

Rosine de Barbeyrac

Institut  **mermoz**

**010 — Droit aérien Circulation aérienne / JAR-FCL**

**010**

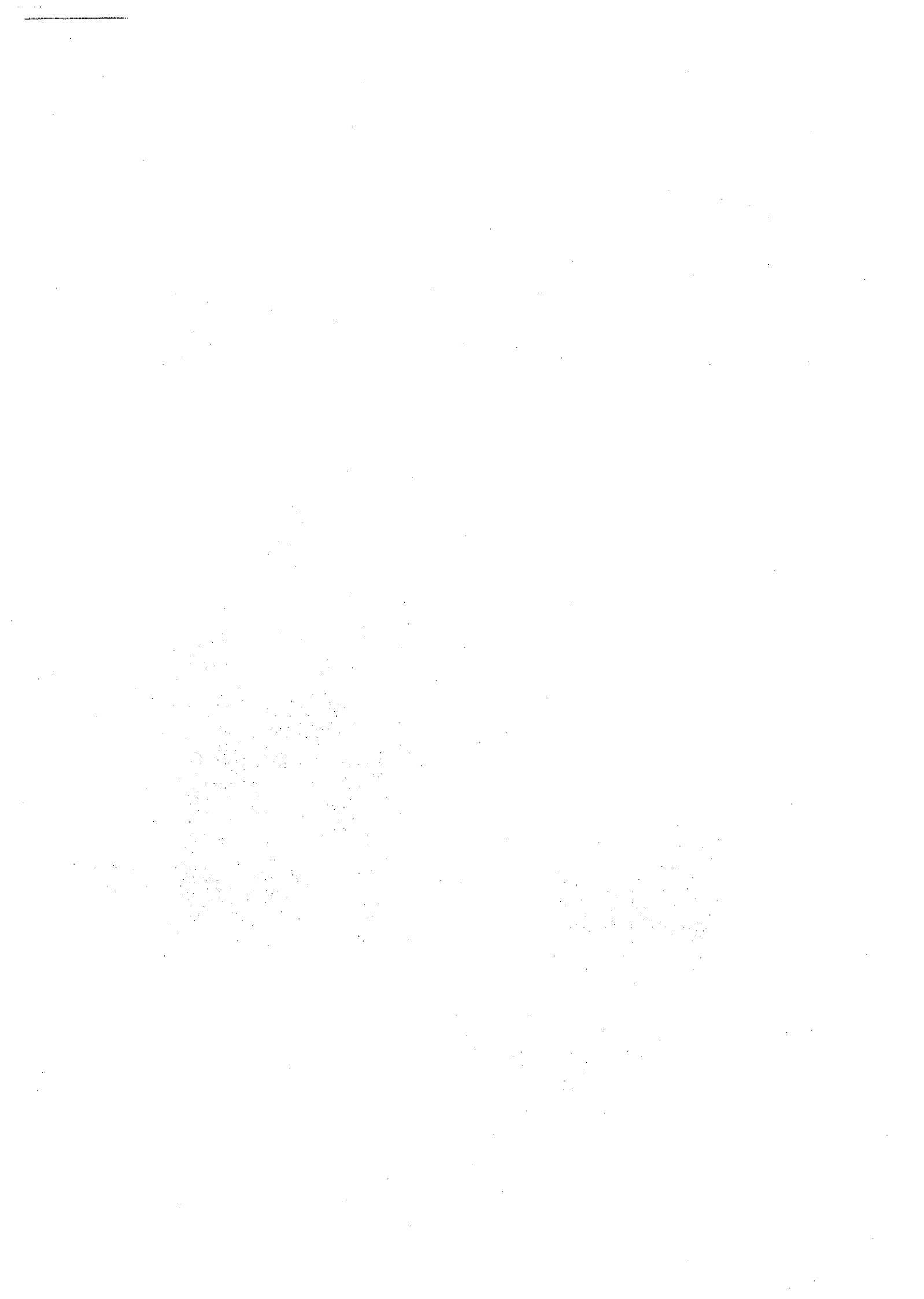
**Droit Aérien**

**Organisation et Accords internationaux**



**Institut Aéronautique**

**JEAN MERMOZ**



## AVERTISSEMENT

Le présent ouvrage a été conçu dans l'objectif de servir de soutien à la préparation de l'épreuve de Droit Aérien pour l'obtention :

- du Brevet et de la Licence de Pilote Professionnel avion (CPL/A),
- du Brevet et de la Licence de Pilote de Ligne avion (ATPL/A),
- et des qualifications de vol aux instruments avion et hélicoptère (IR/A et IR/H).

Le programme de ces examens a été fixé par l'Arrêté du 26 juillet 1999.

*Ce manuel correspond au programme des connaissances exigées, tel qu'il a été défini par l'Arrêté publié au Journal Officiel du 4 septembre 1999, au chapitre 010 « Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne ».*

Il ne prétend donc pas être exhaustif et donner un aperçu global de cette discipline complexe.

Les intéressés qui souhaiteraient, soit obtenir des éclaircissements supplémentaires, soit simplement parfaire leurs connaissances de base, sont invités à se reporter à l'ouvrage « Synthèse de Droit Aérien », du même auteur.

\*\*\*

Impression par

MESSAGES Imprime Vite - TOULOUSE

N° d'impression : ISBN 2.862.48.193.9

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> Trimestre 1997

Le code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2° et 3° a) d'une part que les « copies et reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur et de ses ayants droit ou ayant cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

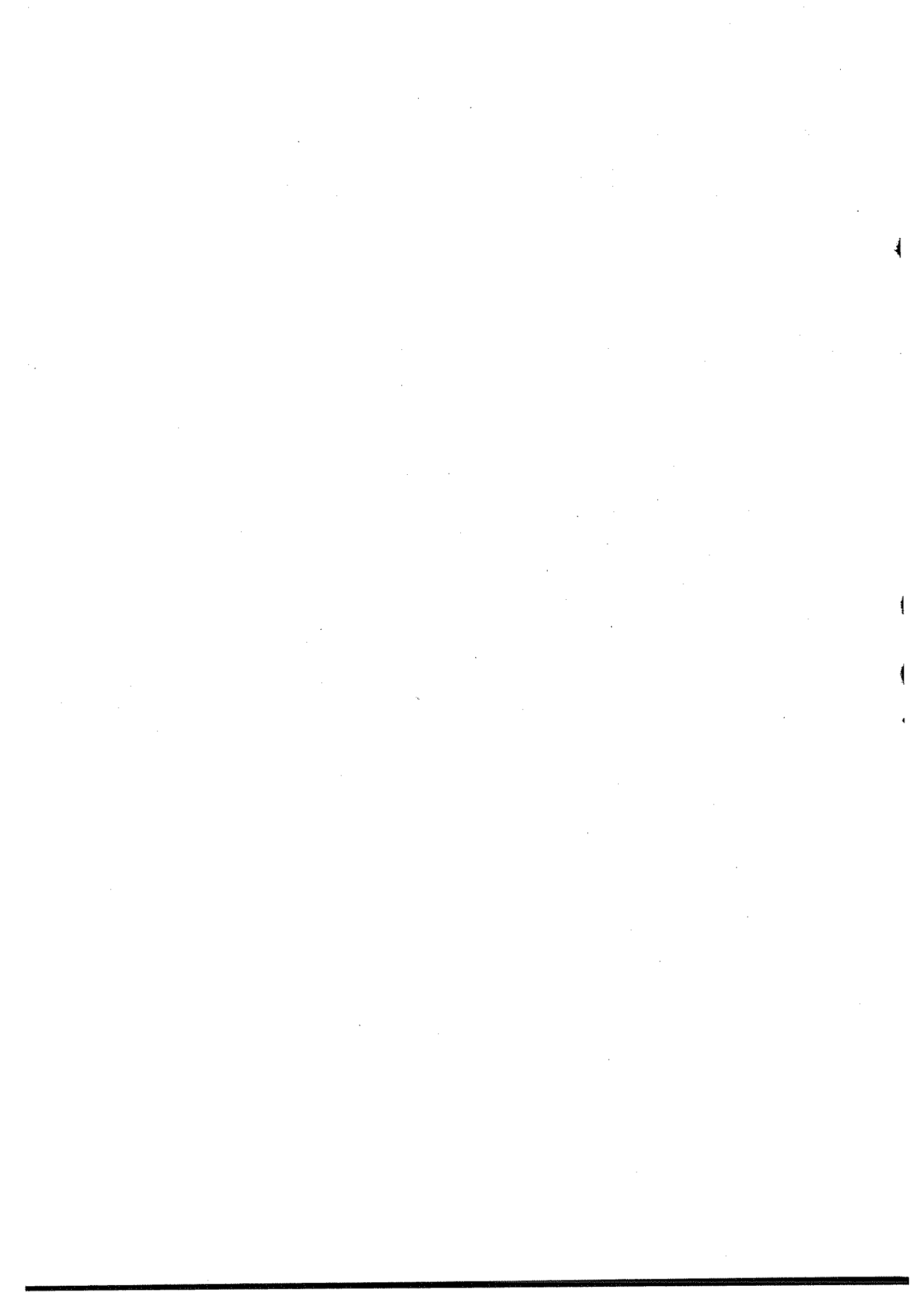
## **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>7</b>
Présentation du programme officiel.....	9
Notions juridiques préliminaires.....	13
<b>TITRE I : LA CONVENTION de CHICAGO</b> .....	<b>21</b>
<i>Bref rappel historique</i> .....	23
<b>Chapitre 1 : Le régime international de la navigation aérienne</b> .....	<b>27</b>
I – Principes généraux et applications.....	28
II – Survol du territoire des Etats contractants .....	29
§1 : <i>Droit des vols non réguliers</i> .....	29
§2 : <i>Services aériens réguliers</i> .....	29
§3 : <i>Cabotage</i> .....	30
§4 : <i>Atterrissage sur un aéroport douanier</i> .....	30
§5 : <i>Application de la réglementation aérienne</i> .....	30
§6 : <i>Règles de l'air</i> .....	31
§7 : <i>Visite des aéronefs</i> .....	31
III – Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne .....	32
§1 : <i>Droits de douane</i> .....	32
§2 : <i>Conditions à remplir par les aéronefs</i> .....	33
IV – Normes et pratiques recommandées.....	35
§1 : <i>Adoption de normes et procédures internationales</i> .....	35
§2 : <i>Reconnaissance des certificats et licences</i> .....	37
§3 : <i>Validité des certificats et licences reconnus</i> .....	37
§4 : <i>Exceptions aux normes et procédures internationales</i> .....	37
<b>Chapitre 2 : L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale</b> .....	<b>39</b>
I – Objectifs.....	39
II – Composition.....	40
§1 : <i>L'Assemblée</i> .....	40
§2 : <i>Le Conseil</i> .....	40
§3 : <i>La Commission de navigation aérienne</i> .....	42
§4 : <i>Le Comité du Transport aérien et les autres comités</i> .....	42
§5 : <i>Le Secrétariat général</i> .....	42
III – Activités.....	43
§1 : <i>Les activités techniques</i> .....	43
§2 : <i>Les activités économiques</i> .....	44
§3 : <i>Les activités juridiques</i> .....	44
Résumé schématique.....	45
IV – Les organes de coopération régionale.....	46

<b>TITRE II : AUTRES ACCORDS INTERNATIONAUX.....</b>	<b>49</b>
<b>Chapitre 1 : Les accords de transit aérien.....</b>	<b>51</b>
I – Les accords de transit et de transport.....	51
§1 : L'accord de transit.....	51
§2 : L'accord de transport.....	53
<i>Illustration des cinq libertés de l'air</i> .....	54
II – Les Accords aériens.....	56
§1 : L'accord des Bermudes.....	58
§2 : Le contenu type d'un accord bilatéral.....	58
<i>Résumé</i> .....	65
<b>Chapitre 2 : Les Conventions de Tokyo, La Haye, Montréal.....</b>	<b>67</b>
I – La Convention de Tokyo.....	67
II – La Convention de La Haye.....	71
III – La Convention de Montréal.....	75
<b>Chapitre 3 : La Convention de Varsovie.....</b>	<b>77</b>
I – Le champ d'application.....	78
II – Le contrat de transport.....	79
§1 : Le billet de passage.....	79
§2 : Le bulletin de bagages.....	80
§3 : La LTA.....	82
III – Les conditions de la responsabilité du transporteur.....	84
IV – Les causes de la responsabilité du transporteur.....	87
V – L'introduction de l'action en responsabilité.....	89
VI – Les causes d'exonération de responsabilité.....	91
VII – La limite de réparation.....	95
VIII – Déchéance de l'exonération ou de la limite de réparation.....	96
IX – La responsabilité du fait des préposés.....	97
X – L'application aux parcours intérieurs français.....	98
<i>Résumé</i> .....	99
XI – L'évolution du régime de responsabilité.....	100
<b>TITRE III : LES ORGANISATIONS EUROPEENNES.....</b>	<b>107</b>
<b>Chapitre 1 : La C.E.A.C.....</b>	<b>109</b>
<i>Schéma : Structure de la CEAC</i> .....	114
<i>Schéma : Organisation des JAA</i> .....	115
<b>Chapitre 2 : L'agence EUROCONTROL.....</b>	<b>117</b>
<i>Schéma : Recouvrement des organisations européennes</i> .....	119
<b>Chapitre 3 : La Commission européenne.....</b>	<b>121</b>
<i>Résumé : Les instances de la Communauté</i> .....	125
<i>Résumé : Les actes juridiques communautaires</i> .....	126
<i>Résumé : Les étapes de la construction européenne</i> .....	127

<b>TITRE IV : AUTORITE et RESPONSABILITE du COMMANDANT de BORD .....</b>	<b>129</b>
<b>Chapitre 1 : Le cadre international.....</b>	<b>131</b>
I – La Convention de Chicago.....	131
II – La Convention de Tokyo .....	132
<b>Chapitre 2 : Les dispositions nationales .....</b>	<b>135</b>
I – Les prérogatives du Commandant de bord .....	135
II – La responsabilité pénale du Commandant de bord.....	139
 <b>TITRE V : RESPONSABILITE ENVERS LES TIERS à la SURFACE.....</b>	 <b>145</b>
I – La Convention de Rome (1952).....	147
II – Le régime juridique français.....	149
 <b>TITRE VI : PRATIQUES COMMERCIALES ASSOCIEES .....</b>	 <b>151</b>
<b>Chapitre 1 : La location de l'aéronef (<i>location coque nue</i>) .....</b>	<b>153</b>
<b>Chapitre 2 : L'affrètement de l'aéronef .....</b>	<b>157</b>
 <b>ANNEXES.....</b>	 <b>161</b>
<b>1/ La Convention de CHICAGO (7 décembre 1944).....</b>	<b>163</b>
<b>2/ La Convention de VARSOVIE (12 octobre 1929) .....</b>	<b>193</b>
<b>3/ Le Protocole de LA HAYE (28 septembre 1955).....</b>	<b>200</b>
<b>4/ La Convention de GUADALAJARA ((18 septembre 1961).....</b>	<b>206</b>
<b>5/ La Convention de TOKYO (14 septembre 1963).....</b>	<b>211</b>
<b>6/ La Convention de LA HAYE (16 décembre 1970) .....</b>	<b>216</b>
<b>7/ La Convention de MONTREAL (23 septembre 1971).....</b>	<b>220</b>





# INTRODUCTION

**Chapitre 1 : PRESENTATION DU PROGRAMME OFFICIEL**

**Chapitre 2 : NOTIONS JURIDIQUES PRELIMINAIRES**



## LE PROGRAMME OFFICIEL

Le programme et le régime des examens pour l'obtention :

- du Brevet et de la Licence de Pilote Professionnel avion (CPL/A),
- du Brevet et de la Licence de Pilote de Ligne avion (ATPL/A),
- des qualifications de vol aux instruments avion ou hélicoptère (IR/A ou IR/H),

sont définis par un Arrêté en date du 26 juillet 1999, publié le 4 septembre 1999.

**Il est applicable à compter du .**

L'épreuve de Droit Aérien est répertoriée au chapitre 010 de ce texte.

Ainsi que l'illustre schématiquement le tableau ci-dessous, le niveau de connaissances exigées est sensiblement différent selon le certificat considéré.

Programme	Brevet et Licence de Pilote Professionnel	Qualification de vol aux instruments
<b>La Convention de Chicago</b> - <i>Navigation aérienne</i> - <i>L'OACI</i> (objectifs et composition).	X X	X X
<b>Autres accords internationaux</b> - <i>Les accords de transit aérien</i> (les 5 libertés de l'air) ; - <i>Les Conventions de Tokyo, La Haye, Montréal</i> ; - <i>La Convention de Varsovie</i> ;	X X X	X
<b>Les organisations européennes</b> - <i>La C.E.A.C.</i> (y compris les JAA) ; - <i>L'agence EUROCONTROL</i> ; - <i>La Commission Européenne</i> ;	X X X	X X X
<b>Autorité et responsabilité du Commandant de bord vis-à-vis de la sûreté et de la sécurité</b>	X	X
<b>Responsabilité des compagnies et des pilotes envers les tiers à la surface</b>	X	
<b>Location et affrètement de l'aéronef</b>	X	

La version complète du programme des connaissances théoriques en Droit Aérien, tel qu'il est défini par l'Arrêté, est reproduite ci-après, afin de permettre aux candidats de savoir avec précision quels éléments relèvent explicitement de chaque domaine.

**Globalement, les connaissances exigées pour l'épreuve de Droit Aérien sont les suivantes :**

## **I - La Convention de Chicago**

### 1<sup>ère</sup> partie : Navigation aérienne.

- Principes généraux et applications : souveraineté, territoires ;
- Survol du territoire des Etats contractants : droit des vols non réguliers, services aériens réguliers, cabotage, atterrissage sur un aéroport douanier, application de la réglementation aérienne, règles de l'air, visite des aéronefs ;
- Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne : droits de douane, conditions à remplir par les aéronefs (certificat de navigabilité, licence des personnels, reconnaissance des certificats et licences, restrictions concernant le fret, appareils photographiques, documents devant se trouver à bord de l'aéronef) ;
- Normes et pratiques recommandées : adoption de normes et procédures internationales, reconnaissance des certificats et licences, validité des certificats et licences reconnus, exceptions aux normes et procédures internationales (notification des différences).

### 2<sup>ème</sup> partie : L'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

- Objectifs et composition.

## **II - Autres accords internationaux**

- 1°/ Les accords de transit aérien : les cinq libertés de l'air.
- 2°/ Les Conventions de Tokyo, La Haye, Montréal.
- 3°/ La Convention de Varsovie.

## **III - Les organisations européennes : composition, objectifs et documents s'y rapportant.**

- La Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.), incluant les "Joint aviation authorities" (J.A.A.) ;
- L'agence Eurocontrol ;
- La Commission européenne (C.E.).

