBLIGATIONS

La présente section donne des orientations générales sur les aspects juridiques/techniques des Annexes de la Convention qui peuvent être transférés en tout ou en partie de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG, en commençant par les dispositions de la Convention [articles 12, 30, 31, 31, 32, alinéa a)], suivies d'une description du rapport entre les articles susmentionnés et les Annexes pertinentes en ce qui concerne des paragraphes spécifiques.

Lorsqu'un État d'immatriculation a établi que ses fonctions et obligations peuvent être convenablement remplies par l'État de l'exploitant/du PLG, l'État d'immatriculation peut transférer l'ensemble ou une partie de ses fonctions en vertu d'un accord au titre de l'article 83 *bis*. Les fonctions et obligations pouvant être transférées sont liées aux dispositions ci-après de la Convention :

Article 12 — Règles de l'air : les responsabilités découlant de cet article sont les suivantes : veiller à ce que l'aéronef respecte les règles et règlements en vigueur relatifs au vol et à la manœuvre des aéronefs où qu'ils se trouvent ; et poursuivre toutes les personnes contrevenant à ces règles et règlements (l'État de l'exploitant/du PLG aura établi ce principe dans le cadre de la législation nationale).

Article 30, alinéa a) — Équipement radio des aéronefs : la responsabilité pouvant être transférée en vertu de cet article est la délivrance d'un permis d'installation et d'exploitation d'appareils émetteurs.

Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) — Licences du personnel : les responsabilités découlant de ces articles sont la délivrance ou la validation de licences et certificats de compétence des pilotes et d'autres membres d'équipage de conduite en fonction, notamment pour l'exploitation d'appareils émetteurs, d'un aéronef employé à la navigation internationale.

Article 31 — Certificats de navigabilité : les responsabilités découlant de cet article sont la délivrance ou la validation de certificats de navigabilité ainsi que la surveillance du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Les Articles et Annexes de la Convention en vertu desquels les responsabilités peuvent être transmises en tout ou en partie de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG sont représentés ci-dessous :



