

LA CONVENTION DE CHICAGO (7 DÉCEMBRE 1944)

LE RÉGIME INTERNATIONAL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Cette convention internationale compte 96 articles et se compose des quatre parties suivantes :

1. Navigation aérienne : Principe généraux, survol des états, nationalités des appareils, mesures pour faciliter la navigation, conditions à remplir pour les aéronefs, normes et pratiques recommandées internationales
2. Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI)
3. Transport aérien international : Renseignements et rapports à fournir, aéroports, installations et services de navigation aérienne, organisation d'exploitation en commun.
4. Dispositions finales : Accords, règlements des différends, cas de guerre, annexes à la Convention, ratification, adhésion, amendement et dénonciation, définitions.

Objectifs

- Développement sûr et ordonné de l'aviation civile.
- Services internationaux de transports aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique.

I - Principes Généraux et application de la convention :

§1 - Souveraineté de l'État et territoires :

Chaque état conserve la souveraineté complète et exclusive de l'espace aérien au dessus de son territoire. L'espace aérien comprend au dessus des régions terrestres mais aussi au dessus des eaux territoriales (12Nm à partir côtes).

§2 – Conséquences :

Les aéronefs d'état ne peuvent survoler sans autorisation le territoire d'un autre état (sauf autorisation explicite).

- *La convention de Chicago s'applique uniquement aux aéronefs civils.*
- *Les aéronefs d'état incluent les militaires, douanes, police,...*
- *Aucun aéronef d'état ne peut survoler le territoire d'un autre état.*
- *Les états doivent en outre assurer la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'état.*

La convention n'autorise pas un usage indu d'avions civils.

II - Survol du territoire des états contractants :

§1 - Droit des vols non réguliers :

Droit de survol et escale technique reconnu aux aéronefs n'effectuant pas de services aériens internationaux réguliers.

Les états contractants se réservent le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessible ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si les aéronefs transportent des passagers ou des ,marchandises ou courrier contre numération, ils auront aussi le privilège d'embarquer ou de débarquer des passagers, marchandises ou courrier..

§2 - Services aériens réguliers :

Une permission spéciale ou autorisation est nécessaire pour tout trafic régulier.

§3 - Cabotage :

Reste le monopole de chaque état.

Cabotage : Transport de passagers, courrier ou marchandises a l'intérieur d'un même état.

§4 - Atterrissage sur un aéroport douanier :

Permet à chaque état d'imposer à chaque aéronef atterrissant sur son territoire d'atterrir sur un aérodrome douanier.

§5 - Application de la réglementation aérienne :

Les lois et règlements d'un état s'appliquent à tout aéronefs quel que soit sa nationalité et ceux-ci doivent s'y conformer.

§6 - Règles de l'air :

Chaque état est responsable de la réglementation aérienne et de la mise en application de la Convention de Chicago.

§7 - Visite des aéronefs :

Les autorités de chaque état ont le droit de visiter à l'atterrissage et au départ les aéronefs des autres états contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

III - Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne :

Les états contractants décideront de mesures uniformes en matière de :

- *Simplification des formalités ;*
- *Exemptions douanières (appareil, carburant, pièces détachées,..) ;*
- *Assistance aux aéronefs en détresse ;*
- *Collaboration aux enquêtes sur les accidents ;*
- *Standardisation des systèmes de navigation aérienne.*

§1 - Droits de douane :

Tout aéronefs d'un état contractant est admis dans un autre état contractant en franchise de droits de douane. Cette franchise s'applique également aux pièces de rechange importées pour être utilisées sur un aéronef d'un autre état. Cette exemption ne s'applique pas aux marchandises débarquées.

§2 - Conditions à remplir par les aéronefs :

Concernent les documents de bord, l'équipement radio, CN, licences personnel, équipement radio, carnets de route,...

Tout aéronef employé à la navigation aérienne est tenu de porter les marques de nationalités et d'immatriculation.

Les aéronefs ont la nationalité de l'état dans lequel ils sont immatriculés et il ne peut être immatriculé que dans un état seulement.

L'état d'immatriculation pourra être amené à fournir à l'OACI des renseignements sur la propriété et le contrôle des aéronefs de sa nationalité.

- Certificat de navigabilité :

Tout aéronef doit être muni de son CN validé par l'état dans lequel il est immatriculé.

- Licences du personnel :

L'équipage de conduite doit être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrées par l'état dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Chaque état contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences accordées à l'un de ses ressortissants par un autre état contractant.