## **IV - Autorité et responsabilité du Commandant de bord vis-à-vis de la sûreté et de la sécurité**

## **V - Responsabilité des compagnies et des pilotes envers les personnes et les biens au sol, dans le cas de dommage ou blessures provoquées par l'exploitation d'un aéronef**

## **VI - Pratiques commerciales et règles associées (location, affrètement) :**

- Location coque nue ;
- Affrètement.



**Présentation adoptée par l'Arrêté du 26 juillet 1999, publiée au JO du 4 septembre 1999**

	Avion		
	ATPL	CPL	IR
<b>010 00 00 00. DROIT AERIEN ET PROCEDURES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 00 00 ORGANISATIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 01 00 <u>La Convention de Chicago</u></b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 01 01 1<sup>ère</sup> partie : Navigation aérienne</b> - principes généraux et applications : souveraineté, territoires ; - survol du territoire des Etats contractants : droit des vols non réguliers, services aériens réguliers, cabotage, atterrissage sur un aéroport douanier, application de la réglementation aérienne, règles de l'air, visite des aéronefs ; - mesures destinées à faciliter la navigation aérienne : droits de douane, - conditions à remplir par les aéronefs : certificat de navigabilité, licence du personnel, reconnaissance des certificats et licences, restrictions concernant le fret, appareils photographiques, documents devant se trouver à bord de l'aéronef ; - normes internationales et pratiques recommandées : adoption de normes et procédures internationales, reconnaissance des certificats et licences, validité des certificats et licences reconnus, exceptions aux normes et procédures internationales (notification des différences).	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 01 02 2<sup>ème</sup> partie : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale</b> - objectifs et composition	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 01 03 Structure régionale et bureaux</b>	<b>X</b>		
<b>010 01 01 04 Services en relation avec :</b> - les annexes à la convention ; - les normes et pratiques recommandées ; - les procédures pour les services de la navigation aérienne ; - les procédures complémentaires régionales ; - la navigation aérienne régionale ; - les manuels et circulaires.	<b>X</b>		
<b>010 01 02 00 <u>Autres accords internationaux</u></b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 02 01 Les accords de transit aérien</b> - les cinq libertés de l'air.	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>010 01 02 02 Les Conventions de Tokyo, La Haye, Montréal</b> - juridiction ; - autorité du commandant de bord de l'aéronef.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 02 03 Noms des organisations européennes, composition, objectifs et documents s'y rapportant</b> - la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.), incluant les « Joint Aviation Authorities » (J.A.A.) ; - l'agence Eurocontrol ; - la Commission Européenne (C.E.).	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 02 04 La Convention de Varsovie</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	

Avion		
ATPL	CPL	IR

<b>010 01 03 00</b>	<b><u>Autorité et responsabilité du commandant de bord vis à vis de la sûreté et de la sécurité</u></b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>010 01 04 00</b>	<b><u>Responsabilité des compagnies et des pilotes envers les biens et les personnes au sol, dans le cas de dommages ou de blessures provoqués par l'exploitation d'un aéronef</u></b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>010 01 05 00</b>	<b><u>Pratiques commerciales et règles associées (location et affrètement)</u></b> - location coque nue ; - « location avec équipage » (affrètement)	<b>X</b>	<b>X</b>	

→→→  
→→→→→

## NOTIONS JURIDIQUES PRELIMINAIRES

### I – LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU DROIT AERIEN

#### 1°/ Le Droit Aérien appartient à la fois au *Droit privé* et au *Droit public*

- ♦ Le *Droit privé* est l'ensemble des règles juridiques régissant les rapports des individus entre eux.

Le Droit privé se subdivise principalement en :

- *Droit civil* : règles générales relatives aux rapports des personnes privées.  
C'est le droit commun auquel on se réfère en l'absence de règles spéciales.
- *Droit commercial* : règles relatives aux rapports des particuliers dans l'exercice du commerce.
- *Droit du travail* : règles relatives aux rapports entre employeurs et salariés à l'occasion du travail.

- ♦ Le *Droit public* est l'ensemble des règles de droit fixant l'organisation de l'Etat et régissant les rapports entre la puissance publique et les particuliers.

Le Droit public se subdivise principalement en :

- *Droit constitutionnel* : règles relatives à l'organisation des pouvoirs publics.
- *Droit administratif* : règles relatives à l'organisation des services de l'Etat et régissant les rapports de ces services avec les particuliers.
- *Droit pénal* : règles relatives au droit de punir appartenant à la Société; il s'agit donc de la sanction des infractions aux lois.
- *Droit fiscal* : règles applicables aux divers impôts.

Ce mélange de droit public et de droit privé présente le droit aérien comme un droit pénétré d'interventionnisme étatique, c'est-à-dire un droit sur lequel pèse l'Etat.

Les bases des mécanismes juridiques et le fonctionnement du transport aérien reposent, en effet, sur des rapports de droit public (entre Gouvernements ou bien entre les transporteurs et leur Gouvernement).

Par contre, les rapports qu'entretiennent les transporteurs aériens entre eux, ou avec les passagers ou, plus généralement avec les "tiers", sont des rapports de droit privé.

## **2°/ Le Droit Aérien est fortement imprégné de droit international public**

Le monde étant divisé en Etats souverains, il convient de distinguer le droit national et le droit international.

Le droit national est celui qui régit les relations juridiques au sein d'un Etat, sans aucun élément d'extranéité (c'est-à-dire sans élément étranger).

Le droit international est celui qui régit les relations juridiques comportant un ou plusieurs éléments d'extranéité.

- Le *droit international privé* est l'ensemble des règles applicables aux personnes dans les relations internationales, c'est-à-dire l'ensemble des règles juridiques régissant les rapports entre individus de nationalités différentes.

- Le *droit international public* est l'ensemble des règles applicables dans les rapports des Etats entre eux ou aux Institutions internationales.

Les Traités internationaux sont les instruments privilégiés de ce droit.

Le droit international public pèse d'un poids considérable, en droit aérien, dans la mesure où le trafic aérien a d'abord été, et est largement encore, un trafic international.

Or, les relations entre Etats sont régies par des Conventions internationales et des accords bilatéraux, qui constituent les fondements juridiques du transport aérien international.

L'articulation entre droit national et droit international suppose par conséquent l'établissement d'une hiérarchie des sources du droit applicable.

## **II – LA HIERARCHIE DES SOURCES DE DROIT**

On entend par « sources du droit » les différentes manières dont le droit est établi.

La plupart des règles de droit sont établies par *la loi*, au sens large. Il s'agira dès lors de *sources formelles*.

La « coutume » ou la « jurisprudence » (qui représente l'ensemble des décisions suffisamment concordantes rendues par les juridictions sur une même question de droit) seront, quant à elles, qualifiées de *sources informelles*.

Les sources formelles sont des règles de droit établies par l'autorité publique. Elles sont hiérarchisées. Leur application dans le temps et dans l'espace est subordonnée à certaines conditions.

Traditionnellement, cette hiérarchie des sources formelles s'opérait entre :

- les lois, au sens étroit, qui émanent du Parlement (pouvoir législatif),
- les règlements administratifs, qui émanent du Gouvernement (pouvoir exécutif).

Si la distinction demeure, la Constitution du 4 octobre 1958 apporte quelques modifications aux classifications traditionnelles.

On distinguera donc, par ordre d'importance : la Constitution, les Traités internationaux, la loi proprement dite, les actes administratifs, les actes divers émanant d'autorités administratives.

## 1°/ La Constitution :

La *Constitution* est la loi (au sens large) ayant pour objet de régir l'organisation de l'Etat (pouvoirs législatif, exécutif, judiciaire) et son fonctionnement (prérogatives des divers organes et rapports entre eux).

La Constitution du 4 octobre 1958 contient un préambule qui renvoie à d'autres textes. Ce préambule rappelle aussi que « *le peuple français proclame solennellement son attachement aux Droits de l'Homme et aux principes de souveraineté nationale tels qu'ils sont définis par la Déclaration de 1789, confirmée et complétée par le préambule de la Constitution de 1946* ».

***Les articles de la Constitution forment ainsi l'ensemble des « lois fondamentales ».***

Dans quelques cas, limitativement prévus, certains articles de la Constitution disposent qu'ils seront complétés et précisés par des « lois organiques » (lois votées, selon une procédure particulière, par le Parlement pour préciser ou compléter les dispositions de la Constitution).

Aucun texte ne peut s'avérer contraire à la Constitution.

L'organe chargé du contrôle de la légalité est le Conseil Constitutionnel.

Le Président de la République, le Premier Ministre, le président du Sénat, le président de l'Assemblée Nationale, 60 députés ou 60 sénateurs peuvent déférer au Conseil Constitutionnel un texte, non encore entré en vigueur, qu'ils estiment contraire à la Constitution, y compris son préambule. Une disposition déclarée inconstitutionnelle ne peut être ni promulguée ni mise en application.

## 2°/ Les Traités internationaux ... dûment ratifiés :

Les Traités internationaux (ou Conventions internationales) sont des actes juridiques donnant d'abord lieu à leur signature.

Mais la seule signature d'un Traité international ne suffit pas à son application.

Pour qu'un Traité international entre dans l'ordre juridique international, il faut que ce Traité (ou cette Convention) ait été **ratifié** par un certain nombre d'Etats.

***La mise en vigueur d'un Traité international*** est, en effet, subordonnée à sa ratification par le Président de la République (ou chef de l'Etat).

La ratification est une *déclaration unilatérale* de la part d'un Etat qui est signataire d'une Convention internationale et qui entend par cet acte solennel supplémentaire se lier définitivement.

Si le Traité porte sur des matières jugées importantes ou s'il modifie une loi interne, la ratification par le Président de la République ne peut intervenir qu'après autorisation par une loi votée par le Parlement. En substance, cela signifie que :

- dans un premier temps, le Parlement, par une loi, autorise la ratification des Traités internationaux importants ;
- puis, dans un second temps, la ratification proprement dite intervient : c'est une décision du Président de la République contresignée par le 1<sup>er</sup> Ministre et le Ministre des Relations Extérieures).

Cette ratification est consignée auprès de l'Etat dépositaire selon le Traité, dont une clause spécifique détermine le nombre minimal de ratifications nécessaires à son application effective.

Le Traité entre donc en vigueur dans l'ordre international, entre les Etats qui l'ont ratifié, une fois qu'un certain nombre d'*instruments de ratification* a été déposé.

Il n'y a pas de règle établie quant à ce chiffre.

Chaque Traité (Convention, Protocole ou Accord) tranche la question lui-même.

*Remarque* : L'adhésion est la déclaration unilatérale d'un Etat n'étant pas signataire, mais a le même effet que la ratification, en France en tout cas, et met en jeu une procédure identique.

**Les Traités régulièrement ratifiés ont ainsi force de loi, et leur autorité est supérieure à celle des lois internes actuelles ou postérieures** (article 55 de la Constitution).

L'article 55 de la Constitution dispose en effet que « *les Traités ou Accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque Accord ou Traité, de son application par l'autre partie* ».

La « réserve de réciprocité » s'applique aux Conventions bilatérales, plurilatérales ou multilatérales, mais non aux Traités de caractère statutaire ou organique, comme les Traités instituant les Communautés européennes.

Les dispositions de ces Traités sont directement applicables aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne.

Par ailleurs, l'interprétation d'un Traité international n'appartient aux tribunaux de l'ordre judiciaire "qu'en vue de la solution de litiges d'intérêt privé", et non pour "les questions d'ordre public".

L'interprétation, qui appartenait jusqu'alors au Gouvernement, est maintenant du ressort du Conseil d'Etat. En effet, depuis la décision *GISTI* du 29 juin 1990, le Conseil d'Etat se reconnaît compétent pour interpréter les conventions internationales.

Le contrôle de la constitutionnalité des Traités régulièrement ratifiés appartient, en principe (comme pour la loi et dans les mêmes conditions) au Conseil Constitutionnel.

### **3°/ La loi** (proprement dite) :

Dans le sens le plus large, la loi peut être définie comme étant toute *règle de droit, formulée par écrit, établie par l'autorité compétente*.

La loi proprement dite est une *règle de droit générale et permanente* votée par le Parlement (Assemblée nationale et Sénat).

Le domaine de la loi est précisé, de façon limitative, par l'article 34 de la Constitution.

Il y a lieu de faire une distinction :

- Certaines matières juridiques sont **réservées à la loi**, qui fixe non seulement les principes mais peut entrer dans le détail des mesures d'application. Ces matières sont essentiellement relatives aux *garanties fondamentales des libertés publiques* (droits civiques, nationalité, détermination des crimes et délits et des peines qui leur sont applicables, procédure pénale, amnistie, nationalisations d'entreprises etc.) et au *droit de la famille* (capacité des personnes, régimes matrimoniaux, etc.) ;
- Certaines autres matières ne relèvent de la loi qu'en ce qui concerne **les règles fondamentales**, les mesures d'application sont nécessairement fixées par *décret*. Entrent dans cette catégorie tout ce qui concerne la propriété, les droits réels et obligations, le droit du travail, le droit syndical, le droit de la Sécurité sociale, etc.).

La loi proprement dite est souveraine dans le domaine qui lui est propre.

Il n'existe pas de recours judiciaire pour annuler une loi et les tribunaux ne peuvent refuser de l'appliquer.

La jurisprudence n'admet aucun contrôle par les juridictions administratives ou judiciaires — contrairement à certaines législations étrangères, comme par exemple celle des Etats Unis.

Toutefois la Constitution de 1958 organise un contrôle de la constitutionnalité des lois, du moins avant promulgation.

*La loi ne peut, en effet, édicter de mesures méconnaissant la Constitution.*

Mais c'est seulement au Conseil Constitutionnel qu'il appartient de se prononcer sur la constitutionnalité d'une loi : si la loi déferée est déclarée inconstitutionnelle, elle ne peut être promulguée. La décision du Conseil n'est susceptible d'aucun recours.

Cependant, le contrôle du Conseil Constitutionnel est de portée limitée, car il ne peut être saisi que :

— par le Président de la République, le Premier Ministre ou le Président de l'Assemblée nationale ou du Sénat ;

— ou à la demande de 60 députés ou sénateurs ;

**et non par les particuliers.**

De surcroît, *le Conseil Constitutionnel ne peut être saisi qu'avant la promulgation de la loi* : une fois la loi promulguée, le Conseil ne peut en apprécier la constitutionnalité.

La loi *stricto sensu* émane du pouvoir législatif, c'est-à-dire du Parlement, selon le processus d'élaboration suivant :

1 - *Vote*, par le Parlement (Assemblée nationale et Sénat). S'il y a désaccord, avis d'une commission mixte paritaire ; et si la commission mixte ne parvient pas à l'adoption d'un texte commun, l'Assemblée nationale décide.

2 - *Promulgation* : acte par lequel le Président de la République atteste l'existence de la loi et donne l'ordre aux autorités publiques de l'observer et de la faire observer. La promulgation est effectuée par un décret qui intervient, en principe, dans les quinze jours de la transmission au gouvernement du texte voté. Dès la promulgation, la loi est exécutoire, mais ne peut être mise en application qu'après publication.

3 - *Publication* : la loi ne peut être "exécutée" que du moment où la promulgation en pourra être connue, par la publication. Celle-ci est opérée par insertion au Journal Officiel.

#### 4° / Les règlements administratifs (décrets et arrêtés) :

Les règlements administratifs sont des règles de droit édictées par les autorités administratives. Ils émanent du pouvoir exécutif et sont des actes relevant du pouvoir réglementaire.

Les agents du pouvoir exécutif peuvent prendre des dispositions obligatoires appelées, suivant l'autorité dont elles émanent :

- *décrets* (le Président de la République et le Premier Ministre), ou
- *arrêtés* (arrêtés ministériels, préfectoraux, municipaux).

Les décrets peuvent :

- ou bien intervenir seulement pour préciser les détails de l'application d'une loi, soit que la loi elle-même ait prévu la nécessité d'un décret d'application, soit, à défaut, que le pouvoir exécutif en prenne seul l'initiative en tant que chargé de l'application des lois (dans les deux cas, les décrets ne peuvent contenir des dispositions contraires à la loi) ;
- ou bien de façon dite "autonome" indépendamment de toute loi, pour régler une matière particulière.

La loi, pour être appliquée, doit en effet souvent être suivie de décrets. Les décrets pris en vue de l'application de la loi peuvent être écartés pour illégalité par les tribunaux (ou annulés pour excès de pouvoir) s'ils sont en contradiction avec les règles fondamentales établies par la loi.

Les arrêtés ministériels, préfectoraux et municipaux sont pris en vue de l'exécution d'une loi par le ministre, le préfet ou le maire, chacun dans les limites de sa compétence (département ministériel, région, département, commune). Ils peuvent également être annulés s'ils vont à l'encontre de la Constitution ou des principes généraux du droit (recours pour excès de pouvoir).

Les décrets en Conseil d'Etat sont *codifiés* en étant précédés par la lettre "R", pour "Règlement" (par exemple : article R.141-2 du Code de l'Aviation Civile).

Les décrets simples sont eux *codifiés* en étant précédés par la lettre "D", pour "Décret" (par exemple : article D.422-12 du Code de l'Aviation Civile).

### III - LES GRANDS PRINCIPES DU DROIT AERIEN

Le droit aérien repose tant sur des principes directement issus du droit international que sur des principes forts qui se sont dégagés très tôt et ont mondialement dominé l'organisation du transport aérien.

Ces principes, qui reflètent le caractère éclectique du droit aérien, donnent un aperçu du fonctionnement du transport aérien international.

Bien évidemment la rapidité d'évolution et le renouvellement qui caractérisent le droit aérien tempèrent certains d'entre eux, notamment au sein de l'Union européenne.

Les principes qui dominent le transport aérien sont donc les suivants :

- **Souveraineté** complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire : l'application de ce principe limite le rôle des Institutions internationales et confie à l'Etat tous les pouvoirs de décision, tant sur le plan des relations aériennes internationales (accords aériens), que sur le plan de l'organisation interne de son transport aérien (contrôle des entreprises, statut du personnel navigant, répartition des réseaux entre compagnies)
  
- **Egalité de traitement** entre Etats, **réciprocité** et **bonne foi** sont des principes que les Etats se sont engagés à respecter dans le cadre de leurs échanges. Ils conditionnent les relations entre Etats et le bon fonctionnement du transport aérien.  
Ces principes essentiels représentent une sorte de code de bonne conduite dont dépend le développement mais aussi l'organisation internationale de l'Aviation civile.
  
- **Dualité de répartition** : l'activité est à la fois nationale et internationale et l'action relève autant des gouvernements que des compagnies aériennes. L'application de ce principe conduit à distinguer les attributions de compétences réservées à chacun :
  - le politique et le juridique relèvent de l'Etat,
  - l'économique et le commercial relèvent des transporteurs aériens.
  