Autorité de l'Aviation
Civile de Guinée Bissau

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

GUI-GB 012 AIR

Ed . 01

Date : 03/12/2020

Page 10 sur 22

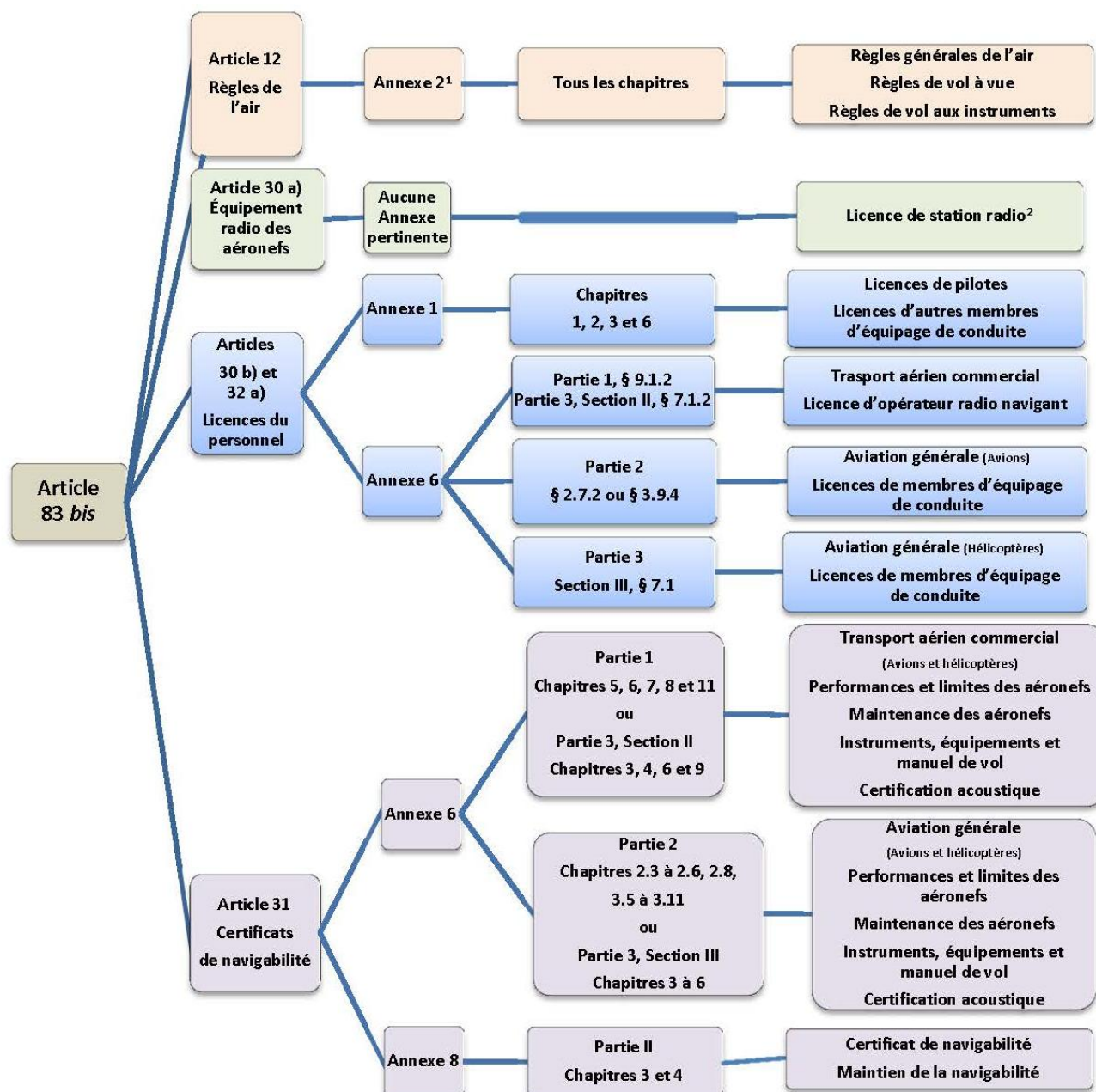


Figure 1 : Articles et Annexes de la Convention de l'OACI pour le transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i>	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 11 sur 22

6.4. AFFECTATION D'INSPECTEURS NAVIGABILITE

Après avoir reçu la demande, le Chef du Service Navigabilité désigne un Inspecteur ou un groupe d'Inspecteurs pour évaluer la demande et la possibilité de transférer les fonctions, tâches et responsabilités de l'AAC.

Les inspecteurs désignés doivent :

- évaluer la demande ;
- identifier l'État et l'autorité à partir desquels les responsabilités seront transférées ;
- identifier les tâches et fonctions qui seront transférées. Tout ou partie des devoirs et fonctions relevant des articles 12, 30, 31 et 32 a) de la Convention pourraient être transférés et doivent être spécifiquement mentionnés dans la convention de transfert car, à défaut, ils sont réputés appartenir à l'État d'immatriculation.
- évaluer les exigences nationales applicables des deux pays et identifier les exigences supplémentaires de l'AAC qui doivent être appliquées pour intégrer l'aéronef dans le PEA, en tenant compte de l'exploitation de la compagnie ;
- évaluer si le transfert est approprié.

L'inspecteur assigné soumet au Chef du Service Navigabilité un rapport contenant les éléments susmentionnés et une recommandation de poursuite (ou non) du processus et de l'établissement de l'accord. La recommandation peut être émise pour toutes les tâches et fonctions demandées et / ou évaluées, une partie d'entre elles ou la conclusion peut être négative pour l'étendue du transfert.

6.4.1. FORMATION DES INSPECTEURS NAVIGABILITE

Pour préparer les Inspecteurs Navigabilité à cette tâche, l'AAC doit leur dispenser une formation portant au moins sur les sujets ci-après :

- bien-fondé de l'article 83 *bis* ;
- implications d'un transfert total ou partiel des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG dans chacun des articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et des fonctions et obligations correspondantes décrites dans les Annexes de la Convention et pouvant être transférées ;
- fonctions que devront remplir les inspecteurs ;
- bonne interprétation du Résumé de l'accord au titre de l'article 83 *bis* qui devrait se trouver à bord des aéronefs ;
- entités devant être notifiées en cas de problèmes (État de l'exploitant/du PLG, État d'immatriculation, exploitant, pilote commandant de bord, etc.), selon la nature des problèmes et les fonctions et obligations transférées.