- Reconnaissance des certificats et des licences :

Les CN, brevets et licences délivrés par un état sont reconnus valables par les autres états si les conditions de délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies par la présente convention.

- Restriction relative à la cargaison :

Munitions de guerre et matériel de guerre sont interdits sauf permission de l'état survolé.

A des fins d'ordre public, chaque état se réserve le droit d'interdire tout autre cargaison que matos de guerre. a condition que cette restriction s'applique a tous les aéronefs.

- Appareils photographiques :

Chaque état peut interdire ou réglementer l'utilisation d'appareils photos à bord aéronefs survolant son territoire.

- Documents devant se trouver a bord des aéronefs :

- *Certificat d'immatriculation ;*
- *CN ;*
- *Licences du personnel de conduite ;*
- *Carnet de route ;*
- *Licences radioélectriques ;*
- *La liste des passagers, leur lieu d'embarquement et de destination ;*
- *Manifeste du fret transporté.*

IV - Normes et pratiques recommandées :

§1 - Adoption de normes et procédures internationales :

Chaque état a la responsabilité du plus haut degré réalisable d'uniformité. L'OACI adopte et amende les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants;

- *Système de communication et aides a la navigation y compris le balisage sol ;*
- *Caractéristiques des aéroports et aires d'atterrissage ;*
- *Règle de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;*
- *Licence et brevet personnel technique ;*
- *Navigabilité des aéronefs ;*

- *Immatriculation et identification des aéronefs ;*
- *Collecte et échange des renseignements météorologiques ;*
- *Livres de bord ;*
- *Cartes et plan aéronautiques ;*
- *Formalités de douane et d'immigration ;*
- *Aéronefs en détresse et enquête sur les accidents.*

La convention a été complétée avec des annexes "normes et pratiques recommandées" traitant de 18 sujets particuliers.

Norme : *Toute spécification technique reconnue nécessaire à la sécurité et à laquelle les états contractants se conforment.*

Pratique recommandée : *Toute spécification technique reconnue souhaitable et auxquelles les états contractants s'efforcent de se conformer.*

Les 18 annexes techniques traitent des sujets suivants :

1. *Licences ;*
2. *Règles de l'air ;*
3. *Météorologie ;*
4. *Cartes aéronautiques ;*
5. *Unités de mesure dans les communications air/sol ;*
6. *Exploitation technique des aéronefs ;*
7. *Marques de nationalité et d'immatriculation ;*
8. *CN ;*
9. *Facilitation ;*
10. *Télécommunications aéronautiques ;*
11. *Services de circulation aérienne ;*
12. *Recherche et sauvetage ;*
13. *Enquêtes sur les accidents ;*
14. *Aérodromes ;*
15. *Services d'information aéronautique ;*
16. *Bruit des aéronefs ;*
17. *Sûreté et protection de l'aviation civile internationale contre les actes illicites ;*
18. *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.*

§2 - Reconnaissance des certificats et licences :

Les certificats et licences ne satisfaisant pas complètement aux exigences imposées par une norme internationale peuvent être annotés (CN et licence du personnel de conduite).

Les certificats ou licences annotées ne peuvent être reconnus valables pour la navigation internationale qu'avec l'accord des états éventuellement concernés.

§3 - Exception aux normes et procédures internationales :

Tout état estimant ne pas pouvoir se conformer aux règles internationales notifie immédiatement l'OACI.

Si un état ne peut inclure ces amendements dans sa réglementation, il doit en aviser l'OACI dans les 60 jours.

Conclusion

Les grands principes de la convention sont :

La non discrimination

Doit être assurée tant entre les aéronefs étrangers qu'entre ceux assurant un service similaire. Les différentes règles de l'accord doivent s'appliquer à tous les aéronefs quel que soit leur pays d'origine/immatriculation.

L'harmonisation

Concerne les règles de l'air, formalités de douane et d'immigration.

L'information

Se rapporte aux zones interdites, aéroports douaniers, rapports d'immatriculation.

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE - OACI

Issue de la convention de Chicago.

I - Objectifs de l'OACI :

L'organisation a pour buts et objectifs :

Élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification, le développement du transport aérien international de manière à :

- 1. Assurer le développement ordonné et sûr de l'Aviation civile dans le monde entier ;*
- 2. Encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;*
- 3. Encourager le développement des voies aériennes, des aéroports, des installations et services de navigation ;*
- 4. Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transports aérien sûr, régulier et efficace ;*
- 5. Prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;*
- 6. Assurer le respect intégral des droits des États contractants ;*
- 7. Éviter la discrimination entre états contractants ;*
- 8. Promouvoir la sécurité de vol ;*
- 9. Promouvoir le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.*

II - Composition de l'OACI :

Elle est composée d'une assemblée, d'un conseil, d'une commission de navigation aérienne, de comités spécialisés et d'un secrétariat général.