- **Réglementation** totale des activités aéronautiques : les actes réglementaires exécutoires sont élaborés par les Etats, tandis que les Institutions internationales proposent des normes (à dominante technique) à l'acceptation des Etats.  
L'application de ce principe, sur le plan international, se traduit pour les services aériens réguliers par le nécessaire octroi d'une autorisation réciproque de la part des Etats concernés, et, pour les services aériens non réguliers par l'élaboration d'une réglementation unilatérale des Etats.
  
- **Attribution obligatoire** pour tout vol international d'**autorisations de trafic**, appelées « droits de trafic » ou « libertés de l'air ».

Les échanges aériens sont donc encadrés par des principes directeurs qui traduisent une certaine subordination de l'activité proprement dite vis-à-vis du pouvoir politique.

Toutefois, le mouvement de libéralisation enclenché depuis quelques années commence à modifier les contours du ... ciel.



**TITRE I**

**LA CONVENTION DE CHICAGO**

**Chapitre 1 : Le régime international de la navigation aérienne**

**Chapitre 2 : L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)**



## ***EN PRELIMINAIRE ...***

### ***UN BREF RAPPEL HISTORIQUE***

La traversée de la Manche par Louis Blériot, le 25 juillet 1909, posa, pour la première fois, la problématique du passage des aéronefs dans un Etat étranger et fit surgir un conflit entre juristes anglais et français.

- Les juristes français estimaient qu'au-delà d'une certaine hauteur au-dessus du territoire national, l'air était libre et les aéronefs pouvaient librement y circuler ;
- Les juristes anglais affirmaient, quant à eux, le principe de la « territorialité de l'air », considérant que, quelle que soit la hauteur à laquelle volait un aéronef, il y avait toujours, au-dessus de lui, un territoire dont les administrateurs avaient le droit d'interdire le survol.

Les représentants de 19 Nations se sont, de ce fait, réunis à Paris, en 1910, pour une Conférence sur la navigation aérienne. Celle-ci n'aboutit à aucun résultat.

Après la première guerre mondiale, le problème a finalement été tranché par la Conférence qui se réunit, à Paris, du 18 mai au 29 juin 1919, dans l'objectif de tenter de donner à l'air une loi internationale.

Adoptée le 13 octobre 1919, *la Convention internationale de PARIS, portant réglementation de la navigation aérienne*, retient la thèse anglaise et prend donc délibérément partie contre l'internationalisation en conférant à l'autorité étatique une place prééminente. Son article 1<sup>er</sup> dispose en effet que "chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire".

Ainsi, dès la première convention aérienne multilatérale adoptée par les puissances européennes, l'option en faveur d'une soumission à un régime de souveraineté de l'Etat est marquée : souveraineté de l'Etat sur l'espace au-dessus de son territoire, souveraineté de l'Etat sur les aéronefs immatriculés arborant son pavillon.

La liberté n'existe que dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer et encore, les aéronefs, en quelque endroit qu'ils se trouvent, demeurent soumis à la loi du pavillon.

Entre parties à la Convention de Paris, le libre droit de passage ne joue que d'une manière accidentelle, individuelle, pour les aéronefs privés. S'agissant de services réguliers, les entreprises de transport doivent demander une autorisation préalable, qui est l'occasion de véritables négociations de gouvernement à gouvernement.

Les Etats Unis, qui n'avaient pas participé aux travaux de la Convention de Paris, ont cependant éprouvé rapidement le besoin de s'ouvrir des chemins vers l'Europe. Une première Convention est signée, le 1<sup>er</sup> novembre 1926, à Madrid, avec l'Espagne, le Portugal et les Etats d'Amérique du Sud, puis *la Convention internationale de La HAVANE* est adoptée, le 20 février 1928.

Ces deux textes s'inspirent largement de la Convention de Paris en prévoyant que "chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien correspondant à son territoire et à ses eaux territoriales", mais soumettent l'établissement de lignes aériennes régulières à un régime d'autorisation moins rigoureux (*l'octroi de l'autorisation préalable paraît quasiment automatique, sous réserve de se conformer aux exigences légales du pays survolé*).

Le principe de souveraineté des Etats sur leur espace aérien n'est pas remis en cause par la Convention de La Havane, mais celle-ci entend, dans les rapports interaméricains, limiter l'usage du pouvoir discrétionnaire de chaque Etat d'interdire le survol de son territoire par des services aériens réguliers. Le champ d'application de la Convention de La Havane est demeuré limité à l'Amérique.

**En bref, les balbutiements de l'instauration d'un droit international public de l'air se sont heurtés à des considérations extrêmement protectionnistes.**

La Convention de Paris a régi, de 1929 à 1939, les relations aériennes internationales dans les zones les plus importantes, à l'exclusion de l'Allemagne et des Etats Unis, de sorte que l'exigence d'autorisation préalable à l'établissement de services réguliers a effectivement entravé l'essor de l'aviation commerciale européenne (abandon de tracés directs en cas de refus d'autorisation).

Pour tenter de sortir de l'isolement où les tenait leur non participation à la Convention de Paris, les Etats Unis ont signé, entre 1931 et 1939, toute une série d'accords bilatéraux qui garantissaient, en temps de paix, la liberté de survol à des fins non commerciales. L'établissement et l'exploitation de services aériens réguliers étaient certes soumis à un régime d'autorisation, mais des principes de réciprocité et de non-discrimination entre appareils nationaux et appareils étrangers venaient généralement compléter l'affirmation selon laquelle l'autorisation d'établir des services réguliers ne pourrait être refusée pour des motifs irrationnels ou arbitraires. Après quatre ans d'hostilités, il ne subsistera plus rien du contenu positif de tous ces accords.

**C'est dans ce contexte, et dans une optique de réorganisation du monde aéronautique, que les Etats Unis convoquent une Conférence internationale qui se tiendra à CHICAGO, du 1<sup>er</sup> novembre au 7 décembre 1944, avec mission d'examiner les points suivants :**

- l'élaboration d'un plan des routes aériennes provisoires du monde,
- l'élaboration d'un accord international sur les droits de transit et d'atterrissage pour l'exploitation de ces routes,
- la constitution d'un Conseil provisoire devant préparer le développement de ce plan de routes et des facilités d'exploitation,
- l'élaboration d'une nouvelle Convention multilatérale sur l'aviation.

Au départ, les thèses en présence illustrent une profonde divergence :

- la Grande Bretagne souhaite *une réglementation de la liberté* ;
- les Etats Unis défendent au contraire *la liberté sans autre limite qu'un contrôle gouvernemental de la règle du jeu*.

En effet, le projet américain comporte deux parties :

- l'une fixant les principes généraux du droit de l'air de manière à faciliter l'établissement et l'exploitation des services de transport aérien en faisant appel à des mécanismes de **libre concurrence**,
- l'autre pose les bases d'une organisation internationale permanente de l'aviation civile.

Le projet britannique entend :

- d'une part réaffirmer le principe de la souveraineté nationale sur l'espace aérien et définir ce que l'on entend par espace aérien,
- d'autre part définir le degré de liberté dont jouiraient les Etats signataires dans l'espace aérien des autres Etats,
- et enfin proposer la création d'une autorité aérienne internationale comportant un exécutif pourvu de sections régionales dont la compétence s'étendrait à la définition des routes, à la fixation des tarifs, à la réglementation des fréquences et des capacités.

La Grande Bretagne est hostile au projet américain de régularisation automatique des routes et des capacités par la libre négociation et la libre concurrence.

Face aux positions divergentes des deux principaux partenaires (la Grande Bretagne et les Etats Unis), le Canada propose une solution de compromis : les principes recueillant l'accord le plus large formeront le contenu de base de la Convention, et les aspects sur lesquels demeurent des oppositions feront l'objet de textes annexés à la Convention, mais juridiquement indépendants.

Finalement, grâce à la médiation canadienne, qui suggère donc de n'introduire dans la Convention qu'un exposé de principes et de renvoyer à une ou plusieurs annexes les clauses détaillées sur lesquelles se réaliserait finalement un accord, la **Convention relative à l'Aviation Civile Internationale** a été signée à **Chicago**, le 7 décembre 1944, jetant ainsi les bases d'une véritable charte de l'aviation civile.

La Convention de Chicago a non seulement défini le régime international de la navigation aérienne (*Chapitre I*), mais a également institué l'O.A.C.I. (*Chapitre II*).

En raison de la solution retenue, le transport aérien international repose donc sur :

- La Convention de Chicago, qui fixe les grands principes de la navigation aérienne,
- Les accords de transit aérien, qui se rapportent aux droits de trafic et prévoient l'échange des cinq libertés de l'air (*Titre II*).

Mais ces textes à vocation multilatérale n'ont toutefois pas permis, dans les faits, de couvrir l'ensemble du fonctionnement du transport aérien international, c'est-à-dire y compris le domaine des échanges commerciaux.

C'est pourquoi les modalités commerciales du transport aérien international sont, en pratique, déterminées par la voie d'accords bilatéraux, également appelés Accords aériens (*Titre II*).



## CHAPITRE I

### LE REGIME INTERNATIONAL de la NAVIGATION AERIENNE

La Convention de Chicago, ou « *Convention relative à l'aviation civile internationale* », signée le 7 décembre 1944, initialement par 32 Nations parmi les 54 Etats représentés, est entrée en vigueur le 4 avril 1947.

Elle remplaçait, pour les Etats qui y avaient adhéré, les Conventions de Paris et de La Havane (art. 80 de la Convention de Chicago).

Cette Convention internationale de droit public compte 96 articles et se compose des quatre parties suivantes :

- 1°/ *Navigation aérienne* (principes généraux, survol des Etats, nationalité des appareils, mesures pour faciliter la navigation aérienne, conditions à remplir en ce qui concerne 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'exploitations en commun).
- 4°/ *Dispositions finales* (accords, règlement des différends, cas de guerre, annexes à la Convention, ratification, adhésions, amendement et dénonciation, définitions).

Le texte fournit ainsi, d'une part un ensemble de règles définissant le régime international de la navigation aérienne et, d'autre part le Statut de l'OACI (*ce dernier sera développé ci-après, au Chapitre II*).

L'objectif de la Convention est défini dans son préambule. Celui-ci prévoit notamment que « ...les Gouvernements soussignés (sont) convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique, ... ».

Malgré l'affirmation d'une telle volonté, la Convention de CHICAGO innove très peu dans la mesure où elle consacre un régime juridique dominé par la souveraineté de l'Etat sur son espace aérien, à peine tempérée par certaines obligations de coopération en vue de faciliter la navigation aérienne.

## **I – PRINCIPES GENERAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION :**

### **§ 1 / Souveraineté de l'Etat et territoires :**

- Chaque Etat se voit conventionnellement reconnaître la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire (**art. 1**).  
Ce principe constitue la base des relations aériennes internationales.

- L'espace aérien est entendu comme celui qui s'étend non seulement au-dessus des régions terrestres, mais encore des eaux territoriales adjacentes (**art. 2**).

*L'article 2 expose en effet : « Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat ».*

Il est donc internationalement admis que l'espace aérien national s'achève à la verticale des frontières terrestres et maritimes. Mais il reste à définir la limite de la mer territoriale. Selon la Troisième Conférence sur le droit de la mer, une limite maximum de douze milles marins pourrait être retenue, chaque Etat côtier étant libre d'établir les limites de sa mer territoriale en deçà des douze milles.

*(Le mille marin est une unité de mesure internationale dont la valeur est fixée par convention à 1852 mètres.*

*Douze milles marins équivalent donc à 22,224 kilomètres).*

La souveraineté de l'Etat côtier demeure en pratique fixée de façon unilatérale par celui-ci, quitte, pour les autres Etats à contester la validité de la limite ainsi établie lorsqu'ils la jugent excessive.

### **§ 2 / Conséquence :**

- Il résulte de ce principe de souveraineté que les aéronefs d'Etat ne peuvent survoler sans autorisation le territoire d'un autre Etat (**art. 3**).

*L'article 3 précise à cet égard :*

- a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.*
  - b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.*
  - c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.*
  - d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.*
- La Convention n'autorise pas un éventuel « usage indu de l'aviation civile » (**art. 4**).  
En application de cet article, « chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention ».

## **II – SURVOL DU TERRITOIRE DES ETATS CONTRACTANTS :**

### **§ 1 / Droit des vols non réguliers :**

Le droit de survol et d'escale technique est reconnu par la Convention aux aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers (art. 5). Cet article fonde la base juridique des vols non réguliers, pour lesquels les Etats ne peuvent limiter que les escales commerciales.

*L'article 5, relatif aux droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier, énonce :*

- *Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à la condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage.*  
*Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.*
- *Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitable ».*

### **§ 2 / Services aériens réguliers :**

Une permission spéciale ou toute autre autorisation est, par contre, nécessaire pour l'exploitation des services aériens internationaux réguliers au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat (art. 6).

Base juridique des services réguliers, cet article a pour but de garantir la sécurité et, pour une part, la souveraineté commerciale de l'Etat susceptible d'être survolé.

*L'article 6 stipule clairement : « Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation ».*

### § 3 / Cabotage :

Quant au cabotage, il doit rester, selon l'article 7, le monopole de chaque Etat !

Le « cabotage » peut être défini comme étant le transport de passagers, de courrier ou de marchandises entre deux points situés à l'intérieur d'un même Etat, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location par un autre Etat ou une entreprise de transport aérien d'un autre Etat.

*L'article 7 affirme nettement : « Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire.*

*Chaque Etat s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat ».*

Cette rédaction a évidemment conduit à considérer que l'octroi du droit de cabotage était interdit, si cet octroi n'était pas généralisé à l'ensemble des Etats contractants.

### § 4 / Atterrissage sur un aéroport douanier :

La Convention permet à chaque Etat contractant d'imposer, hormis dans les cas de survol autorisés, à tout aéronef qui pénètre sur son territoire d'atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat, et de repartir également d'un aéroport douanier, afin de le soumettre aux inspections de police et de douane (art. 10).

*L'article 10 prévoit en effet : « Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanières et autres.*

*En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins.*

*Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants ».*

### § 5 / Application de la réglementation aérienne :

Les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sous réserve des dispositions de la Convention, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et ceux-ci doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat (art. 11).

## § 6 / Règles de l'air :

Chaque Etat, dans son espace aérien, où sa propre législation s'applique normalement, est responsable de la réglementation aérienne et de la mise en œuvre de la Convention de Chicago (articles 12, 13, 14, 15).

L'article 12, spécifiquement intitulé « Règles de l'air », mentionne précisément :

*« Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs.*

*Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention.*

*Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention.*

*Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables ».*

L'article 13 précise : « Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs – tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé – doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises ».

L'article 14 concerne la prévention de la propagation, par la navigation aérienne, des maladies contagieuses (choléra, typhus épidémique, variole, fièvre jaune, peste, etc.) et l'article 15 les redevances d'aéroport et droits similaires.

## § 7 / Visite des aéronefs :

Selon l'article 16, « Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention ».

Par ailleurs, il convient de souligner, dans le domaine général du survol du territoire des Etats contractants, que, sur la base de l'article 9 de la Convention :

Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition de ces zones doivent être communiquées à l'OACI.

Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans discrimination de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats. Dans ces deux hypothèses, chaque Etat peut exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

### **III – MESURES DESTINEES A FACILITER LA NAVIGATION AERIENNE :**

Concernant ces mesures destinées à faciliter la navigation aérienne, la Convention de Chicago prévoit, d'une manière générale, que les Etats contractants conviendront de mesures uniformes en matière de :

- simplification des formalités (police, immigration, douane, santé) : **art 22** ;
- exemptions douanières (appareils, carburants, pièces détachées...) : **art.24** ;
- assistance aux aéronefs en détresse : **art.25** ;
- collaboration aux enquêtes sur les accidents : **art.26** ;
- standardisation des systèmes de navigation aérienne : **art.28**.

Dans cet esprit de prendre toutes dispositions visant à faciliter et accélérer la navigation par aéronef, les Etats contractants s'engagent également à uniformiser :

- les documents de bord (**art.29**),
- les équipements radio (**art.30**),
- les certificats de navigabilité (**art.31**),
- ainsi que les brevets et licences (**art.32**).

#### **§ 1 / Droits de douane :**

Les droits de douane font l'objet d'un **article 24** de la Convention, selon lequel :

« a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, ***tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits***, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat.

Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant ***à son arrivée*** sur le territoire d'un autre Etat contractant ***et s'y trouvant encore lors de son départ*** de ce territoire, ***sont exempts des droits de douane***, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposées par l'Etat ou les autorités locales.

Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

« b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant ***pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale*** ***sont admis en franchise de droits de douane***, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets soient placés sous la surveillance et le contrôle de la douane ».

## § 2 / Conditions à remplir par les aéronefs :

Ces conditions sont définies par les articles 29 à 36 de la Convention de Chicago, et concernent, dans l'ordre : les documents de bord, l'équipement radio, le certificat de navigabilité, les licences du personnel, la reconnaissance des certificats et licences, les carnets de route, les restrictions relatives à la cargaison et les appareils photographiques.

Mais, au préalable, il peut s'avérer néanmoins utile de rappeler que :

- Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale est tenu de porter les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres (art. 20).
- Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés (art. 17).  
Cet article ne pose pas de conditions particulières à l'immatriculation.
- Toutefois, un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre (art. 18).  
L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements (art. 19).
- De plus, l'article 21 prévoit que l'Etat d'immatriculation pourra être amené à fournir à l'OACI des renseignements sur la propriété et le contrôle des aéronefs de sa nationalité.

### → **Certificats de navigabilité (art. 31):**

“Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé”.

### → **Licences du personnel (art. 32) :**

“a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant”.

### → **Reconnaissance des certificats et des licences (art. 33) :**

« Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention ».

→ **Restrictions relatives à la cargaison, c'est-à-dire concernant le fret (art. 35) :**

« a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat.

Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'O.A.C.I. pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers ».

→ **Appareils photographiques (art. 36) :**

« Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire ».

→ **Documents devant se trouver à bord des aéronefs (art. 29) :**

« Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à son bord les documents suivants :

- Son certificat d'immatriculation ;
- Son certificat de navigabilité ;
- Les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- Son carnet de route (*l'article 34 de la Convention précise d'ailleurs que « pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention »*) ;
- S'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef ;
- S'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ;
- S'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

## **IV – NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES :**

### **§ 1 / Adoption de normes et procédures internationales :**

Comme l'impose l'article 37 de la Convention : « Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.) adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants :

- a) Systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol ;
- b) Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage ;
- c) Règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;
- d) Licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien ;
- e) Navigabilité des aéronefs ;
- f) Immatriculation et identification des aéronefs ;
- g) Collecte et échange de renseignements météorologiques ;
- h) Livres de bord ;
- i) Cartes et plans aéronautiques ;
- j) Formalités de douane et d'immigration ;
- k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents, et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne ».

Conformément à cet article, la Convention a progressivement été complétée par les "annexes techniques", qui ont été élaborées par l'O.A.C.I., sur 18 sujets particuliers. Les Etats signataires s'engagent à intégrer ces "normes et pratiques recommandées" dans leur droit interne et à les faire respecter.