Le Résumé de l'accord doit permettre aux inspecteurs de déterminer :

- le PEA sur la base duquel l'aéronef est exploité pour un vol de transport commercial ;
- l'État qui est responsable de la délivrance ou de la validation de licences des membres de l'équipage de conduite, du certificat de navigabilité, de la licence de station radio, de la certification acoustique, etc., et du maintien de la navigabilité de l'aéronef ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 12 sur 22

- c) l'État auquel il incombe d'assurer et de faire respecter la conformité de l'équipage de conduite à la réglementation applicable découlant des règles de l'air de l'Annexe 2.

Il est nécessaire d'introduire dans les bases de données existantes des inspections sur les aires de trafic, la question de savoir si l'aéronef inspecté fait l'objet d'un accord au titre de l'article 83 *bis*.

6.5. PREPARATION DE L'ACCORD

Le Chef du Service Navigabilité a la responsabilité de décider si le transfert des fonctions, devoirs et responsabilités est approprié et de l'étendue du transfert, en tenant compte de l'assurance de la conformité aux réglementations internationales et nationales applicables et de la réalisation du niveau de sécurité souhaité.

Veiller à ne pas réduire le niveau de sécurité des exploitants opérant sous PEA de [ETAT] en incorporant des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Le point focal de l'AAC prépare l'accord en coopération avec les inspecteurs désignés. Il coordonne avec l'autorité étrangère le niveau et l'étendue de l'accord. Il examine l'accord proposé par l'autorité étrangère ou prépare le projet d'accord en coopération avec l'autorité étrangère et le soumet au DG-AAC.

6.5.1. CHAMP D'APPLICATION

Les accords élaborés en vertu de l'article 83 *bis* ne s'appliquent qu'aux arrangements dans le cadre desquels il est nécessaire de transférer, de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG, des responsabilités visées par l'ensemble ou une partie des articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention.

Les responsabilités peuvent être transférées en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols commerciaux et non commerciaux (c'est-à-dire normalement des opérations d'aviation générale). La délivrance d'un PEA comme l'exige l'Annexe 6 pour les vols commerciaux internationaux n'est pas une condition préalable absolue à un accord.

Les responsabilités et les obligations et fonctions connexes à transférer doivent être consignées dans l'accord. Toutes les obligations et fonctions qui ne sont pas expressément mentionnées dans l'accord sont réputées rester celles de l'État d'immatriculation.

L'initiative d'un accord peut être prise soit par l'État d'immatriculation, soit par l'État de l'exploitant, ou dans le cas de l'aviation générale, par l'État du PLG.

6.6. LEGISLATION

Avant de conclure un accord, les États devront s'assurer, en tant qu'État d'immatriculation, que leur législation nationale leur permet de se décharger des fonctions et obligations qui font l'objet d'un accord, et en tant qu'État de l'exploitant/du PLG, que leur législation nationale peut s'appliquer aux aéronefs immatriculés à l'étranger et faisant l'objet d'un accord de transfert.

6.7. EVALUATION

Les États ne doivent conclure d'accord que si l'État de l'exploitant/du PLG concerné est en mesure de remplir convenablement les obligations et fonctions dont le transfert est envisagé. L'État d'immatriculation doit procéder à une évaluation de l'État de l'exploitant/du PLG pour s'assurer qu'il dispose de la réglementation, des compétences, de l'expérience et des ressources nécessaires pour remplir les obligations et fonctions correspondant au type, à la taille et au nombre d'aéronefs ainsi qu'à la portée de l'exploitation visés par l'accord. De même, l'État de l'exploitant/du PLG doit procéder à une évaluation de l'État d'immatriculation pour s'assurer qu'il dispose de la réglementation, des compétences, de l'expérience et des

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i>	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 13 sur 22

ressources nécessaires pour remplir les obligations et fonctions qui ne sont pas transférées en vertu de l'accord, et qu'il est en mesure de superviser les obligations et fonctions transférées jusqu' à ce que l'accord soit signé et enregistré auprès de l'OACI.

6.8. TENEUR DE L'ACCORD

Il convient d'indiquer clairement les détails concernant le type, la taille et le nombre d'aéronefs devant faire l'objet de l'accord. Les marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que le numéro de série de chaque aéronef doivent faire partie de l'accord enregistré auprès de l'OACI et il faut par ailleurs les mentionner dans le Résumé de l'accord.