§1 - L'Assemblée :

Se réunit au minimum tous les 3 ans mais peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment (convocation du conseil ou si 20% des pays membres en font la demande).

Chaque état possède une voix. Les décisions se prennent à la majorité des votes émis.

La compétence de l'Assemblée est d'ordre général. Dans ce cadre elle :

- *Élit son président et les autres membres du bureau et institue les commissions subsidiaires ;*
- *Élit les membres du conseil et définit ses pouvoirs ;*
- *Vote le budget ;*
- *Étudie et recommande aux états les propositions tendant à modifier la convention de Chicago.*

§2 - Le conseil :

Composé de 30 états contractants, est l'organe permanent responsable devant l'assemblée. Les membres sont élus pour 3 ans par l'assemblée et les membres donnent une représentation adéquate :

- *Aux états d'importance majeure dans le transport aérien ;*
- *Aux états qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation ;*
- *Aux états dont la désignation assure la représentation au conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde.*

Les décisions sont prises à la majorité des membres.

Le conseil a des fonctions obligatoires et facultatives.

*Le conseil **doit** :*

- *Soumettre les rapports annuels à l'assemblée et exécuter les instructions de celle-ci ;*
- *Nommer et définir les fonctions d'un comité du transport aérien ;*
- *Instituer une commission de navigation aérienne ;*
- *Gérer les finances de l'OACI ;*
- *Fixer le salaire du président ;*
- *Publier des informations statistiques sur le transport aérien ;*
- *Signaler aux états toute infraction ;*
- *Adopter des normes et pratiques recommandées ;*
- *Examiner toute question relative à la convention dont il est saisi par un état contractant.*

*Le conseil **peut** :*

- *Créer des commissions de transport aérien ;*

- *Déléguer des fonctions à la commission de navigation aérienne ;*
- *Mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et faciliter l'échange d'informations ;*
- *Étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien et enquêter, suite à une demande d'un état, sur toute entrave à la navigation aérienne.*

§3 - La commission de navigation aérienne :

Président nommé par le conseil et est composé de 15 experts. Élabore les annexes techniques et donne des avis techniques au conseil.

§4 - Le comité du transport aérien et les autres comités :

Seul comité étant imposé par les statuts du Conseil. Le comité du transport aérien est chargé des aspects économiques du transport aérien.

D'autres comités existent :

- *Le Comité juridique ;*
- *Le Comité des finances ;*
- *Le Comité d'aide collective aux services de navigation Questions relatives aux aéroports, installation et services. Peut aider des états à implanter l'infrastructure aérienne nécessaire (financement inclus).*

§5 - Secrétariat Général :

Nommé par le Conseil, il dirige l'administration de l'OACI répartie en 5 directions :

- *Navigation aérienne ;*
- *Transport aérien ;*
- *Affaires juridiques ;*
- *Assistance technique ;*
- *Administration et services ;*

Des bureaux régionaux facilitent la communication avec les états.

III - Les activités de l'OACI :

§1 - Les activités techniques :

Amener les états a un niveau de normalisation technique nécessaire à la sécurité, la fiabilité, la régularité et l'efficacité des services aériens via normes et pratiques et procédures.

Normes et pratiques recommandées : *une norme est une spécification nécessaire à la sécurité/régularité. Une pratique est souhaitable à la sécurité/régularité.*

Après avoir été conçues par les états membres, les spécifications sont mises au point par la commission de navigation aérienne et soumise au conseil pour adoption aux 2/3.

Les normes et pratiques recommandées ont force obligatoire pour tous les états membres, mais un système particulier de dérogation exceptionnelle permet de se soustraire a ces obligations les états étant dans l'impossibilité de se soumettre.

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) : *élaborées par la commission de navigation aérienne il s'agit de pratiques d'exploitation ou d'éléments trop détaillés pour faire une norme.*

Ne sont pas obligatoires mais les états doivent aviser l'OACI d'éventuelles différences avec leur réglementation et les PANS.

Dans certains cas, l'OACI adopte des procédures complémentaires régionales élaborées lors de réunions régionales de navigation aérienne.