Les "normes et pratiques recommandées" peuvent être définies de la façon suivante :

**NORME :** " *Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants se conformeront, en application des dispositions de la Convention ; en cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l'article 38 de la Convention.*

**PRATIQUE RECOMMANDEE :** *Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants s'efforcent de se conformer en application des dispositions de la Convention."*

**Les 18 annexes techniques traitent des sujets suivants :**

**1- Licences du personnel :**

- Définition des licences du personnel navigant et du personnel au sol ;
- Qualification des pilotes : par aéronef (catégorie, classe, type), pour conditions particulières (IFR), pour fonctions particulières (instructeur) ;
- Conditions minimales de délivrance et de renouvellement des licences.

**2- Règles de l'air :** règles générales de circulation aérienne, notamment niveaux de croisière en fonction des routes.

**3- Météorologie :** pour l'essentiel, les codes et formes des messages.

**4- Cartes aéronautiques :** types de cartes à éditer, normalisation, répartition des tâches entre Etats.

**5- Unités de mesure dans la communication Air/Sol :** système métrique, sauf pour les grandes distances horizontales (milles marins) et les vitesses horizontales (nœuds).

**6- Exploitation technique des aéronefs :**

1<sup>ère</sup> partie : aviation de transport commercial international = critères de sécurité pour l'exploitation (conduite des vols, limites d'emploi, équipements et instruments de bord, entretien, agents techniques, manuels et livres de bord) ;

2<sup>ème</sup> partie : aviation générale.

**7- Marque de nationalité et d'immatriculation :** emplacement, dimensions, type de caractères, plaque d'identité, registre.

**8- Certificats de navigabilité :** dispositions administratives (conditions de délivrance et de validation du CDN) et techniques (conception, construction et performances exigées des structures).

**9- Facilitation :** formalités administratives, traitement au sol des passagers et des marchandises.

**10- Télécommunications aéronautiques :** procédures et directives concernant le matériel et les systèmes de télécommunication.

**11- Services de circulation aérienne :** services de contrôle, d'information de vol et d'alerte ; besoins des services en télécommunications et renseignement météo.

**12- Recherches et sauvetage :** coopération entre Etats ; organisation et équipement des centres de coordination de sauvetage et procédures à utiliser ; échange de signaux Air/Sol.

**13- Enquêtes sur les accidents :** rôle des Etats territorialement intéressés et de l'Etat d'immatriculation ; système de notification d'accident.

**14- Aérodromes :** classification des aérodromes ; dégagement, balisage, servitudes aux abords.

**15- Service d'information aéronautique :** définition des services ; règles d'émission et de distribution des Notam.

**16- Bruit des aéronefs :** certification acoustique des aéronefs, méthodes d'évaluation du bruit, surveillance du bruit aux aérodromes, définition d'un "indice d'exposition" au bruit, indications sur les procédures d'exploitation à moindre bruit.

**17- Sûreté et protection de l'Aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicites :** directives aux Etats pour les mesures de protection à prendre sur leurs aéroports et dans leurs compagnies.

**18- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.**

## § 2 / Reconnaissance des certificats et licences :

En matière de reconnaissance des certificats et licences, la Convention complète les dispositions des articles de ses chapitres précédents en prévoyant que les certificats et licences, qui ne satisferaient pas complètement aux exigences imposées par une norme internationale, puissent être annotés.

L'article 39 dispose en effet que :

- « a) *Tout aéronef ou élément d'aéronef* au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et *qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité* doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarterait de cette norme.
- « b) *Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient* doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions ».

## § 3 / Validité des certificats et des licences reconnus :

Aux termes de l'article 40 de la Convention, les certificats et licences ne répondant pas totalement aux conditions posées par la norme internationale, qui auraient été annotés ainsi que le prévoit l'article 39, ne peuvent être reconnus valables pour la navigation internationale qu'avec l'accord des Etats éventuellement concernés.

L'article 40 prévoit exactement : « *Aucun aéronef ou membre du personnel, dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté, ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.*

*L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé ».*

## § 4 / Exceptions aux normes et procédures internationales :

La dérogation aux normes et aux procédures internationales est, à la base, envisagée de façon beaucoup plus large, par l'article 38, relatif à la notification des différences.

« *Tout Etat qui estime :*

- ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales,
- ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée,
- ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale,

*notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale* les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

Dans le cas d'amendements à des normes internationales, *tout Etat qui n'apporte pas* à ses propres règlements ou pratiques *les amendements appropriés en avise le Conseil dans les 60 jours* à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre.

En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question ».

### Conclusion

Les grands principes de la Convention :

#### *non-discrimination, harmonisation et information*

- *La non-discrimination*, qui figure au nombre des objectifs énoncés à l'article 44, doit être assurée tant entre les aéronefs étrangers qu'entre ceux assurant des services similaires (zones interdites pour des raisons militaires ou de sécurité publique, ou restrictions temporairement en raison de circonstances exceptionnelles (art.9). La Convention précise clairement que les diverses règles doivent être appliquées sans discrimination de nationalité aux aéronefs des Etats parties à la Convention (art.11).
- *L'harmonisation* concerne notamment les règles de l'air, relatives au vol et à la manœuvre des aéronefs (art.12), les formalités de douane et d'immigration (art.23), les certificats de navigabilité ainsi que les brevets et licences (art.33) ...
- *L'information* se rapporte aux zones interdites (art.9), aux aéroports douaniers (art.10), aux rapports d'immatriculation (art.21), etc.



## CHAPITRE II

### L'ORGANISATION de l'AVIATION CIVILE

La Convention de Chicago a non seulement jeté les bases du régime international de l'aviation civile, mais elle a également institué, en lui consacrant l'intégralité de sa Deuxième partie (articles 43 à 66), une Organisation intergouvernementale, l'OACI, qui a permis d'atteindre au plan international un haut degré d'harmonisation des règles techniques, au moyen de *normes et pratiques recommandées*, mais qui n'a pas, par contre, rencontré le même succès sur le plan des normes commerciales.

Entrée en fonction le 4 avril 1947, l'OACI, dont le siège est situé à Montréal, est dotée de la capacité juridique et possède en conséquence une personnalité juridique propre, distincte de celle des Etats qui la composent (à l'heure actuelle : 195 Etats membres).

*Article 47 de la Convention de Chicago : "Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé."*

#### **I – LES OBJECTIFS DE L'O.A.C.I. :**

La finalité et les objectifs de l'OACI sont clairement définis à l'article 44, selon lequel :

« L'Organisation a pour buts et objectifs

- d'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 :

- a) Assurer le développement ordonné et sûr de l'Aviation civile internationale dans le monde entier ;
- b) Encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;
- c) Encourager le développement des voies aériennes, des aéroports, des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale ;
- d) Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;
- e) Prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;
- f) Assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et une possibilité équitable pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ;
- g) Eviter la discrimination entre Etats contractants ;
- h) Promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;
- i) Promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects ».

## II – COMPOSITION DE L'O.A.C.I. :

L'OACI 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 (articles 48 et 49) :

L'Assemblée se réunit au moins tous les 3 ans (amendement de l'article 48 effectué par protocole du 14 juin 1954), sur convocation du Conseil.

Néanmoins, l'Assemblée peut tenir des sessions extraordinaires, à tout moment, sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'Etats contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces Etats (amendement de l'article 48 effectué par protocole du 15 septembre 1962).

Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix.

Les délibérations de l'Assemblée nécessitent la présence de la majorité des Etats contractants et les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

La compétence de l'Assemblée est d'ordre général, puisqu'elle peut "*traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé*".

Dans ce cadre, elle :

- élit son Président et les autres membres du bureau, établit son règlement intérieur et institue les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables ;
- élit les membres du Conseil, délègue, révoque ou modifie ses pouvoirs ; elle examine les rapports que celui-ci lui soumet, leur donne la suite qui convient et statue sur toute question dont elle est saisie par le Conseil ;
- vote le budget, examine les dépenses, approuve les comptes, détermine le régime financier de l'Organisation ;
- étudie et recommande éventuellement aux Etats contractants les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la Convention de Chicago.

### § 2 / Le Conseil (articles 50 à 55) :

Le Conseil, composé de représentants de 30 Etats contractants, est l'organe permanent responsable devant l'Assemblée.

Ses membres sont élus pour trois ans par l'Assemblée, qui donne une représentation adéquate :

- aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien ;
- aux Etats qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale ;
- aux Etats dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde.

Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Le Conseil élit son Président (qui n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil) pour une période de trois ans.

Celui-ci est rééligible mais n'a pas le droit de vote.

Le Président du Conseil convoque le Conseil, le Comité du transport aérien et la Commission de Navigation aérienne ; il agit comme représentant du Conseil et exerce au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres.

Le Conseil a des fonctions obligatoires (énumérées à l'article 54 de la Convention), et des fonctions facultatives (prévues à l'article 55).

Le Conseil doit :

- soumettre des rapports annuels à l'Assemblée, et exécuter les instructions de celle-ci ;
- arrêter son organisation et son règlement intérieur ; nommer et définir les fonctions d'un Comité du transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil ;
- instituer une Commission de Navigation aérienne ;
- gérer les finances de l'OACI ;
- fixer les émoluments du Président du Conseil et nommer le Secrétaire général ;
- réunir et publier des renseignements statistiques et économiques sur le transport aérien ;
- signaler aux Etats contractants toute infraction à la Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandation ou décisions du Conseil, et en rendre compte à l'Assemblée ;
- adopter des normes et pratiques recommandées internationales (désignées comme Annexes Techniques) ; examiner les recommandations de la Commission de la Navigation aérienne tendant à amender ces Annexes ;
- examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

Le Conseil peut :

- créer des commissions de transport aérien (sur une base régionale ou autre) ;
- déléguer certaines fonctions à la Commission de Navigation aérienne et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoir ;
- mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, et faciliter l'échange de renseignements (sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne) entre Etats contractants ;
- étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international et enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute entrave au développement de la navigation aérienne internationale.

### § 3 / La Commission de Navigation aérienne (articles 56 et 57) :

La Commission de Navigation aérienne, dont le Président est nommé par le Conseil, est composée de 15 experts (article 56 amendé par protocole du 7 juillet 1971) nommés par le Conseil sur proposition des Etats.

Dans le cadre de ses fonctions, définies à l'article 57, la Commission de Navigation aérienne joue un rôle fondamental dans l'élaboration et la mise à jour des Annexes Techniques. Elle doit instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire. Elle doit également donner au Conseil tous les avis nécessaires dans le domaine technique.

### § 4 / Le Comité du Transport aérien et les autres comités :

Seul comité dont la mise en place figure au nombre des obligations imparties au Conseil, le Comité du Transport aérien est chargé de l'étude des aspects économiques du transport aérien.

D'autres comités ont été institués et peuvent également être mentionnés :

- Le Comité juridique, composé d'experts juridiques des Etats contractants, donne au Conseil les avis que celui-ci lui demande sur l'interprétation et l'amendement de la Convention, étudie toutes questions de droit aérien international que lui soumet le Conseil ou l'Assemblée, rédige des projets de conventions internationales et présente des rapports et des recommandations sur les questions de droit aérien international.
- Le Comité des Finances étudie et donne des avis sur les questions financières et budgétaires.
- Le Comité de l'Aide Collective aux services de navigation aérienne est chargé des questions relatives aux aéroports, installations et services de navigation aérienne (Chapitre XV de la Convention de Chicago), notamment dans le cadre des mesures que peut recommander le Conseil pour remédier à l'insuffisance d'aéroports ou d'installations et services d'un Etat contractant (article 69), ou des arrangements que peut conclure un Etat avec le Conseil soit en vue du financement des installations et services de navigation aérienne (article 70), soit en matière de fourniture en personnel, d'entretien et d'administration des aéroports, installations et services moyennant des redevances pour l'utilisation des installations et services fournis (article 71).

### § 5 / Le Secrétariat Général :

Nommé par le Conseil, le Secrétaire Général dirige l'administration de l'OACI, répartie en 5 Directions : Navigation aérienne, Transport aérien, Affaires juridiques, Assistance technique, et Administration et Services.

Des bureaux régionaux ont été créés pour faciliter la communication avec les Etats contractants : *Paris* (pour l'Europe), *Bangkok* (pour l'Extrême-Orient et le Pacifique), *Le Caire* (pour le Moyen-Orient et L'Afrique Orientale), *Mexico* (pour L'Amérique du Nord et les Caraïbes), *Lima* (pour l'Amérique du Sud), *Dakar* (pour L'Afrique de l'Ouest) et *Nairobi* (pour L'Afrique de l'Est).

### III – LES ACTIVITES DE L'O.A.C.I. :

#### § 1 / Les activités techniques :

L'un des objectifs de l'OACI est d'amener les Etats contractants à un niveau de normalisation technique nécessaire à la sécurité, la fiabilité, la régularité et l'efficacité des services aériens. Pour y parvenir l'Organisation opère au moyen de *normes et pratiques recommandées* (art. 37 de la Convention de Chicago). L'OACI recommande également des *procédures*.

- Normes et pratiques recommandées : « Une norme est une spécification dont l'application uniforme apparaît *nécessaire* à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale, alors que l'application des pratiques recommandées est considérée comme *souhaitable* mais non indispensable. » (Emmanuel du PONTAVICE).

Après avoir été conçues dans le cadre de réunions avec tous les Etats membres, les spécifications sont mises au point par la Commission de Navigation aérienne et soumises au Conseil pour adoption à la majorité des deux tiers. Si dans un délai de trois mois à compter de leur communication, plus de la moitié des Etats membres n'ont pas manifesté leur désapprobation, les normes et pratiques recommandées entrent en vigueur.

Les normes et pratiques recommandées ont force obligatoire pour tous les Etats membres, toutefois l'article 38 de la Convention prévoit un mécanisme particulier ("*notification des différences*") de dérogation exceptionnelle en faveur de ceux qui ne se trouvent pas en mesure d'appliquer l'Annexe : le Conseil demande aux Etats de notifier leurs différences éventuelles dans un délai de 60 jours après son entrée en vigueur et avant la date à laquelle elle devient applicable à tous.

- Les procédures pour les services de navigation aérienne (*PANS*) : elles sont élaborées par la Commission de Navigation aérienne ; après consultation des Etats membres, elles sont approuvées par le Conseil qui fixe la date de leur application mondiale. Il s'agit, pour l'essentiel, de pratiques d'exploitation ou d'éléments trop détaillés pour faire l'objet de normes. Bien que ce ne soit pas obligatoire, les Etats avisent l'OACI des éventuelles différences entre leur réglementation et les « *PANS* ».

Dans certains domaines, L'OACI adopte des « procédures complémentaires régionales », élaborées par concertation dans le cadre de « réunions régionales de navigation aérienne » auxquelles participent les Etats de la région, ceux dont les compagnies exploitent dans la région et, à titre d'observateurs, les associations de compagnies aériennes. Elles sont ensuite approuvées par le Conseil et recommandées aux Etats contractants en vue de leur application dans les régions concernées. Leur but est principalement de coordonner les services et d'unifier les procédures de chaque région, sur la base des besoins des transporteurs et des programmes d'équipement des Etats.

Par ailleurs, l'OACI apporte une aide collective, prévue au Chapitre XV de la Convention, dans le but de veiller à la sécurité de la navigation aérienne et de proposer des remèdes aux insuffisances éventuelles, ainsi qu'une assistance technique (sous l'égide des Nations Unies), notamment dans le cadre du Programme pour le Développement.

## § 2 / Les activités économiques :

Les initiatives de l'OACI visant à améliorer les conditions économiques et commerciales du transport aérien sont, par contre, moins développées.

Pour des raisons politiques, les Etats membres ont, dès l'origine, manifesté leur réticence à l'égard d'une réglementation multilatérale de l'économie du transport aérien et ont préféré traiter directement entre Etats ou entre transporteurs, par la voie bilatérale, l'obtention de concessions réciproques, notamment en matière de droits de trafic ou pour les questions tarifaires.

C'est pourquoi les activités économiques de l'OACI se limitent au constat et à la compilation de procédures négociées par les Etats entre eux ; à peu de choses près, le bilan de l'activité de l'Organisation dans ce domaine se résume à :

- des travaux statistiques,
- des études (de la situation économique des aéroports, ou sur le développement des voyages et du fret aériens),
- la mise à jour du répertoire des tarifs et redevances d'aéroports,
- la mise à jour des travaux prévisionnels en matière d'aviation civile,
- l'élaboration du rapport du Conseil sur la situation économique du transport aérien,
- l'évolution des échanges de droits de trafic et des accords de coopération.

## § 3 / Les activités juridiques :

Le Comité juridique permanent, créé en 1947 lors de la première session de l'Assemblée de l'OACI joue un rôle important dans le domaine de la préparation de nouveaux instruments juridiques intéressant le droit aérien.

Le Comité juridique élabore des projets de nouvelles Conventions internationales relatives à l'Aviation civile, ou des projets de révision, qui, après avoir été soumis au Conseil, sont adoptés par des Conférences diplomatiques réunies à cet effet par le Conseil.

Malgré le frein que représente la coexistence mondiale de plusieurs systèmes juridiques, les thèmes abordés sont assez vastes : ils vont de la responsabilité du transporteur à la capture illicite d'aéronefs, en passant par la reconnaissance du droit de propriété sur les aéronefs, le statut juridique de l'appareil et du Commandant de bord, les problèmes posés par la location, l'affrètement ou la banalisation des appareils en exploitation internationale et la répression des infractions commises à bord.

Le Comité juridique intervient également dans l'interprétation et l'amendement de la Convention de Chicago, en étant chargé de fournir des avis et des projets au Conseil, à qui incombe la responsabilité d'examiner toute question relative à la Convention (article 54 de la Convention de Chicago).

**RESUME****LA CONVENTION DE CHICAGO****I – Les propositions de la Conférence de Chicago :**

- ♦ assurer un développement ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier.
- ♦ encourager le développement des routes aériennes, la création d'aéroports et les installations facilitant la navigation aérienne.
- ♦ assurer la possibilité pour chaque Etat contractant de disposer lui-même d'entreprises de transport internationaux et n'introduire aucune discrimination entre Etats Contractants.

**II – Les résultats de la Conférence de Chicago :**

- ♦ adoption de la Convention de Chicago, code de l'air basé sur le principe de la souveraineté complète et exclusive des Etats sur leur espace aérien.
- ♦ mise en place de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale « **OACI** »

*(organisation étatique)*

**\* Groupe des signataires de la Convention de Chicago :**

- presque 200 Etats Membres
- en fonction depuis 1947
- siège à Montréal

**\* Composée de :**

- l'Assemblée, organe souverain, qui se réunit au moins tous les 3 ans, prend des décisions à la majorité (chaque Etat a une voix)
- le Conseil, organe exécutif, adopte normes et pratiques recommandées

**\* A pour objectifs :**

- élaborer des normes, pratiques et procédures
- faciliter la planification et le développement du transport aérien international.