L'accord doit prévoir le droit de l'État d'immatriculation d'effectuer des inspections ou des audits de l'État de l'exploitant/du PLG, s'il le juge nécessaire, pour s'assurer que l'État de l'exploitant/du PLG remplit ses obligations en matière de supervision de la sécurité transférées en vertu de l'accord. L'État d'immatriculation doit également être autorisé à accéder aux documents de sécurité de base de l'État de l'exploitant/du PLG concernant l'exploitant visé.

L'accord doit mentionner de manière exhaustive les responsabilités, obligations et fonctions qui sont transférées et décrire les dispositions prises pour organiser des réunions régulières entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant/du PLG afin d'assurer une liaison efficace et la communication des informations de sécurité, particulièrement en cas d'alignement étroit des obligations et fonctions des Annexes 6 et 8.

L'article 83 *bis* de la Convention prévoit le transfert d'un certain nombre de fonctions et obligations lorsqu'un aéronef est exploité conformément à un accord de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs ou à tout arrangement similaire. Un accord au titre de l'article 83 *bis* est un accord en vertu duquel l'État d'immatriculation transfère à l'État de l'exploitant/du PLG, en ce qui concerne un tel aéronef, l'ensemble ou une partie de ses fonctions et obligations en tant qu'État d'immatriculation conformément aux articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention.

Un accord au titre de l'article 83 *bis* doit identifier les principaux éléments ci-après :

- a) État d'immatriculation [et coordonnateur] ;
- b) État de l'exploitant/du PLG [et coordonnateur] ;
- c) durée de l'accord, notamment la date d'entrée en vigueur et la date d'expiration ou les conditions connexes, le cas échéant ;
- d) description des fonctions et obligations visées par les articles 12, 30, 31 et 32, alinéa a), de la Convention qui sont transférées, et durée de ce transfert ;
- e) exploitant : ce dernier doit être identifié par son nom et sa résidence permanente s'il s'agit d'une personne physique, et par son nom, son siège principal d'exploitation ou sa résidence permanente dans le cas d'une personne morale (entreprise, grande société, etc.) ;
- f) aéronef visé par l'accord : chaque aéronef couvert par l'accord devrait être identifié par ses marques de nationalité et d'immatriculation, sa marque, son modèle et sa série, ainsi que son numéro de série ;
- g) dispositions concernant la cessation de la location ou de tout autre arrangement.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 14 sur 22

6.8.1. DEFINITIONS DES FONCTIONS ET OBLIGATIONS VISEES PAR L'ACCORD

L'article 83 bis de la Convention laisse à la discrétion des parties à un accord au titre de l'article 83 bis les fonctions et obligations à transférer en vertu de l'accord, pour autant que ces fonctions et obligations découlent des articles ci-après de la Convention :

- a) article 12 : *Règles de l'air* ;
- b) article 30 : *Équipement radio des aéronefs* ;
- c) article 31 : *Certificats de navigabilité* ;
- d) article 32, alinéa a) : *Licences du personnel*.

6.9. DUREE DE L'ACCORD

La durée de l'accord de transfert ne devra pas dépasser la période couverte par l'arrangement commercial correspondant.

La période doit être mentionnée dans l'accord, en tenant compte du fait que l'immatriculation de l'aéronef concerné ne sera pas modifiée.

Pendant la durée de l'accord, l'État de l'exploitant doit informer l'État d'immatriculation avant qu'un aéronef ne fasse l'objet d'une sous-location, c'est-à-dire des opérations de location avec équipage effectuées sur la base de son PEA, s'il a l'intention de déléguer les pouvoirs concernant certaines fonctions de supervision à un État tiers en tant qu'État du sous-preneur. La délégation (bilatérale), par l'État de l'exploitant à un État tiers, de pouvoirs relatifs à ces fonctions et obligations est subordonnée à l'autorisation expresse de l'État d'immatriculation.

6.10. POUVOIR DE CONCLURE DES ACCORDS

Le niveau d'autorité pour la signature des accords au titre de l'article 83 bis doit équivaloir à celui qui est nécessaire pour les arrangements administratifs entre autorités aéronautiques. Par conséquent, l'autorité pour la signature de ces accords au nom de l'État devra être au niveau du Directeur Général des Autorités de l'Aviation Civile respectives.