§2 - Les activités économiques :

Les activités économiques se limitent au constat et à la compilation de procédure négociée par les états entre eux :

- *Travaux statistiques ;*
- *Etudes ;*
- *Mise a jour du répertoire des tarifs et redevances d'aéroports ;*
- *Élaboration du rapport du conseil sur la situation économique du transport aérien.*

§3 - Les activités juridiques :

Élabore des projets de nouvelles Conventions internationales relatives à l'Aviations civiles.

IV - Les organes de coopération régionale :

Différents groupes régionaux pour l'étude et la résolution de problèmes régionaux.

LES ACCORDS DE TRANSIT ET DE TRANSPORT :

Ces textes sont annexés à la convention de Chicago mais en sont juridiquement indépendants. Ont été proposés séparément à l'adhésion ou à la ratification des états signataires.

§1 - L'accord de transit :

Entré en vigueur le 30 janvier 1945.

Prévoit l'échange multilatéral des deux premières libertés de l'air (libertés techniques).

- *Le droit de traverser un territoire étranger sans atterrir (droit de survol) ;*
- *Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique).*

L'exercice des ces deux privilèges est soumis a l'autorisation du pays pour le survol d'aéroports militaires, les zones occupées militairement, et les routes de ravitaillement militaire. Des routes peuvent être prescrites par les états survolés.

§2 - L'accord de transport :

N'a pas réuni le nombre de ratifications requis pour son entrée en vigueur. L'accord de transport prévoit la reconnaissance multilatérale entre les états signataires des libertés commerciales.

Les cinq libertés de l'air

Le droit de traverser un territoire étranger sans atterrir (droit de survol) :

Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique) :

Droit de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier embarqués sur le territoire de l'état dont l'aéronef possède la nationalité :

Droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité :

Droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance du territoire de tout autre état contractant :

Les seules réserves à ces libertés sont l'interdiction de cabotage et l'obligation d'emprunter une route relativement directe. Aucune limite de capacité n'est imposée.

§3 – Accords aériens :

- *Constituent la base de la pratique bilatérale d'échange des droits commerciaux.*
- *Sont des accords signés entre Etats (donc des accords de droit public)*
- *Prévoient la négociation bilatérale de :*
 - *droits de trafic (ou libertés de l'air) ;*
 - *la réglementation des capacités entre les compagnies aériennes désignées ;*
 - *la définition des routes aériennes (tableaux des routes) ;*
 - *la détermination de la règle de fixation des tarifs.*

LA CONVENTION DE TOKYO
(14 SEPTEMBRE 1963)

Relative aux infractions et à certains actes survenant à bord. La convention donne à l'état d'immatriculation de l'aéronef compétence pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

§1 - Champ d'application de la convention :

*Concerne les infractions aux lois pénales, les actes pouvant compromettre la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou biens à bord ou la discipline à bord. S'applique aux actes accomplis par une personne à bord **pendant que l'aéronef se trouve soit en vol soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant pas partie du territoire d'aucun état.***

§2 – Compétences :

- 1. L'état d'immatriculation est compétent pour connaître les infractions commises à bord.*
- 2. Un état contractant n'étant pas l'état d'immatriculation ne peut exercer ses pouvoirs à bord que dans des conditions définies (l'infraction produit des effets sur le territoire de l'état, action commise contre un ressortissant de cet état, l'infraction compromet la sécurité de l'état,...)*

§3 - Les pouvoirs du commandant de bord :

*Le CdB exerce ses pouvoirs à partir de l'embarquement **portes fermées jusqu'au moment ou les portes sont ouvertes** pour le débarquement. En cas d'atterrissage forcé, ses compétences sont valides **jusqu'au moment ou un état prenne l'aéronef en charge.***

Si l'aéronef est en vol, ses pouvoirs s'appliqueront que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un état autre que celui d'immatriculation.

Le CdB est dégagé de toute responsabilité en cas de préjudice subi par la personne à l'origine des actes incriminés.

Le CdB a autorité de prendre toutes les mesures nécessaires (contraintes) lorsque il est fondé à croire qu'une personne va compromettre la sécurité de l'aéronef. Le CdB peut aussi requérir l'assistance de l'équipage ou sans l'exiger l'assistance des passagers.

Tout membre d'équipage ou passager peut aussi prendre sans autorisation toute mesure préventive raisonnable pour garantir la sécurité de l'aéronef.

Les mesures de contraintes cesseront d'être appliquée au delà de l'atterrissage a moins que l'atterrissage se situe sur le territoire d'un état non contractant et que l'autorité locale refuse le débarquement de la personne intéressée, en cas d'atterrissage forcé.