## **IV - LES ORGANES DE COOPERATION REGIONALE**

Sans renoncer à sa vocation et à sa compétence d'attribution internationale, l'OACI a néanmoins invité les Etats contractants à certains regroupements régionaux, qui ont pour objectif d'étudier et de traiter, dans une optique régionale, les problèmes liés au développement du transport aérien.

Cette coopération régionale intergouvernementale s'est réalisée d'une part, dans le cadre de Commissions régionales d'aviation civile, et, d'autre part, dans le domaine technique, par la création de l'agence « Eurocontrol ».

### **§ 1 : Les Commissions régionales d'aviation civile :**

Bien que leur indépendance à l'égard de l'OACI soit plus ou moins bien assurée, ces Commissions sont autonomes, et à ce titre, elles déterminent librement le programme et l'organisation de leurs travaux ainsi que leur budget. L'OACI, avec qui elles sont en liaison, leur apporte son soutien en moyens humains et matériels.

#### **1°/ La Commission Européenne de l'Aviation Civile : CEAC (Europe)**

La *Commission Européenne de l'Aviation Civile* (C.E.A.C., ou ECAC, en anglais, pour « *European Civil Aviation Conference* ») a été créée en 1954, sous le patronage de l'OACI, par une résolution de l'Assemblée du Conseil de l'Europe. Limitée, à l'origine, aux membres du Conseil de l'Europe, cette commission s'est ensuite élargie à la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, Malte, Chypre, etc..

*Elle regroupe, aujourd'hui, les administrations de l'aviation civile de 33 Etats, soit la quasi totalité des Etats de l'Europe occidentale ainsi que les Pays d'Europe Centrale et Orientale (« PECO »).*

#### **Font actuellement effectivement partie de la CEAC :**

- Les 15 Etats membres de l'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande Bretagne, Grèce, Italie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède) ;
- Chypre, Malte, Monaco, la Turquie ;
- L'Islande, la Norvège, la Suisse ;
- La Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie, la République Tchèque ;
- La Croatie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Slovaquie, la Slovénie.

La CEAC regroupe donc différentes entités européennes :

- l'Union Européenne,
- l'AELE (*Association Européenne de Libre Echange* ou « EFTA », en anglais, pour « *European Free Trade Association* »),
- les JAA (*Joint Aviation Authorities*), et
- EUROCONTROL.

**[ N.B. : l'étude complète de la CEAC figure en page 111 ]**

## **2°/La Commission Africaine d'Aviation Civile : CAFAC (Afrique)**

L'OACI ayant souhaité voir se développer des organisations de coopération régionale ailleurs qu'en Europe, la CAFAC (ou AFCAC, en anglais) a été instituée lors d'une Conférence, réunie à Addis Abeba en 1969, sous le triple parrainage de l'OACI, de l'OUA (*Organisation de l'Unité Africaine*) et de la Commission économique pour l'Afrique.

La CAFAC est ouverte à la participation des membres de l'OUA et des membres de l'ONU. La charte constitutive est proche de celle de la CEAC. Le président est élu parmi les Etats membres, et est entouré de quatre vice-présidents élus parmi les Etats membres. Le siège est situé à Dakar, au Bureau régional de l'OACI.

La Commission africaine d'aviation civile étudie notamment les problèmes liés au développement du transport de passagers et de fret en Afrique, la création de "pools" régionaux (*sorte de coopération limitée dans sa durée et dans son objet*) et rassemble des statistiques sur les transports non réguliers.

## **3°/La Commission Latino-américaine d'Aviation Civile: CLAC (Amérique latine)**

La CLAC a été créée à l'initiative des Etats d'Amérique latine, à la suite d'une Conférence qui s'est tenue à Mexico en 1971. La Commission latino-américaine d'aviation civile est ouverte à tous les Etats d'Amérique du Sud, d'Amérique Centrale et des Caraïbes (en fait, aucun des Etats caraïbes anglophones n'a rejoint la CLAC, vite dominée par le Brésil). Le statut s'inspire de celui de la CAFAC.

La Commission latino-américaine d'aviation civile tient une session plénière tous les 2 ans. Le siège est situé à Lima (Pérou), au Bureau régional de l'OACI.

Les activités de la CLAC ont surtout porté sur l'harmonisation des régimes juridiques, le développement du fret aérien et des vols réguliers.

## **4°/Le Conseil Arabe d'Aviation Civile : CAAC (Pays arabes)**

Le CAAC (ou ACAC, *Arabian Civil Aviation Council*) a été créé en 1967 par la Ligue Arabe, à laquelle il est resté très lié. Le CAAC n'a pas le même statut juridique que les autres Commissions régionales, mais fonctionne à peu près de la même façon. L'OLP est membre à part entière et le siège, après avoir été fixé au Caire, se trouve en Tunisie depuis 1979. Les activités du CAAC concernent surtout le recueil de statistiques, la formation du personnel et la réflexion sur les politiques de transports. Il tient l'OACI informée de ses conclusions.

## **5°/L'Asie :**

En Asie, aucune Commission régionale n'a pu, pour des raisons politiques, être institutionnalisée. Néanmoins des réunions périodiques des directeurs de l'aviation civile des pays asiatiques se tiennent avec l'aide du Bureau régional de l'OACI situé à Bangkok. Elles sont consacrées aux questions de sécurité et de sûreté plutôt qu'aux questions économiques et aux politiques de transport.

Un organisme, la « *South Asia Aviation Association (SAAA)* » s'est créé, en 1984, en Asie du Sud-Est, mais aucune information ne filtre quant à ses activités.

Ces Commissions régionales, dont la création a été encouragée par l'OACI, ont un caractère nettement politique et défensif. Toutefois, elles n'entretiennent que très peu de relations entre elles et n'occupent pas, sauf en ce qui concerne la CEAC, une place importante dans le monde aéronautique.



**TITRE II****AUTRES ACCORDS INTERNATIONAUX**

**Chapitre 1 : Les accords de transit aérien : les cinq libertés de l'air**

**Chapitre 2 : Les Conventions de TOKYO, LA HAYE et MONTREAL**

**Chapitre 3 : La Convention de VARSOVIE**



## CHAPITRE I

### LES ACCORDS DE TRANSIT AERIEN ou LES CINQ LIBERTES DE L'AIR

L'expression « accords de transit aérien » peut être entendue de deux façons :

- au sens étroit, elle désigne les Accords de Transit et de Transport annexés à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944,
- au sens large, elle peut se référer non seulement à l'Accord de Transit (*le seul à être entré en vigueur*), mais également aux Accords Aériens, dits *accords bilatéraux*, qui permettent l'échange des droits commerciaux entre les Etats, recouvrant en cela l'application concrète des cinq libertés de l'air.

C'est pourquoi, dans l'objectif de fournir une présentation cohérente des cinq libertés, et surtout des modalités pratiques concernant l'échange des droits de trafic, il paraît judicieux d'envisager d'abord, dans une première partie, les Accords de Transit et de Transport (I), puis, dans une seconde partie, les Accords Aériens (II).

#### I – LES ACCORDS DE TRANSIT ET DE TRANSPORT

Résultat du compromis intervenu entre les visées divergentes de la Grande Bretagne et des Etats Unis, ces deux textes (l'accord de transit et l'accord de transport) sont annexés à la Convention de Chicago mais en sont juridiquement indépendants.

Ils ont été proposés séparément à l'adhésion ou à la ratification des Etats signataires.

Ils se rapportent aux droits de trafic et viennent, sur ce point, compléter la Convention, qui ne fournit aucune véritable base légale à l'établissement des services aériens internationaux réguliers, sinon l'exigence d'une autorisation préalable de l'Etat survolé.

##### § 1/ L'accord de transit :

L'accord "relatif au transit des services aériens internationaux" a été signé à Chicago par les représentants de 26 Etats (dont les Etats Unis et la Grande Bretagne), et est entré en vigueur le 30 janvier 1945.

Actuellement, près d'une centaine d'Etats sont parties à l'accord de transit, qui prévoit **l'échange multilatéral des deux premières libertés de l'air.**

Ces deux premières libertés de l'air (dites « *libertés techniques* ») sont définies, par l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de transit, comme étant, pour un aéronef assurant un service aérien international régulier :

- 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*).

Certaines exceptions sont toutefois prévues : l'exercice de ces deux libertés est soumis à autorisation préalable sur les aéroports militaires, dans les zones occupées militairement et sur les routes de ravitaillement militaire. Par ailleurs, des routes peuvent être prescrites par l'Etat survolé.

Les principales dispositions de l'accord de transit sont les suivantes :

**Article 1<sup>er</sup> :** « Chaque Etat contractant accorde aux autres Etats contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes :

- 1 - Le droit de traverser son territoire sans atterrir ;
- 2 - Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.

Les droits liés à la présente section ne vaudront pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités ou qui font l'objet d'une occupation militaire et, en temps de guerre, le long des routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice des deux droits ci-dessus sera subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes » (Section 1).

« Un Etat contractant qui accorde aux entreprises de transports aériens d'un autre Etat contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales pourra exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable en ces mêmes points d'escale.

Cette exigence ne devra entraîner aucune distinction entre les entreprises de transports aériens exploitant sur la même route ; elle tiendra compte de la capacité des aéronefs et sera appliquée de manière à ne nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations de tout Etat contractant » (Section 3).

« Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions du présent accord :

- 1 - Désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service ;
- 2 - Imposer ou permettre que soient imposées à tout service aérien international des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités ; ces taxes n'excéderont pas celles que paieraient ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités ; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le Conseil de l'OACI, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet aux Etats intéressés » (Section 4).

« Chaque Etat contractant se réserve le droit de refuser un certificat ou une autorisation à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat ou de révoquer un tel certificat ou une telle autorisation lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux d'un Etat contractant, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois de l'Etat survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord » (Section 5).

**Article 2 :** « Un Etat contractant, qui estime injuste ou préjudiciable à son égard une mesure prise aux termes du présent accord par un autre Etat contractant, pourra demander au Conseil d'examiner la situation.

Le Conseil enquêtera alors sur la question et réunira les Etats intéressés aux fins de consultation.

Si une telle consultation ne réussit pas à résoudre la difficulté, le Conseil pourra adresser aux Etats contractants intéressés les conclusions et recommandations qu'il jugera lui-même convenables.

Le Conseil pourra ensuite, s'il est d'avis qu'un Etat contractant manque sans raison valable à prendre les mesures correctives appropriées, recommander à l'Assemblée de l'OACI de suspendre les droits et privilèges conférés audit Etat contractant par le présent accord jusqu'à ce que cet Etat ait pris les mesures en question.

L'Assemblée pourra, par un vote à la majorité des deux tiers, suspendre cet Etat contractant pour telle période de temps qu'elle jugera à propos ou jusqu'à ce que le Conseil constate que les mesures correctives ont été prises par cet Etat » (Section 1).

## § 2 / L'accord de transport :

L'accord "relatif au transport aérien international" a été signé à Chicago par les représentants de 16 Etats (dont les Etats Unis mais pas la Grande Bretagne).

Ce texte, qui n'a pas réuni le nombre de ratifications requis pour son entrée en vigueur, fournit la seule définition multilatéralement reconnue des 5 libertés de l'air.

En plus des deux premières « libertés techniques » (droit de survol et droit d'escale technique) définies par l'Accord de Transit, l'Accord de Transport prévoit la reconnaissance multilatérale, entre les Etats signataires, des « *libertés commerciales* ».

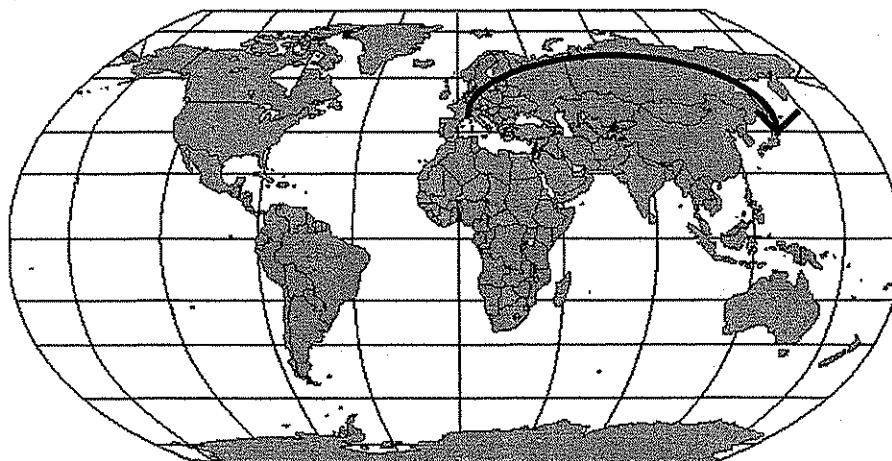
### Les libertés commerciales, ou droits de trafic de 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> liberté, sont :

- 3<sup>ème</sup> liberté : *droit de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.*
- 4<sup>ème</sup> liberté : *droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité.*
- 5<sup>ème</sup> liberté : *droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance du territoire de tout autre Etat contractant.*

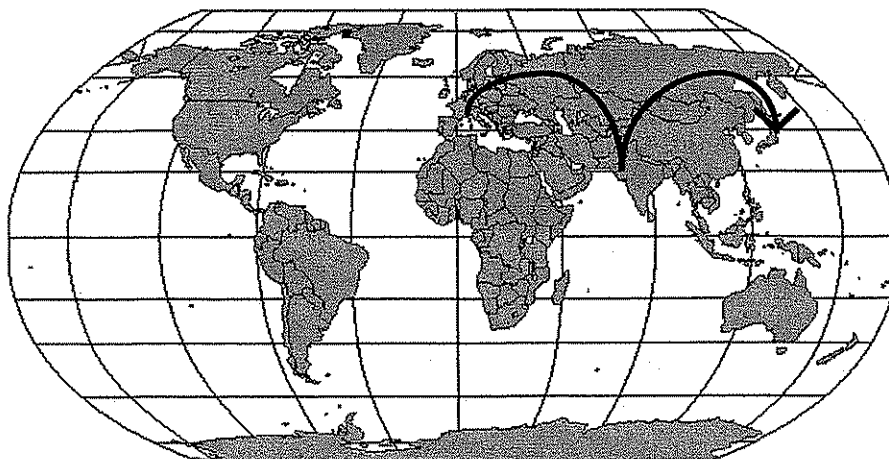
Les seules réserves imposées à l'exercice de ces libertés commerciales sont :

- d'une part, l'interdiction de cabotage (en conformité avec l'article 7 de la Convention de Chicago),
- d'autre part, l'obligation d'emprunter une route relativement directe.

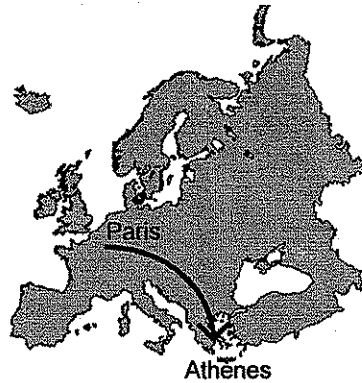
Par contre aucune limitation des capacités n'est imposée.

**LES LIBERTES DE L'AIR****LES LIBERTES TECHNIQUES****1ère LIBERTE**

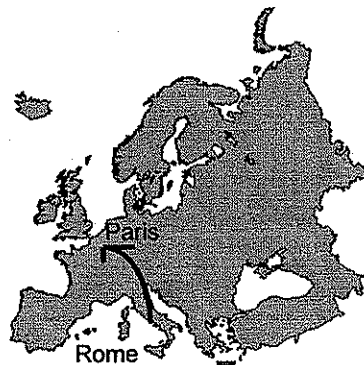
**Droit de survol d'un territoire sans atterrir**

**2ème LIBERTE**

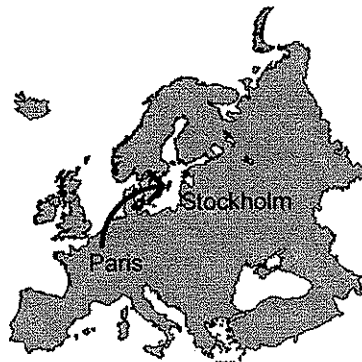
**Droit d'atterrir pour des raisons non commerciales  
(escale technique)**

**LES LIBERTES COMMERCIALES****3<sup>ème</sup> LIBERTE**

**Droit de débarquer à l'étranger des passagers ou du fret  
en provenance de son pays d'origine  
(ex : Paris - Athènes par Air France)**

**4<sup>ème</sup> LIBERTE**

**Droit d'embarquer à l'étranger des passagers ou du fret  
à destination de son pays d'origine  
(ex : Rome - Paris par Air France)**

**5<sup>ème</sup> LIBERTE**

**Droit de transporter des passagers ou du fret entre deux pays tiers  
(ex : Paris - Stockholm par British Airways)**

L'Accord de Transport n'étant pas entré en vigueur, en raison d'un nombre insuffisant de ratifications, l'échange des droits de trafic correspondant aux libertés commerciales n'a donc pas pu se réaliser par la voie d'un accord international à vocation multilatérale.

Ce relatif échec de la Conférence de Chicago — dont l'objectif initial était d'instaurer une véritable Charte internationale, sorte de Code international de l'Aviation civile — a conduit les Etats à entrer dans un processus de négociations bilatérales combinées, qui a finalement abouti à une sorte de « multilatéralisme de fait ».

La Convention de Chicago n'est, en effet, que le reflet d'un succès partiel : la formule multilatérale retenue a presque exclusivement servi à fixer les normes essentiellement techniques de la navigation aérienne.

Les modalités commerciales du transport aérien international ont, quant à elles, été déterminées, en pratique, par la voie d'accords bilatéraux, qui sont des actes interétatiques, donc de droit public.

Le bilan, somme toute assez contrasté, du système instauré par la Conférence de Chicago permet de dégager sommairement :

♦ **Des acquis :**

— **incontestables, au plan technique :**

- Une Convention multilatérale unique, fixant les conditions du transport aérien régulier et non régulier, remplace les Conventions de Paris et de la Havane.
- Un certain nombre de principes juridiques sont définitivement acquis : la souveraineté de l'Etat sur son espace aérien, la nationalité de l'aéronef et l'immatriculation correspondante, le droit à égalité de traitement des Etats et à la réciprocité.
- Une organisation permanente est créée, l'OACI, susceptible de prolonger l'œuvre de la Conférence dans certains domaines (harmonisation des normes techniques, etc. ...; mais il faut toutefois admettre que l'OACI a connu une certaine entrave dans le domaine commercial).

— **limités, au plan commercial :**

- Une liberté de principe des transports non réguliers (article 5).  
Par contre, les services aériens réguliers sont au contraire soumis à un régime d'autorisation préalable à leur mise en exploitation (article 6).  
Aucune définition des services aériens réguliers et non réguliers n'est donnée !.
- L'accord de transit, qui accorde sur la base multilatérale la plus large l'échange des deux premières libertés de l'air. Celles-ci auraient d'ailleurs pu être intégrées dans la Convention générale, mais si ce ne fut pas le cas, ce fut surtout par crainte de voir les libertés de l'air figées définitivement à leur niveau *minimal*.