6.11. ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRES DE L'OACI

L'accord doit être enregistré auprès du Conseil de l'OACI conformément à l'article 83 de la Convention et au Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI (Doc 6685).

6.12. SURVEILLANCE CONTINUE DE L'AERONEF

Le mode de réalisation de la surveillance continue doit être déterminé dans le contrat. Il comprend l'échange d'informations entre les autorités, le compte rendu des événements à l'AAC et les inspections communes de l'aéronef. Les inspecteurs de l'AAC et ceux des autorités étrangères doivent pouvoir accéder aux aéronefs, aux archives et aux installations de l'exploitant dans la mesure nécessaire pour vérifier l'état des aéronefs et leur exploitation.

6.13. RENOUVELLEMENT DE LA VALIDITE DU CERTIFICAT D'AUTORISATION

L'autorité étrangère reste responsable du renouvellement de la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef ainsi que de certains autres documents emportés à bord.

Ces documents doivent être identifiés dans l'Accord, ainsi que dans la procédure de validité continue ou de renouvellement de la validité de ces documents.

6.14. RESILIATION DE LA CONVENTION

La convention est normalement résiliée à la date de la résiliation de l'accord commercial. En outre, l'accord peut être résilié par une lettre adressée par une administration à une autre expliquant le motif de la résiliation de l'accord.

Les conditions de restitution de l'aéronef à la surveillance de l'autorité étrangère doivent être définies dans l'accord.

6.15. TRANSPORT DE L'ACCORD A BORD DES AERONEFS

Aux fins d'identification des États responsables de la supervision de la sécurité dans le cadre d'un processus de vérification tel que les inspections sur les aires de trafic, une copie certifiée conforme du Résumé de l'accord devra se trouver à bord de tous les aéronefs exploités en vertu de l'accord à tout moment durant la période où ce dernier est en vigueur.

L'AAC doit fournir le nombre requis de copies certifiées à l'opérateur pour mise à bord des aéronefs concernés.

6.15.1. MODELES DE RESUME L'ACCORD ET DE CERTIFICATION

MODÈLE DU RÉSUMÉ DE L'ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 bis

RÉSUMÉ DE L'ACCORD					
Titre de l'accord :					
État d'immatriculation :		Coordonnateur :			
État de l'exploitant/État de l'établissement principal d'un exploitant d'aviation générale (PLG) :		Coordonnateur :			
Date de signature ¹ :	Par l'État d'immatriculation :				
	Par l'État de l'exploitant/du PLG :				
Durée ¹ :	Date de début :	Date de fin :			
Langues de l'accord :					
N° d'enregistrement à l'OACI :					
Accord-cadre (le cas échéant) avec numéro d'enregistrement à l'OACI :					

Convention de Chicago	Annexes de l'OACI touchées par le transfert à l'État de l'exploitant/du PLG de la responsabilité concernant certaines fonctions et obligations			
Article 12 : Règles de l'air	Annexe 2, tous les chapitres	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa a) : Équipement radio des aéronefs	Licence de station radio	Oui		
		Non		
Article 30, alinéa b), et article 32, alinéa a) : Licences du personnel	Annexe 1, Chapitres 1, 2, 3 et 6, et Annexe 6, Partie 1, Opérateur radio navigant, ou Partie 3, Section II, Composition de l'équipage de conduite (opérateur radio navigant), et/ou Partie 2, Qualifications et/ou licences de membres d'équipage de conduite, ou Partie 3, Section III, Qualifications	Oui		Annexe 6 : [Préciser la Partie et le paragraphe] ²
		Non		
Article 31 : Certificats de navigabilité	Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, Section II	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres] ²
		Non		
	Annexe 6, Partie 2 ou Partie 3, Section III	Oui		[Préciser la Partie et les chapitres] ²
		Non		
	Annexe 8, Partie II, Chapitres 3 et 4	Oui		[Préciser les chapitres] ²
		Non		

Aéronefs touchés par le transfert de responsabilités à l'État de l'exploitant/du PLG					
Marque, modèle et série de l'aéronef	Marques de nationalité et d'immatriculation	N° de série	N° d'AOC (aviation commerciale)	Location/affrètement/ banalisation De (date) ¹	Location/affrètement/ banalisation À (date) ¹

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 <i>bis</i>	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 16 sur 22