Le CdB doit informer les autorités dans les moindres délais de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte.

Aucun intervenant, CdB, équipage, passager, exploitant, propriétaire,... ne peut être déclaré responsable d'un préjudice encouru par la personne faisant l'objet des mesures.

§4 - Pouvoirs et obligations des états :

Tout état contractant doit permettre au CdB de débarquer la personne qui a commis un acte compromettant la sécurité à bord.

Tout état contractant est tenu d'accepter le débarquement de la personne que lui remet le CdB lorsqu'il s'agit d'une infraction grave. L'état de "réception" peut incarcérer la personne ou la refouler vers son état de résidence ou l'état ou elle a commencé son voyage.

La personne a la liberté de poursuivre son voyage vers un état de son choix sauf en cas de poursuites pénales ou d'extradition.

Un autre état que celui d'immatriculation peut intervenir lorsque l'infraction compromet sa sécurité, constitue une violation de ses règles de l'air, produit des effets sur son territoire, ou si l'infraction a été commise par ou contre un de ses ressortissants ou résident.

La convention de Tokyo ne comporte qu'un seul article sur la capture illicite d'un aéronef imposant aux états l'obligation de prendre les mesures appropriées pour

restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au CdB légitime et permettre aux passagers et l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible.

Les infractions commises a bord d'un aéronef sont considérées avoir été commises sur le territoire de l'état d'immatriculation.

La convention de doit pas être interprétée comme créant l'obligation d'extradition.

LA CONVENTION DE LA HAYE **16 DÉCEMBRE 1970**

Traite de la répression de la capture illicite d'aéronefs.

S'applique également si le lieu d'atterrissage effectif est situé hors du territoire de l'état d'immatriculation ou si l'auteur est découvert sur le territoire d'un état autre que l'état d'immatriculation.

Tout état s'engage à prendre les mesures nécessaires lorsque l'infraction est commise sur un aéronef de son immatriculation ou si l'aéronef atterri sur son territoire avec l'auteur de l'infraction a bord ou lorsque l'auteur se trouve sur son territoire et qu'il ne l'extrade pas.

La convention de La Haye oblige les états contractants à intégrer l'infraction que constitue le détournement comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclus entre eux.

Tout état communique aussi rapidement que possible à l'OACI tout renseignements utiles en sa possession concernant l'évènement.

LA CONVENTION DE MONTRÉAL 23 SEPTEMBRE 1971

Traite de la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Convention entrée en vigueur le 26 janvier 1973.

Les états s'engagent à réprimer de peines sévères les infractions pénales commises par toute personne qui a illicitement et intentionnellement :

- Accomplis un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord ;*
- Détruit un aéronef en service u causé des dommages le rendant inapte au vol ;*
- Placer ou fait placer un dispositif apte à le détruire ;*
- Communiquer une information fausse compromettant la sécurité d'un aéronef en vol ;*
- Détruit ou endommage les installations de navigation au sol.*

L'intention des cas sus mentionné ou la complicité dans ceux-ci est également comprise.

***Un aéronef est considéré en vol** lorsque l'embarquement est terminé et que les portes sont fermées.*

***Un aéronef est considéré en service** lorsque le personnel au sol ou de conduite commence à la préparer en vue d'un vol.*

Un protocole signé à Montréal le 24 février 1988, concernant la répression des actes illicites de violence dans les aéroports internationaux, est venu compléter la Convention.

A savoir :

Documents devant se trouver a bord des aéronefs :

- Certificat d'immatriculation ;
- CN ;
- Licences du personnel de conduite ;
- Carnet de route ;
- Licences radioélectriques ;
- La liste des passagers, leur lieu d'embarquement et de destination ;
- Manifeste du fret transporté.

Norme : Toute spécification technique **reconnue nécessaire** à la sécurité et a laquelle les états contractants **se conforment**.

Pratique recommandée : Toute spécification technique **reconnue souhaitable** et auxquelles les états contractants **s'efforcent de se conformer**.

Les cinq libertés de l'air :

- Le droit de traverser un territoire étranger sans atterrir (droit de survol).
- Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique).
- Droit de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier embarqués sur le territoire de l'état dont l'aéronef possède la nationalité.
- Droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité.
- Droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance du territoire de tout autre état contractant.

Tokyo 1963 : Relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs.

La Haye 1970 : Traite de la répression de la **capture illicite d'aéronefs**.

Montréal 1971 : Traite de la répression **d'actes illicites** dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.