♦ **Mais l'échec de tentatives multilatérales ultérieures :**

L'effort entrepris lors de la Conférence de Chicago a été poursuivi, dans l'objectif d'aboutir à un échange multilatéral (sur une base moins contraignante que l'accord de Transport) des droits commerciaux. Mais force est de constater qu'aucune des Conférences réunies à cet effet (Montréal, mai 1946 et mai 1947 ; Genève, novembre 1947 ; Montréal, 1977 et 1980) n'est parvenue à faire adopter une quelconque solution conventionnelle en matière de libertés commerciales (principalement en raison de l'épineuse question de la cinquième liberté). Néanmoins, ces Conférences furent le cadre de la formulation d'un certain nombre de recommandations qui exercèrent une influence certaine sur la négociation des accords bilatéraux ultérieurs.

## II – LES ACCORDS AERIENS

Les dispositions combinées de la Convention relative à l'aviation civile et de l'Accord de transit, signés à Chicago, obligèrent les Etats à choisir, pour l'établissement de leurs services aériens internationaux, entre :

- soit l'autorisation préalable rencontrant l'autorisation symétrique de l'Etat partenaire, nécessairement ponctuelle et qui ne saurait tout prévoir,
- soit l'accord bilatéral, servant de cadre général à des relations commerciales permanentes entre deux Etats.

La formule de la négociation d'accords bilatéraux entre Etats souhaitant établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs a été généralisée, car c'est la seule qui permette à chaque gouvernement de doser les abandons de souveraineté auxquels il est disposé à consentir.

Mais que l'on ne s'y trompe pas, bilatéralisme ne signifie pas pour autant anarchie !

Le « modèle uniforme d'accord sur les routes aériennes provisoires », adopté à Chicago, a été rapidement relayé, dans son rôle d'accord-type, par l'accord anglo-américain signé aux Bermudes le 11 février 1946. Son influence s'est exercée de façon tout à fait prépondérante jusqu'en 1977. Cet accord apparaît, par ses dispositions très libérales, comme le symbole d'une conception des échanges aériens écartant tout dirigisme.

**Les Accords aériens, communément appelés « accords bilatéraux », sont donc des accords signés par deux gouvernements, à la suite d'une procédure diplomatique, à l'instar des traités.**

Ils sont en général conclus pour une durée assez longue ou pour une durée indéterminée et ils prévoient les modalités de leurs modifications, ainsi que les procédures applicables au règlement des éventuels différends.

Leur dénonciation est possible, mais elle requiert le respect d'un préavis (de l'ordre de six mois à un an) et doit également s'inscrire dans le cadre d'une procédure diplomatique.

*Ces accords constituent la base de la pratique bilatérale d'échange des droits commerciaux.*

Toutes les relations aériennes des Etats s'articulent autour d'eux.

Ils constituent, dans le système de la Convention de Chicago, l'application bilatérale concrète des principes acceptés multilatéralement par les signataires ou les adhérents à la Convention.

Selon les dispositions qu'ils contiennent, ils peuvent être "protectionnistes" ou "libéraux", le degré de libéralisme étant lui-même variable.

Aucune règle particulière ne conditionne le choix des Etats, ceux-ci étant parfaitement libres de déterminer la nature protectionniste ou libérale de leurs accords en fonction de chacun de leurs partenaires.

L'accord anglo-américain du 11 février 1946, dit « accord des Bermudes », ou encore « Bermudes I » a servi pendant longtemps de référence sinon unique, du moins principale, pour la détermination des libertés commerciales par voie de négociations réciproques.

### § 1 / L'accord des Bermudes ( 11 février 1946 ) :

Le modèle de l'accord des Bermudes a été largement imité. Il est apparu comme un accord-type. Véritable compromis entre le libéralisme des Etats Unis et le souci de concurrence réglementée des britanniques, l'accord signé le 11 février 1946 comporte trois éléments distincts :

- l'*Acte principal* de la Conférence des Bermudes, qui *pose les principes* généraux du "développement ordonné" du transport aérien international ; les principes de base en sont l'équité et la réciprocité.
- l'*Accord* proprement dit, *définissant les conditions* juridiques et administratives *d'exploitation* (clauses uniformes directement inspirées du modèle de Chicago).
- une *Annexe précise les routes* échangées, certaines conditions de leur exploitation ainsi que *la procédure de fixation des tarifs* internationaux.

Le Tableau des routes ainsi que les clauses tarifaires ont longtemps influencé les négociations sur l'ensemble du réseau mondial.

### § 2 / Le contenu type d'un accord bilatéral :

Sur le plan de la forme, la plupart des accords comportent généralement une structure en trois parties :

- des clauses uniformes définies à Chicago, reprises par Bermudes I (désignation des compagnies ; liberté d'établissement ; dispositions relatives à l'application des lois et règlements des deux Etats, telles que clauses douanières, fiscales, mesures de police, de salubrité et santé publique...),
- des tableaux de routes précisant les itinéraires, avec les points de desserte et les escales techniques,
- une ou plusieurs annexes comportant des clauses de capacité, de fixation des tarifs, et, éventuellement, d'arbitrage.

Parmi les dispositions contenues dans un accord bilatéral, il est possible de distinguer d'une part les clauses juridiques et administratives générales, et, d'autre part les clauses se rapportant plus directement aux conditions "commerciales" d'exploitation.

#### Les clauses administratives générales concernent :

- la durée de l'accord, et les procédures de modification ou de révision périodique,
- le règlement des litiges (par voie de consultations entre les compagnies intéressées, ou par voie diplomatique, ou encore par voie d'arbitrage international),
- l'application des lois et règlements des deux Parties à l'accord (en matière de douanes, de police, de réglementation fiscale, de santé publique, de brevets et licences ...),
- la désignation des compagnies aériennes de l'une et l'autre Partie à l'accord (pouvant être assortie de clauses restrictives tenant à la nationalité de ceux qui en ont la propriété ou qui en exercent le contrôle effectif).

#### Les clauses se rapportant concrètement aux conditions d'exploitation peuvent définir :

- les droits de trafic échangés ou concédés,
- la réglementation des capacités,
- les routes aériennes (Tableau des routes),
- la procédure de détermination des tarifs (clauses tarifaires).

Si les clauses "administratives" générales n'appellent pas de commentaires particuliers, en dehors de certains détails qui seront signalés en tant que de besoin, par contre les clauses intéressant directement et concrètement l'exploitation commerciale des lignes aériennes internationales méritent d'être détaillées.

Les éléments de négociation bilatérale des Accords aériens portent principalement sur :

- les droits de trafic,
- la réglementation des capacités,
- les routes aériennes,
- la détermination des tarifs (par le biais des clauses tarifaires).

a) Les droits de trafic (ou "libertés de l'air") :

Les droits de trafic désignent : — les cinq libertés de l'air  
— que les Etats peuvent s'accorder  
— pour les services aériens internationaux réguliers.

- Les cinq libertés de l'air se composent de deux libertés dites « techniques » et de trois autres libertés désignées comme libertés « commerciales ».

Rappel :

1<sup>ère</sup> liberté : droit de traverser le territoire d'un Etat sans atterrir (survol).

2<sup>ème</sup> liberté : droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (escale technique).

3<sup>ème</sup> liberté : droit de *débarquer* des passagers, des marchandises et du courrier, embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

4<sup>ème</sup> liberté : droit d'*embarquer* des passagers, des marchandises et du courrier à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité.

5<sup>ème</sup> liberté : droit d'*embarquer* et de *débarquer* des passagers, du courrier et des marchandises à destination et en provenance de tout autre Etat contractant.

L'octroi des deux premières libertés de l'air est prévu par l'Accord de transit : sa signature et sa ratification (ou son adhésion) induit donc, pour les Etats contractants l'*échange multilatéral des droits de survol et d'escale technique*.

Comme un grand nombre d'Etats sont parties à cet accord, les libertés techniques sont, de ce fait, très largement reconnues et concédées.

*Pour les Etats contractants*, ces droits sont acquis sans devoir être négociés.

Il convient toutefois de rappeler que l'accord de transit permet certaines restrictions à l'échange des droits de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> liberté (*se référer au § 1 du Chapitre I*).

Par contre, concernant les libertés dites « commerciales », aucun accord multilatéral n'a encore obtenu le nombre de ratifications suffisant à une application internationale.

En conséquence, *les échanges de droits de trafic de 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> liberté* se sont faits *bilatéralement*, par la voie des *Accords aériens*.

Pour qualifier la nature du trafic opéré par l'octroi réciproque des libertés commerciales, c'est la nationalité de l'aéronef qui est prise en compte (ce sera donc l'aéronef, et non les passagers, qui seront en 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> liberté). Le critère retenu est celui de l'escale d'embarquement ou de débarquement sur la ligne considérée (et non l'origine ou la destination réelle des passagers).

La 5<sup>ème</sup> liberté est certes la liberté commerciale la plus difficile à mettre en œuvre et à négocier car, en nécessitant l'intervention et l'accord d'Etats tiers, elle dépasse le cadre de l'accord bilatéral proprement dit.

C'est pourquoi les droits de trafic de 5<sup>ème</sup> liberté ont longtemps été considérés comme devant nécessairement être le prolongement d'un service au départ ou à destination du pays d'origine.

Dans cette optique, la définition de la 5<sup>ème</sup> liberté, au sens traditionnel que lui a donné son application effective, s'entendrait comme « *le droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret à destination ou en provenance d'un pays autre que celui dont l'avion a la nationalité, lorsque ce service constitue une extension d'un service au départ ou à l'arrivée du pays dont est originaire l'avion* ».

Or l'exigence de cette condition expresse ne figure pas dans la définition d'origine, telle qu'elle résulte de l'Accord de Transport, qui est, rappelons-le, l'unique texte à avoir fourni la seule définition multilatéralement reconnue des cinq libertés de l'air. (Selon la définition donnée par l'Accord de transport, la 5<sup>ème</sup> liberté est le privilège accordant *le droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret à destination ou en provenance de tout autre Etat*, c'est-à-dire entre Etats tiers).

Par conséquent, l'introduction, dans la pratique, de cette condition supplémentaire a fait naître une nouvelle liberté de l'air, connue sous l'appellation de 7<sup>ème</sup> liberté, *qui n'est autre que la 5<sup>ème</sup> liberté au sens originel et intégral*.

De la même façon, une situation de fait, consistant à effectuer un parcours de quatrième liberté après avoir effectué un parcours de troisième liberté, en devenant de plus en plus fréquente, a contribué à créer une notion de 6<sup>ème</sup> liberté.

Cette «sixième» liberté, dénuée de tout statut juridique et simple traduction d'une réalité opérationnelle, est donc une combinaison des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> libertés.

Par ailleurs, les droits attachés à l'exploitation des « lignes domestiques » (réseau national) ont eux-mêmes considérablement évolué jusqu'à remettre en cause le protectionnisme qui les caractérisait, et à introduire *le droit de cabotage* parmi les privilèges que les Etats acceptent de s'accorder réciproquement, ce qui revient à élever - pour ainsi dire - le droit de cabotage au rang des libertés de l'air.

La desserte des lignes intérieures, ou « *cabotage* », a longtemps été réservée aux seules compagnies nationales. Cette pratique, qui s'explique par le souci des Etats de préserver leurs marchés intérieurs de toute concurrence étrangère, s'est trouvée validée par l'interprétation restrictive qui a toujours été faite de l'article 7 de la Convention de Chicago.

La contrainte de devoir appliquer la réciprocité et l'égalité de traitement à tous les Etats partenaires qui viendraient à en faire la demande, a justifié la position restrictive que les Etats ont jusqu'ici adoptée pour ne pas accorder le droit de cabotage.

Bien que, sous l'effet de la déréglementation d'une part, et de l'accroissement de la concurrence d'autre part, *le cabotage* ait été progressivement remis en cause, il *n'est pas pour autant libéralisé à l'échelon international* (comme c'est le cas, par contre, au sein de l'Union européenne).

- Les droits de trafic que **les Etats peuvent s'accorder** s'échangent bilatéralement, c'est-à-dire d'Etat à Etat. Les droits de trafic sont donc du ressort exclusif des gouvernements.

Les droits de trafic sont négociés dans le cadre des Accords aériens, c'est-à-dire pour une durée correspondant à celle de l'accord proprement dit.

Néanmoins, il faut signaler que *l'exploitation de ces droits de trafic dépend de leur utilisation effective.*

En effet, l'évolution des modalités d'exercice de ces droits de trafic a progressivement conduit à remettre en cause les droits non utilisés (identifiés, par les opérateurs du transport aérien, sous l'appellation « *dorman rights* »).

Ainsi, les droits qui ne seraient pas réellement exploités seraient, au bout d'une certaine période, ré-attribués à des transporteurs désireux de les utiliser.

Cette procédure est, à l'heure actuelle, limitée à la répartition interne des droits entre transporteurs de même pavillon (notamment dans l'hypothèse où l'Accord prévoit la désignation de plusieurs compagnies de chaque Etat partenaire).

- Les droits de trafic que les Etats s'échangent bilatéralement concernent uniquement **les services aériens internationaux réguliers.**

La Convention de Chicago a en effet opéré une très nette distinction entre services aériens réguliers et services aériens non réguliers en les soumettant à deux régimes juridiques différents :

- les services aériens réguliers sont soumis à un régime d'autorisation préalable, c'est-à-dire qu'ils doivent donner lieu à des autorisations bilatérales, par la voie d'Accords aériens principalement (article 6 de la Convention de Chicago) ;
- les services aériens non réguliers bénéficient d'une liberté de principe, uniquement limitée par les réglementations, conditions ou restrictions que les Etats peuvent unilatéralement prendre à leur égard (art. 5 de la Convention).

Il convient toutefois de souligner que la Convention de Chicago n'a pas défini officiellement le caractère « régulier » ou « non régulier » d'un service aérien international.

Si l'on se réfère à l'article 96 de la Convention de Chicago, on remarquera que parmi les définitions qui sont données, seuls le « service aérien » et le « service aérien international » sont mentionnés.

*« Service aérien signifie tout service aérien régulier assuré par un aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;*

*Service aérien international signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats » (art. 96).*

En conséquence : est « non régulier » tout ce qui n'est pas « régulier » !

Concernant l'exploitation internationale d'un service aérien non régulier, qui bénéficie donc d'une liberté de principe, la procédure est relativement simple :

- une fois autorisé, par les Autorités de son Etat, à effectuer des vols à la demande au départ de son pays d'origine vers la destination en question, le transporteur
- sollicite, auprès de l'Etat de destination, une autorisation de desserte pour le vol (ou la série de vols) qu'il envisage d'exploiter (art. 5, Convention de Chicago).

#### **b) Réglementation des capacités :**

La « capacité » peut être définie comme étant le nombre de sièges offerts au public, sur un service aérien régulier, au cours d'une période déterminée.

L'évaluation de l'offre de capacité résulte en général d'une étude de marché prenant en considération de nombreux paramètres.

Elle peut (comme le prévoyait l'Accord des Bermudes) correspondre à la demande de trafic entre les deux pays concernés par l'accord bilatéral et tenir compte non seulement de la demande aux points d'origine et de destination du trafic, mais encore de la demande intermédiaire dans les régions traversées.

La capacité mise en œuvre, sur une route et pendant une durée déterminée, est mesurée par le nombre de « passagers-kilomètres » ou de « tonnes-kilomètres » offerts pendant la période considérée.

Une fois quantifiée, cette offre de capacité est répartie entre les exploitants désignés ; c'est pourquoi l'expression « quotas d'offre » est également utilisée en matière de partage de capacités.

Les capacités que se reconnaissent réciproquement deux Etats par accord bilatéral sont effectivement utilisées par la ou les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre Partie à l'accord.

Les clauses de capacité étaient généralement incluses dans les accords bilatéraux, dans l'objectif de satisfaire les besoins de trafic de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> liberté (le trafic de 5<sup>ème</sup> liberté n'était pas exclu, mais il s'est avéré plus délicat à mettre en œuvre).

Les clauses de capacité ont été reprises dans de très nombreux accords et ont été appliquées tant que le marché du transport aérien se trouvait en phase d'expansion.

Aujourd'hui, les effets conjugués de la déréglementation (USA), de la libéralisation et de la concurrence les rendent inapplicables.

Au sein de l'Union européenne, le partage de capacités n'existe plus entre les Etats membres. En effet, après une libéralisation progressive de la répartition des quotas d'offre, le « troisième Paquet » a entièrement supprimé les limites de capacité.

***c) Définition des routes aériennes :***

L'application du principe de souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire conduit nécessairement à la définition, dans les Accords aériens, des routes "juridiques" que tout aéronef commercial doit impérativement suivre.

La route définit donc le tracé sur lequel deux Etats partenaires se consentent réciproquement des droits commerciaux. Il s'agit d'un itinéraire obligé entre deux ou plusieurs points. Les routes aériennes définies par les Accords aériens sont en général intégrées dans des « Tableaux des routes » qui figurent dans une Annexe à l'accord bilatéral afin de pouvoir plus facilement les modifier.

Dans ce tracé rien n'est indifférent : ni le point de départ, ni les points intermédiaires, ni le point d'arrivée, ni les points "au-delà".

Le point de départ englobe en général l'ensemble du territoire de l'Etat signataire.

En revanche, le point de destination, sur le territoire de l'Etat partenaire, est désigné avec précision.

Les points intermédiaires, ou les points "au-delà", sont soit désignés avec précision, soit englobés dans une région ou même dans un Etat.

Il arrive fréquemment qu'une route aérienne internationale emprunte le territoire d'un Etat tiers à l'accord bilatéral, soit pour le survoler ou y faire une escale technique, soit éventuellement pour y faire une escale commerciale.

Entre signataires de l'Accord de transit, le survol et l'escale technique sont toujours possibles.

Par contre, dans les autres hypothèses, la route négociée par accord bilatéral entre deux Etats ne deviendra opérationnelle que lorsque l'accord initial aura pu être complété par d'autres accords bilatéraux entre chacun des deux partenaires et les Etats tiers dont les territoires sont concernés.

Si un Commandant de bord peut toujours, pour des raisons justifiées, s'écarter de son plan de vol ou de la route technique, il ne peut, par contre, en aucun cas s'écarter de la route définie par l'Accord aérien.

Il doit impérativement respecter le point de destination désigné (correspondant à la fin de sa mission), et ne peut faire d'escale commerciale qu'aux points définis par l'accord.

Le non respect de ces dispositions contenues dans l'Accord aérien est considéré comme un manquement grave et le comportement fautif du Commandant de bord pourra être sanctionné.