Figure 2 : Résumé de l'accord

CERTIFICATION Je certifie par la présente que le document joint est une copie authentique de [titre de l'accord], délivrée à [lieu] le [date]. Signé à [lieu] le [date]. [signé par l'autorité compétente conformément à la législation de l'État ayant délivré le certificat] [timbre/sceau officiel]

Figure 3 : Modèle de certification

6.16. COORDINATION ET RESPONSABILITES EN MATIERE DE SUPERVISION DE LA SECURITE DES DEUX ETATS

Dès qu'un accord au titre de l'article 83 *bis* a été signé, l'État de l'exploitant/du PLG et l'État d'immatriculation doivent échanger des informations afin d'assurer un transfert bien coordonné des fonctions et obligations.

A cet égard, les deux États doivent désigner un coordonnateur chargé d'assurer une communication et une liaison efficaces et de gérer le processus de transfert des responsabilités.

Il est extrêmement important que les termes de l'accord au titre de l'article 83 *bis* soient parfaitement compris des deux États, pour éviter des malentendus et veiller à ce que soit pris en compte tout ce qui doit l'être dans le programme de supervision de la sécurité des deux États.

Après le transfert des fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant/du PLG, aucune d'elles ne devrait être déléguée et remplie sous l'autorité d'un État tiers sans le consentement exprès de l'État d'immatriculation.

6.17. CODAGE DES EMETTEURS DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT) EN VERTU D'UN ACCORD AU TITRE DE L'ARTICLE 83 *bis*

Les informations concernant les ELT doivent être mises sans délai à la disposition des autorités responsables des recherches et du sauvetage. Les informations figurant dans le registre comprendront, entre autres, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone d'urgence du propriétaire et de l'exploitant. Elles comprendront également les coordonnées d'autres

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 17 sur 22
---	--	--

personnes à joindre en cas d'urgence qui connaissent le propriétaire ou l'exploitant. Les bits 27 à 36 désigneront l'indicatif de pays, qui indique l'État où des informations supplémentaires sont disponibles sur l'aéronef doté de l'ELT ; cet indicatif sera un nombre décimal à trois chiffres exprimé en binaire.

L'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant/du PLG seront différents lorsqu'un accord au titre de l'article 83 *bis* est envisagé. Au cas où l'aéronef sera exploité en vertu de l'accord au titre de l'article 83 *bis* pendant une longue période, l'indicatif de pays de l'État de l'exploitant/du PLG doit être utilisé pour encoder les ELT.

Cela est particulièrement important dans les situations où l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant/du PLG sont séparés par une certaine distance ou lorsqu'il peut exister des difficultés de communication entre les autorités chargées des recherches et du sauvetage et l'exploitant.

7. ARCHIVAGE

Le Service Navigabilité est chargé d'archiver tous les documents générés et reçus dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 83 *bis*. Ce système doit garantir que tous les enregistrements associés sont conservés de manière chronologique et que toutes les pages sont numérotées de manière appropriée.

La traçabilité de tous les enregistrements doit être assurée pour référence future. Les enregistrements suivants doivent être disponibles dans le dossier de l'aéronef concerné par la location au titre de l'article 83 *bis*

ANNEXES

MODELE D'ACCORD ENTRE [ETAT 1] ET [ETAT 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.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 18 sur 22
---	---	--

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* (1re 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, 1re 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

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 19 sur 22

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]
[État 2]

Pour le Gouvernement de

[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

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 20 sur 22

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 L'ETAT D'IMMATRICULATION (EI) ET DE L'ETAT DE
L'EXPLOITATNT (EE) EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	ORIENTATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 83 bis	GUI-GB 012 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 21 sur 22

EXEMPLE¹ DE FICHE DES OBLIGATIONS ET FONCTIONS DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION ET DE L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT POUR UN VOL DE TRANSPORT COMMERCIAL