***d) Détermination des tarifs :***

La fixation des tarifs internationaux est considérée comme une prérogative de chaque Etat, car elle est liée à sa souveraineté commerciale en matière de transport aérien.

En conséquence, même si, dans la pratique, les tarifs sont négociés entre les compagnies aériennes et fixés par celles-ci, principalement dans le cadre du mécanisme des Conférences de trafic de l'IATA, c'est toujours sous réserve d'approbation par les gouvernements intéressés.

Les clauses tarifaires permettent, mieux que tout autre élément, de mesurer le degré de libéralisme qui caractérise l'accord bilatéral en cause.

Au fur et à mesure des négociations, différentes règles ont été définies pour la fixation des tarifs et la détermination des clauses tarifaires.

De la sorte, parmi les formules existantes, une grande variété de solutions offrent un choix graduel entre le contrôle des tarifs et la liberté des prix.

***Les différentes procédures (ou règles) de fixation des tarifs sont les suivantes :***

- La règle de la double approbation gouvernementale : les tarifs sont d'abord élaborés par les compagnies aériennes des deux pays concernés (par voie de consultations réciproques, souvent dans le cadre de l'IATA). Ensuite, les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des deux gouvernements intéressés.
- La règle du pays d'origine : chaque Etat réglemente les tarifs pratiqués par ses propres compagnies, l'Etat partenaire n'étant autorisé à intervenir qu'après de ses propres compagnies. Cette clause substitue à l'approbation des deux gouvernements concernés celle d'un seul, celui d'où le trafic est originaire.
- La règle de la double désapprobation : une compagnie aérienne fixe son propre tarif et le maintient même si le gouvernement de l'Etat partenaire le désapprouve ; elle ne devra y renoncer que si son propre gouvernement désapprouve le tarif en question. Donc, selon cette règle, pour qu'un tarif soit désapprouvé, les deux gouvernements concernés doivent être d'accord pour le rejeter.
- La règle de l'alignement sur un tarif existant : les compagnies sont autorisées à s'aligner sur le prix le plus bas déjà pratiqué sur la même route.

Pendant les trente premières années, la clause qui été le plus souvent utilisée est celle de la "double approbation". Cette clause peut être considérée comme la moins libérale car elle permet un contrôle intégral des tarifs.

Mais à partir des années quatre-vingt, les protocoles libéraux (accords bilatéraux de deuxième génération), signés surtout par les Etats Unis ont appliqué des clauses tarifaires basées sur les règles du "pays d'origine", ou de la "double désapprobation". Cette pratique s'est ensuite généralisée.

Ces quatre éléments de négociation ont indéniablement constitué l'ossature des premiers accords bilatéraux, fondement des relations aériennes internationales.

Toutefois, deux remarques s'imposent :

En premier lieu, si les bases du fonctionnement du transport aérien international repose essentiellement sur les Accords aériens, il convient néanmoins de signaler que l'absence d'Accord aérien *formalisé* n'empêche pas pour autant l'exploitation de services aériens entre deux Etats. En effet, des autorisations provisoires peuvent être accordées, par dérogation au principe général, après examen du programme d'exploitation de la compagnie aérienne intéressée. Ces autorisations, précaires et révocables, sont accordées, théoriquement pour la durée d'une saison, par les Autorités de l'Aviation civile des Etats concernés, après que les compagnies des deux Etats se soient concertées. Ce type de procédure demeure exceptionnelle.

Par ailleurs, l'évolution du transport aérien a entraîné quelques changements dans la conception des Accords aériens en relativisant la portée de certaines clauses, celles-ci tombant peu à peu en désuétude.

**RESUME :****1. L'ACCORD DE TRANSIT**

- ♦ Est entré en vigueur le 30 janvier 1945
- ♦ Prévoit l'échange multilatéral des deux premières libertés de l'air (*libertés techniques*)
  - 1<sup>ère</sup> liberté : droit de traverser un territoire étranger sans atterrir (*droit de survol*)
  - 2<sup>ème</sup> liberté : droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (*droit d'escale technique*)

**2. L'ACCORD DE TRANSPORT**

- ♦ N'est pas encore entré en vigueur
- ♦ Fournit la définition des trois autres libertés de l'air (*libertés commerciales*)
  - 3<sup>ème</sup> liberté : droit de débarquer des passagers et du fret embarqués sur le territoire dont l'aéronef possède la nationalité
  - 4<sup>ème</sup> liberté : droit d'embarquer des passagers et du fret à destination du territoire dont l'aéronef possède la nationalité
  - 5<sup>ème</sup> liberté : droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret à destination et en provenance du territoire de tout autre Etat contractant

**3. LES ACCORDS AERIENS**

- ♦ 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



**CHAPITRE II**

**LES CONVENTIONS DE DROIT PENAL :**

**TOKYO, LA HAYE, MONTREAL**

**I - LA CONVENTION DE TOKYO ( 14 septembre 1963 )**

La plus grande partie des travaux préparatoires de la Convention de Tokyo, *relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, avait pour objet de résoudre un problème bien connu en droit maritime : c'est-à-dire la détermination du droit applicable aux événements à bord. Le Comité Juridique de l'OACI décida très tôt de limiter l'objet de la Convention qu'il préparait aux seules questions de droit pénal, sans faire mention, par exemple, des conflits de lois qui peuvent surgir à propos d'événements modifiant l'état civil des passagers.

La Convention de Tokyo, applicable depuis le 4 décembre 1969 (la France a signé la Convention en 1969 et l'a ratifiée en 1970), pose des principes et établit des procédures pour traiter des infractions pénales, *sauf celles de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse*, et des actes mettant en péril la sécurité de l'aéronef ou des personnes et des biens à bord.

La Convention donne à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef compétence pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord (article 3).

**§ 1 / Champ d'application de la Convention :**

Le champ d'application de la Convention, défini par son article 1<sup>er</sup> concerne :

- les infractions aux lois pénales,
- les actes qui, *constituant ou non des infractions*, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

La Convention précise qu'elle s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne **à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet 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 Etat.**

Aux fins de la Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin (article 1, alinéa 3).

L'article 2 précise toutefois : « *Sans préjudice des dispositions de l'article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes et des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse* ».

## § 2 / Compétence :

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Ces dispositions de l'article 3 de la Convention sont complétées par un article 4 : Un Etat contractant, qui n'est pas l'Etat d'immatriculation, ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol, en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord, que dans les cas suivants :

- a) *Cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat ;*
- b) *Cette infraction a été commise par, ou contre, un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente ;*
- c) *Cette infraction compromet la sécurité dudit Etat ;*
- d) *Cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat ;*
- e) *L'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.*

## § 3 / Les pouvoirs du Commandant de Bord :

L'apport majeur de la Convention est surtout de définir les pouvoirs du commandant d'aéronef dans les cas visés par le texte.

A cet égard, il est très important de noter que, pour les dispositions concernant exclusivement l'attribution de certains pouvoirs au commandant d'aéronef, la définition de l'aéronef en vol n'est pas la même.

Celle que donne l'article 5 de la Convention est sensiblement plus large que celle déterminée par l'article 1<sup>er</sup> fixant le champ d'application général de la Convention.

En effet, le commandant d'aéronef pourra exercer les pouvoirs que lui accorde la Convention " **depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement** ", étant précisé qu'en cas d'atterrissage forcé, ces pouvoirs lui sont concédés jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Par ailleurs, si l'aéronef est en vol :

- soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation,
  - soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie d'aucun Etat,
- les pouvoirs particuliers que détient le commandant d'aéronef en vertu de la Convention de Tokyo, ne s'appliqueront que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord (article 5).

Les pouvoirs que détient le Commandant de bord en vertu de la Convention de Tokyo sont énumérés à l'article 6, dont les conditions d'application sont ensuite précisées aux articles 7, 8 et 9. L'article 10 dégage le Commandant de bord, notamment, de toute responsabilité en cas de préjudice subi par la personne à l'origine des actes incriminés.

**L'article 6**, qui définit les pouvoirs du Commandant de bord, énonce en effet :

1. *Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :*
  - a) *Pour maintenir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;*
  - b) *Pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;*
  - c) *Pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent titre.*
2. *Le commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.*

Selon l'article 7 :

- « 1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :
- a) Ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant, et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1 c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;
  - b) L'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;
  - c) La personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.
- « 2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure ».

S'il s'agit d'un acte qui, sans être forcément une infraction, compromet néanmoins la sécurité, le bon ordre ou la discipline à bord, l'article 8 précise :

- « 1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1 b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1, a) ou b).
- « 2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé ».

Par ailleurs, *concernant les infractions graves aux lois pénales*, l'article 9 énonce :

- « 1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.
- « 2. Le Commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.
- « 3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession ».

Enfin, l'article 10 affirme :

« Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ».

#### § 4 / Pouvoirs et obligations des Etats :

La Convention de Tokyo ne traite pas de la même manière, en matière de pouvoirs et obligations des Etats, les deux types d'actes incriminés (et définis à l'article 1<sup>er</sup> a et b).

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'aéronef de débarquer la personne qui a commis un acte qui, constituant ou non une infraction, compromet ou peut compromettre la sécurité, le bon ordre ou la discipline à bord (article 12).

Par contre, selon l'article 13 de la Convention, tout Etat contractant **est tenu d'accepter** le débarquement de la personne que lui remet le commandant de bord, *lorsqu'il s'agit d'une infraction grave*, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Dans ces circonstances, l'Etat, à qui la personne est remise, peut :

- soit assurer la détention de la personne pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une éventuelle procédure d'extradition (art. 13),
- soit refouler la personne (si l'Etat refuse son admission ou si la personne ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage) vers l'Etat de sa nationalité ou de sa résidence permanente, ou vers l'Etat où elle a commencé son voyage. Si la personne en cause veut poursuivre son voyage, elle peut le faire vers la destination de son choix, sauf en cas de poursuites pénales ou d'extradition (art. 14).

Bien que l'Etat d'immatriculation soit compétent pour connaître des infractions et actes commis à bord, un autre Etat contractant peut cependant intervenir (et, éventuellement, demander l'extradition de la personne en cause) lorsque l'infraction compromet sa sécurité, constitue une violation de ses règles de circulation aérienne, a produit effet sur son territoire ou bien a été commise par ou contre un de ses ressortissants ou résidents permanents.

La Convention de Tokyo ne comporte en fait qu'un seul article sur la capture illicite d'aéronefs : l'article 11, qui se borne à imposer aux Etats contractants l'obligation de prendre les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime, et de permettre aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible.

- [1. *Lorsque, illicitement, et par violence, ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.*
2. *Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.]*

Une telle disposition s'est naturellement révélée insuffisante.

A titre indicatif, et en raison de leur rédaction assez complexe, les articles relatifs aux pouvoirs et obligations des Etats sont reproduits ci-après :

**Art. 12 :** « Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1 ».

**Art. 13 :** « 1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant, auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence ».

**Art. 14 :** « 1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes ».

**Art 15 :** « 1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve que ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux ».

Enfin, concernant la délicate question des procédures d'extradition, l'**article 16** énonce : « 1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition ».

## II - LA CONVENTION DE LA HAYE ( 16 décembre 1970 )

La Convention “ *pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* ”, a été ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et est entrée en vigueur le 14 octobre 1971 (la France l'a ratifiée le 5 juillet 1972 ).

Par ce texte, les Etats contractants s'engagent à considérer comme infraction pénale, et à la réprimer de peines sévères, tout acte consistant à, illicitement et par violence ou menace de violence, s'emparer d'un aéronef en vol ou d'en exercer le contrôle, ainsi que la complicité et la tentative de tels actes (article 1<sup>er</sup> et article 2).

Selon la Convention de La Haye, un aéronef est considéré comme en vol *depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement.*

*En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord* (article 3).

La Convention de La Haye ne s'applique également que si :

- le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef (qu'il s'agisse d'un vol international ou d'un vol intérieur),
- ou si l'auteur de l'infraction (ou l'auteur présumé) est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

La Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Lorsque des aéronefs sont exploités en faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale, par des Etats contractants constituant des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, la Convention ne s'applique pas si le lieu de décollage ou d'atterrissage effectif est situé sur le territoire d'un seul des Etats concernés par ce type d'exploitation (article 5).

Tout Etat contractant s'engage, selon l'article 4, à établir sa compétence et à prendre les mesures nécessaires, lorsque :

- l'infraction est commise à bord d'un aéronef de son immatriculation, ou loué sans équipage à un exploitant dont le siège principal est situé sur son territoire,
- l'aéronef, à bord duquel l'infraction est commise, atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord,
- l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et qu'il ne l'extrade pas.

Lorsque l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur le territoire d'un Etat contractant, ledit Etat peut assurer la détention ou la garde de la personne en cause pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition. L'Etat en question doit procéder immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits (article 6).

S'il n'extrade pas la personne en cause, il doit soumettre l'affaire, sans aucune exception, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat (article 7).

Concernant, les bases juridiques de l'extradition, c'est-à-dire les conditions et procédures relatives à l'extradition d'un individu, il convient de préciser qu'elles font en général l'objet de Traités conclus entre Etats (*Traités d'extradition*), lesquels déterminent les règles applicables en la matière.

Mais :

- d'une part, l'existence de tels Traités est facultative,
- d'autre part, l'extradition n'a pas de caractère automatique.

C'est pourquoi l'article 8, paragraphe 1, de la Convention de La Haye oblige les Etats contractants à intégrer l'infraction que constitue le détournement, comme cas d'extradition dans tout Traité d'extradition conclu entre eux.

*(« L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout Traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout Traité d'extradition à conclure entre eux »).*

L'article 8 de la Convention prévoit également :

- Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un Traité, est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est lié par aucun Traité d'extradition, *il a la latitude* de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition.
- Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un Traité, reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux, dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.
- Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Enfin, La Convention de La Haye impose que :

- Les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime, et pour faciliter aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible (article 9).
- Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction visée, étant entendu que la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis, sous réserve d'éventuelles dispositions contenues dans un Traité bilatéral ou multilatéral relatif à l'entraide judiciaire en matière pénale (article 10).
- Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'OACI tous renseignements utiles en sa possession concernant les circonstances de l'infraction, les mesures prises en application de l'article 9 et les mesures prises à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction, notamment quant au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire (article 11).

### III - LA CONVENTION DE MONTREAL ( 23 septembre 1971 )

La Convention "*pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*", faite à Montréal le 23 septembre 1971, est entrée en vigueur le 26 janvier 1973.

La France y a adhéré le 10 décembre 1975.

Selon l'article 1<sup>er</sup> de cette Convention, les Etats contractants s'engagent à réprimer de peines sévères les infractions pénales commises par toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- 1- accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- 2- détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- 3- place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- 4- communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.
- 5- détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

*Commet également une infraction pénale toute personne qui tente de commettre l'une de ces infractions ou qui en est le complice.*

Dans les quatre premiers cas, la Convention ne s'applique que si :

- le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation, ou bien si
- l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef (qu'il s'agisse d'un vol international ou intérieur).

Concernant le cinquième cas, elle ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

Par ailleurs, pour l'application de la Convention de Montréal, un aéronef est considéré :

- comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord ;
- comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt quatre heures suivant tout atterrissage ; la période de service s'étend, en tout état de cause, à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol.

La compétence ainsi que les pouvoirs et obligations des Etats contractants sont similaires à ceux de la Convention de La Haye.

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.



## CHAPITRE III

### LA CONVENTION DE VARSOVIE

La première Conférence internationale de Droit privé aérien se réunit à Paris, sur invitation du gouvernement français, en 1925. Elle décida le principe de la création d'un Comité Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA), chargé de :

- préparer une loi uniforme de droit privé,
- réaliser la mise au point et l'adoption de Conventions internationales.

La Convention de Varsovie, adoptée par une Conférence diplomatique réunie en 1929, est sans conteste la Convention la plus célèbre qui ait été mise au point par le CITEJA.

**La Convention « pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international », signée à Varsovie le 12 octobre 1929**, instaure un régime juridique international de la responsabilité du transporteur aérien, dont l'originalité repose principalement sur deux éléments :

- la responsabilité du transporteur est fondée sur une présomption de faute, qui n'a pas à être prouvée dès lors qu'il y a préjudice durant le transport aérien (des causes d'exonération permettent néanmoins au transporteur d'écarter ou d'atténuer sa responsabilité),
- la réparation du préjudice est "plafonnée" à un certain montant, au-delà duquel le dommage éventuel ne serait pas intégralement indemnisé (sauf exceptions prévues par la Convention).

Fixé à l'origine à 125 000 francs/or Poincaré (pour le dommage au passager), ce montant a été plusieurs fois réévalué. [La dernière édition du Code de l'Aviation Civile l'établissait à 750 000 F]. Pour les bagages-cabine : 5000 francs/or Poincaré par passager ; et pour les bagages enregistrés et les marchandises : 250 francs/or Poincaré par Kg.

La Convention pose également un certain nombre de règles uniformes relatives au titre de transport et aux droits et obligations des parties. Elle constitue le texte de base sur la responsabilité du transporteur vis-à-vis des voyageurs et des expéditeurs.

Toutefois, après son entrée en vigueur (le 13 février 1933), certaines imperfections de la Convention initiale deviennent évidentes et, sous la pression de l'opinion publique et de considérations économiques, la question de sa révision se pose.

Dans un premier temps, elle a été modifiée, en 1955, par le Protocole de La Haye, lequel n'a pas emporté l'adhésion des Etats Unis qui se sont partiellement désolidarisés en adoptant un texte applicable aux voyages aériens touchant leur territoire (Accord de Montréal de 1966).

Dans un second temps, elle a été complétée par la Convention de Guadalajara (1961), qui envisage et régleme une situation non prévue par la Convention de Varsovie, à savoir le transport effectué par un transporteur autre que le transporteur contractuel (par exemple, en cas d'affrètement), puis par les Protocoles de Montréal, signés en 1975, qui substituent aux « Francs/or Poincaré » des « Droits de Tirage Spéciaux » (DTS).

**Présentation du régime juridique établi par la Convention de Varsovie :**

Le régime juridique institué par la Convention :

- repose sur une responsabilité contractuelle,
- fondée sur une présomption de faute,
- mais limitée à un certain plafond de réparation.

Le système instauré de la sorte encadre donc la responsabilité du transporteur à l'égard des utilisateurs :

- en définissant avec précision son champ d'application (I),
- en faisant reposer cette responsabilité sur l'existence d'un contrat de transport matérialisé par les titres de transport (II)
- en prévoyant des conditions d'exercice simplifiées et étendues, car celles-ci reposent sur une présomption de faute, qui n'a pas à être prouvée (III),
- en limitant néanmoins les fondements de cette responsabilité à trois cas bien déterminés,
- et en permettant au transporteur d'écarter ou d'atténuer sa responsabilité.

**I – LE CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION**

La Convention de Varsovie s'applique à *tout transport international* de personnes, bagages ou marchandises,

- *effectué par aéronef contre rémunération,*
- *et aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.*

La Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux (article 2), mais elle s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les mêmes conditions que celles prévues pour tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération.