Référence de l'Annexe de l'OACI	Sujet	Principale entité responsable (EI ou EE)	Obligations et fonction de l'État d'immatriculation (EI)	Obligations et fonction de l'État l'exploitant (EE)	Portée de la liaison	Fréquence de la liaison
Annexe 6, Partie 1, Pièce jointe D, § 2.4	Approbations d'opérations spéciales	EE	Évaluer l'adéquation, la fiabilité et la maintenance de l'équipement des aéronefs et informer l'EE.	Évaluer les procédures opérationnelles, les qualifications et la formation, et accorder des approbations d'opérations spéciales après s'être assuré auprès de l'EI que les normes applicables de certification de la de navigabilité ont été intégrées.	Évaluation coordonnée entre les inspecteurs de la navigabilité de l'EI et les inspecteurs de l'exploitation aérienne de l'EE.	À arrêter par les deux États.
Annexe 6, Partie 1, § 6.1.1	Équipement et configuration	EE	Veiller à ce que les instruments et l'équipement soient approuvés ou acceptés et configurés selon les exigences de l'Annexe 6.	Stipuler que les instruments et l'équipement soient montés conformément à la réglementation nationale et s'assurer que l'installation respecte les exigences en matière de certification de l'EI.	Liaison entre les inspecteurs de la navigabilité de l'EI et les inspecteurs de l'exploitation aérienne de l'EE.	À arrêter par les deux États.

1. Il s'agit simplement d'un exemple qui est valable pour un vol de transport commercial, la fiche requise dépendant des fonctions et obligations transférées en vertu de l'accord au titre de l'article 83 bis.

Référence de l'Annexe de l'OACI	Sujet	Principale entité responsable (EI ou EE)	Obligations et fonction de l'État d'immatriculation (EI)	Obligations et fonction de l'État l'exploitant (EE)	Portée de la liaison	Fréquence de la liaison
Annexe 8 Partie II, § 4.2.4	Communication et compte rendu	EI	Évaluer la navigabilité et les rapports de maintenance. Liaison avec le titulaire du certificat de type.	Fournir des rapports liés à la sécurité à l'EI.	Liaison entre les inspecteurs de la navigabilité de l'EI et les inspecteurs de l'exploitation aérienne de l'EE.	À arrêter par les deux États. Doit comprendre un examen des comptes rendus d'événements.



Autorité de l'Aviation
Civile de Guinée Bissau

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

GUI-GB 012 AIR

Ed . 01
Date : 03/12/2020
Page 22 sur 22

Référence de l'Annexe de l'OACI	Sujet	Principale entité responsable (EI ou EE)	Obligations et fonction de l'État d'immatriculation (EI)	Obligations et fonction de l'État l'exploitant (EE)	Portée de la liaison	Fréquence de la liaison
Annexe 8, Partie II, § 3.4 (et Annexe 6, Partie 1, § 5.2.3)	Limites et performances des aéronefs	EI	Veiller à ce que l'aéronef dispose d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou d'autres documents montrant les limites approuvées dans lesquelles l'aéronef est considéré comme étant en état de navigabilité.	S'assurer que l'aéronef est exploité conformément aux termes de son certificat de navigabilité et dans les limites d'exploitation approuvées qui figurent dans son manuel de vol.	Liaison entre les inspecteurs de la navigabilité de l'EI et les inspecteurs de l'exploitation aérienne de l'EE.	À arrêter par les deux États. Doit comprendre des modifications des limites grâce aux changements de conception, aux directives obligatoires, aux bulletins de service, etc.
Annexe 8, Partie II, § 3.2.1 et § 3.2.3	Délivrance et renouvellement des certificats de navigabilité	EI	Délivrer et renouveler le certificat de navigabilité sur la base de preuves satisfaisantes de conformité à la fiche de données applicable du certificat type accepté de l'EI.	S'assurer que le certificat de navigabilité est valide et reste en vigueur.	Sans objet	À arrêter par les deux États.
Annexe 8, Partie II, § 3.6	Dommages à l'aéronef	EI	Évaluer les dommages et la navigabilité et interdire les vols ultérieurs, au besoin. Envisager d'imposer des limites de vol à l'EE. Stipuler les conditions de vol et délivrer les permis de vol. Veiller à ce que l'aéronef soit remis en état d'exploitation.	Notifier immédiatement l'EI lorsqu'un aéronef a subi des dommages dans l'EE (autrement, l'État où le dommage a été décelé notifierait l'EI). Informar l'EI de toute restriction de vol.	Liaison entre les inspecteurs de la navigabilité de l'EI et les inspecteurs de l'exploitation aérienne de l'EE.	À arrêter par les deux États et après des dommages, assurer la liaison sur l'émission des conditions de vol, les permis de vol, l'approbation des réparations, les mesures de maintenance et la remise en service.