Au sens de la Convention, est qualifié de « transport international », tout transport dans lequel le point de départ et le point de destination (qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement) sont situés :

- sur le territoire de deux Etats contractants différents,
- ou sur le territoire d'un seul Etat contractant, si une escale est prévue dans un territoire d'un autre Etat (même non contractant).

Le transport effectué par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer un transport unique s'il a été envisagé comme une seule opération à la conclusion du contrat (lors de l'émission du billet de passage).

## II – LE CONTRAT DE TRANSPORT

### § 1 / Le billet de passage :

Le billet de passage, en tant que titre matérialisant le contrat de transport, obéit :

- d'abord à une condition de fond : *il doit être établi*,
- puis à des conditions de forme : *il doit contenir certaines mentions obligatoires*.

L'article 3 de la Convention de Varsovie, dans sa rédaction d'origine, dispose en effet :  
« Dans le transport des voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage *qui doit contenir les indications suivantes* :

- a) Le lieu et la date d'émission;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

*L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention.*

Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

Le Protocole de La Haye (signé le 28 septembre 1955), qui supprime et remplace cet article, a simplifié les mentions devant être contenues dans le billet de passage.

L'article 3 de la Convention ainsi amendée est dès lors rédigé de la façon suivante :  
« Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

- a) L'indication des points de départ et de destination;
- b) *Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;*
- c) *Un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.*

*Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport.* L'absence, l'irrégularité ou la perte de billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention.

Toutefois, si, *du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.* ».

La nouvelle rédaction de l'indication signalant aux passagers que le transport peut être soumis à la Convention de Varsovie, mentionnée sous un *avis*, traduit l'objectif de donner une information claire aux passagers, sous la forme d'un avertissement : il est en effet impératif que le passager soit au courant, dès la conclusion du contrat, du risque qu'il court de voir la réparation d'un éventuel dommage limitée dans les cas prévus par le texte.

Le "candidat au voyage" pourra alors, soit renoncer au transport aérien, soit souscrire une assurance couvrant ce type de risques afin d'éviter, à titre personnel, d'être insuffisamment dédommagé.

Si le transporteur manque à son obligation de renseignement, il commet une faute qui sera sanctionnée par l'impossibilité de se prévaloir de cette limite de réparation.

Il convient également de noter la nouvelle formulation de l'alinéa 2 concernant l'absence ou l'irrégularité du billet : la sanction, c'est-à-dire l'exclusion de toute limitation de réparation, ne s'appliquera que seulement si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans billet.

Non seulement il sera plus facile, pour le transporteur, de démontrer qu'il n'a pas formellement consenti (alors qu'une acceptation peut être tacite), mais cette rédaction induit également que les passagers clandestins ne sont pas protégés par la Convention.

Les implications sensiblement différentes de ces deux textes posent le problème de leur champ d'application. Autrement dit, lequel sera applicable au contrat de transport éventuellement concerné ?

Le Protocole de La Haye précise, en son article XIX, « *Entre les parties au présent Protocole*, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument ... ».

Les « parties au présent Protocole » sont les Etats en tant que tels, ayant ratifié ou ayant adhéré au protocole, et non les particuliers en tant que nationaux de ces Etats.

La restriction de l'article XIX vise les Etats eux-mêmes. Or, un Etat ne peut pas être contraint à faire appliquer par ses tribunaux un protocole ou une convention auquel il n'aurait pas adhéré.

De ce fait, la nationalité des passagers est indifférente et la solution dépendra de la position adoptée par l'Etat dont relève le tribunal saisi.

Selon que cet Etat a ou non ratifié le protocole (ou y a ou non adhéré), la Convention de Varsovie s'appliquera sous sa forme amendée par le protocole, ou sous sa forme d'origine.

La réponse peut donc schématiquement être présentée de la façon suivante :

- Dans le cadre d'un transport international entre deux Etats, tous deux Parties à la Convention de Varsovie et au Protocole de La Haye, le nouvel article 3 de la Convention amendée régira évidemment le contrat en cause;
- Par contre, la Convention de Varsovie reste en vigueur dans son texte primitif (non amendé) pour le trafic entre deux Etats qui sont tous deux Parties à la Convention de Varsovie et dont l'un n'est pas Partie au protocole de La Haye.

## § 2 / Le bulletin de bagages :

Le bulletin de bagages, donnant lieu à l'établissement d'un titre distinct prévu par la Convention de Varsovie non amendée, est à l'heure actuelle intégré dans un seul document intitulé « billet de passage et bulletin de bagages ».

Seuls les bagages enregistrés en soute sont concernés, car ceux que le passager conserve avec lui ne font l'objet d'aucun document.

Suivant la Convention de Varsovie, dont le Protocole de La Haye n'a pas modifié les chiffres, le plafond de réparation est de :

- 5000 francs-or Poincaré par voyageur pour les bagages dont les passagers conservent la garde;
- et de 250 francs-or Poincaré par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt au moment de l'enregistrement moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle, pour les bagages enregistrés.

Les Protocoles n°1 et n°2 de Montréal, signés le 25 septembre 1975 ont substitué aux « Francs-or Poincaré » des « Droits de Tirage Spéciaux » (DTS), créés en 1969 par le Fonds monétaire International.

La valeur du DTS équivalait initialement à 0,888671 gramme d'or fin. En 1973, l'évaluation du DTS par rapport à l'or a perdu sa raison d'être et, en 1974, c'est sur la base d'un **panier de monnaies** que la valeur du DTS a été redéfinie.

Aujourd'hui, ce panier de monnaies est constitué du dollar US, de l'euro, de la livre sterling et du yen. Ce panier est revu tous les cinq ans.

Suivant la dernière révision, intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la composition du « DTS » est de : 45 % de Dollar US, 29 % d'Euro, 15 % de Yen et 11 % de livre sterling.

A l'heure actuelle, 1 DTS cote environ 1,315 \$ US (soit environ 1,28 €).

Les nouvelles limites de réparation, concernant les bagages, sont donc les suivantes :

- **332 DTS, par voyageur pour les bagages dont les passagers conservent la garde**, soit environ 437 \$ US ou 425 € ;
- **17 DTS, par kilogramme pour les bagages enregistrés**, sauf déclaration spéciale d'intérêt à l'enregistrement et paiement d'une éventuelle taxe supplémentaire, soit 22,35 \$ US ou 21,76 € par kg.

En cas d'avaries aux bagages, le passager doit faire une réclamation immédiatement après la découverte de l'avarie et au plus tard dans les 7 jours de la réception, faute de quoi toute action est irrecevable.

La réception des bagages sans réclamation fait présumer qu'ils ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport.

Par ailleurs, les bagages du personnel navigant bénéficient d'un régime spécial défini par chaque compagnie aérienne.

### § 3 / La Lettre de Transport Aérien (LTA) :

La lettre de transport aérien, régie par la Convention de Varsovie (amendée par le Protocole de La Haye) est le document matérialisant le transport par air de marchandises (fret).

A la différence du billet de passage, la Convention de Varsovie n'impose pas, de façon aussi impérative, au transporteur la délivrance d'une Lettre de Transport Aérien (LTA).

En effet, l'article 5 de la Convention de Varsovie (non modifié par le Protocole de La Haye) énonce :

« Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9 ».

Cet article 9, dans sa rédaction initiale, prévoit que le transporteur ne pourra pas se prévaloir des dispositions de la Convention qui limitent ou excluent sa responsabilité, si le transporteur accepte des marchandises sans qu'une LTA ait été établie ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions exigées.

L'article 9 amendé par le Protocole de La Haye est moins contraignant : le transporteur ne pourra pas se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2 (limitation de réparation pour le transport de bagages enregistrés et de marchandises), si, *de son consentement*, des marchandises sont embarquées sans qu'une LTA ait été établie, ou si elle ne contient pas l'avis prescrit (il ne s'agit donc pas de toutes les mentions exigées).

En tout état de cause, la Convention de Varsovie précise que certaines indications doivent être portées sur la lettre de transport aérien.

Les mentions imposées par la Convention de Varsovie (amendée) sont :

- l'indication des points de départ et de destination;
- l'indication d'une des escales prévues sur le territoire d'un autre Etat;
- un avis indiquant que le transport peut être soumis à la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie du fret.

Cette obligation de renseignement du transporteur à l'égard de l'expéditeur se conçoit d'autant mieux dans le transport de marchandises, afin que l'expéditeur puisse prendre toutes dispositions utiles pour se prémunir d'éventuels dommages.

La LTA doit, en principe, être rédigée par l'expéditeur qui est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise (En pratique, la LTA est souvent rédigée par le transporteur sur les indications données par l'expéditeur qui remplit une fiche de renseignements simplifiée).

Article 10 : « *L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes* ».

Concernant la langue utilisée, il convient de signaler que la langue de l'aviation civile internationale est, entre professionnels, l'anglais.  
Or, le contrat de transport de marchandises est en général conclu entre professionnels.

La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport. Les énonciations relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre de colis, font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise (article 11).

Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport (article 13).

L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la LTA les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.  
Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants (article 16).

Selon les conditions générales IATA, les marchandises doivent être « acceptables ».  
Pour que la marchandise soit acceptable, il faut qu'elle réponde aux conditions suivantes :

- Le transport, l'exportation ou l'importation de la marchandise ne doit pas être interdit par les lois ou règlements de tout pays d'origine, de destination ou de transit. Ainsi, pour la France, est interdit, sauf autorisation spéciale, le transport par voie aérienne :
  - des armes et des munitions de guerre,
  - des explosifs,
  - des pigeons voyageurs,
  - et des objets de correspondance compris dans le monopole postal.

La poste ne peut être transportée qu'aux termes d'un contrat conclu entre le transporteur et le responsable de La Poste.
- L'emballage doit satisfaire aux exigences du transport par aéronef.
- La marchandise doit être accompagnée des documents d'expédition requis.
- La marchandise ne doit pas faire courir de risques aux aéronefs, personnes ou biens, et ne doit pas provoquer de désagréments aux passagers.

Par ailleurs, une rubrique de la LTA intitulée « valeur déclarée pour le transport » prévoit la possibilité d'inscrire la valeur déclarée de la marchandise, par l'expéditeur, pour le transport en cause. Celle-ci constituera la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie et le montant sur lequel sera éventuellement appliquée la taxation à la valeur.

### III - LES CONDITIONS de la RESPONSABILITE du TRANSPORTEUR AERIEN

Le régime de responsabilité établi par la Convention de Varsovie repose sur l'existence d'un contrat de transport (le billet de passage et la lettre de transport aérien) qui détermine les rapports entre les cocontractants :

- le passager, en s'acquittant du paiement du prix du transport, est clairement informé des modalités d'indemnisation, qui sont limitées à une certaine somme,
- le transporteur est, en contrepartie, soumis à une obligation de sécurité et de célérité.

Cette responsabilité contractuelle est par ailleurs basée sur le concept selon lequel le transporteur est, a priori, responsable.

Il ressort en effet des termes utilisés dans la rédaction des articles relatifs à la responsabilité du transporteur que :

- 1°- la mise en jeu de la responsabilité du transporteur aérien n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute de sa part,
- 2°- les conditions exigées pour mettre en jeu cette responsabilité se réduisent à l'existence d'un dommage survenu pendant la période couvrant le transport aérien.

#### §1 : La mise en jeu de la responsabilité n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute

L'article 17 de la Convention prévoit la responsabilité automatique du transporteur en cas de mort, blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur.

La rédaction est en effet sans équivoque : « *Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.* ».

L'article 18 utilise des termes analogues en ce qui concerne les bagages enregistrés ou les marchandises : « *Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.*

*Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.*

*La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien ».*

Il en est de même pour l'article 19, qui est relatif au dommage résultant d'un retard : « *Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.* ».

Il s'agit, pour le transporteur, d'une réelle obligation non pas uniquement de transporter le passager ou la marchandise, mais bien de les mener sains et saufs, avec une certaine diligence, au terme convenu du voyage.

En conséquence, la victime d'un dommage n'aura pas à prouver la faute du transporteur pour mettre sa responsabilité en jeu, puisque celui-ci est d'emblée responsable.

La responsabilité du transporteur est donc fondée sur une présomption. Mais cette présomption n'est pas irréfragable, car le transporteur peut invoquer des causes d'exonération qui écarteront ou atténueront sa responsabilité.

En contrepartie, cette responsabilité contractuelle (fondée sur une présomption de faute qui n'a pas à être prouvée) est limitée à un certain montant d'indemnisation.

Dès lors, la recherche d'une faute ne s'imposera au juge que s'il constate, au préalable, que le préjudice effectivement subi par l'utilisateur dépasse la limite de réparation prévue par la Convention de Varsovie (ou ses extensions ultérieures).

Par ailleurs, pour le préjudice visé à l'article 17 de la Convention (mort, blessure ou toute autre lésion corporelle subie par un passager), il n'est pas davantage nécessaire, ***pour engager la responsabilité du transporteur aérien***, de prouver que le dommage est dû à un « accident » ou à un « événement » affectant l'aéronef en tant que tel ou le voyage de l'aéronef lui-même.

Contrairement à la jurisprudence américaine (qui tend à considérer « l'accident » comme étant, en tous les cas, l'accident de l'aéronef), le droit français admet que « l'accident » doit être pris au sens large, c'est-à-dire au sens de "*fait générateur du dommage*".

En effet, l'article 17 de la Convention ne précise aucunement qu'il est fait référence à l'accident de l'aéronef, de manière exclusive.

Or, si cette restriction ne figure pas dans le texte même de la Convention, une interprétation dénuée de tout fondement ne peut en aucun cas restreindre les conditions d'application de la responsabilité du transporteur.

Cette position est d'ailleurs conforme au vieil adage : « Là où la loi ne distingue pas, il n'y a pas lieu de distinguer ».

De ce fait, un accident qui serait propre au passager lui-même (par exemple, une chute dans le couloir de circulation de l'aéronef) constitue bien un « accident » au sens de la Convention de Varsovie. Il suffit que le dommage soit survenu au temps du transport aérien ou pendant le temps qui lui est assimilé par les articles 17 et 18.

Cette conception se trouve d'ailleurs confortée par la rédaction de l'article 18, qui concerne les dommages survenus aux bagages enregistrés et aux marchandises.

En l'occurrence, l'article 18 emploie le mot « événement ». Si la responsabilité du transporteur ne devait être engagée qu'en cas d'accident d'aéronef, pourquoi le terme « accident » n'aurait-il pas été repris ?

## §2 : Les conditions exigées pour mettre en jeu la responsabilité

Il faut :

- d'une part que ***le dommage*** au passager ou à la marchandise ***soit survenu***,
- et il faut, d'autre part, que ce dommage soit survenu ***pendant le transport aérien*** (ou plus exactement, pendant une certaine période définie par les articles 17 et 18 de la Convention de Varsovie).

La première condition est donc relative à l'existence d'un dommage :

La Convention de Varsovie ne couvre pas n'importe quel dommage, mais seulement les dommages limitativement énumérés par les articles 17, 18 et 19, seuls considérés comme engageant la responsabilité du transporteur aérien.

Ces causes de responsabilité peuvent être présentées comme résultant de l'inexécution des deux principales obligations mises à sa charge : la sécurité du transport (des voyageurs, de leurs bagages et du fret) et la célérité (s'opposant à la notion de retard).

Les autres dommages résultant de l'inexécution du contrat ne relèveront donc pas de la Convention de Varsovie : ils seront régis par le droit commun.

En fait, la Convention de Varsovie ne règle que la question de l'origine du dommage, en énumérant simplement les causes de responsabilité du transporteur aérien, mais elle ne régit pas directement les dommages eux-mêmes.

Le soin de définir quelle sera la *nature* du préjudice pris en considération est laissé à la loi interne, ou plus précisément à la « *lex fori* » ou loi du for, c'est-à-dire à la loi nationale du tribunal saisi.

La *nature* du dommage peut se présenter sous différentes formes : dommage corporel, dommage matériel (résultant d'une baisse de revenus pour les ayants droit, par exemple), préjudice moral (tel que le préjudice d'affection des proches de la victime, ou autre), préjudice esthétique, préjudice de souffrance (ou « *pretium doloris* »), etc...

Ce sera également la loi nationale du tribunal saisi qui, en dehors de l'appréciation du préjudice direct, appréhendera s'il y a lieu de prendre en considération un préjudice qui ne serait qu'indirect ou simplement prévisible, et qui déterminera l'*étendue* du dommage.

De la sorte, la victime d'un dommage devra, dans le cadre de l'application de la Convention de Varsovie, d'abord faire la preuve de la réalité du préjudice subi, celui-ci ayant nécessairement pour cause l'un des trois cas prévus par la Convention, puis établir l'*étendue* de son préjudice.

En droit français, tout préjudice est réparable dès lors qu'il est actuel, personnel et direct.

La deuxième condition concerne le cadre de réalisation du dommage :

Pour que le préjudice subi par l'utilisateur d'un transport aérien soit indemnisé au titre de la Convention de Varsovie, le dommage doit avoir été causé par un accident (ou un événement) qui s'est produit pendant une période couvrant le transport aérien, telle que définie par les articles 17 et 18.

- Pour les passagers, l'article 17 précise : « *Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement* ».

La jurisprudence retient le *critère de la prise en charge* des voyageurs par les préposés du transporteur, *au sens de contrôle effectif* d'un transporteur particulier sur le groupe de passagers qui lui est assigné.

- Pour les bagages enregistrés ou les marchandises, l'article 18 indique : « *Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.*

*Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.*

*La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien ».*

En conséquence, la Convention s'applique de la prise en charge à la livraison.

L'appréciation de la prise en charge résultera de circonstances de fait indiquant que le transporteur a, concrètement, réceptionné sans réserves les bagages ou marchandises.

La livraison correspond, pour les bagages enregistrés, à leur mise à disposition des passagers. Pour le fret, tant qu'il n'y a pas retrait effectif et total de la marchandise, le transporteur reste tenu des éventuels vols, disparitions ou détériorations de biens sous sa garde.

#### IV - LES CAUSES DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN

Sous l'empire de la Convention de Varsovie, la responsabilité du transporteur aérien ne peut pas être engagée pour n'importe quel préjudice éventuellement subi.

Il faut en effet entendre par « causes de responsabilité » les obligations contractuelles du transporteur aérien, dont l'inexécution est sanctionnée par la Convention de Varsovie, et pour lesquelles l'utilisateur pourra, sur ce fondement, agir en justice.

La Convention énumère seulement trois cas d'inexécution contractuelle du transporteur :

- la mort, la blessure ou toute autre lésion corporelle subie par un passager (article 17);
- la destruction, la perte ou l'avarie de bagages enregistrés ou de marchandises (article 18);
- le retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises (article 19).

##### **§ 1 : Mort, blessure ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur**

Dès qu'un dommage d'une telle nature survient pendant le transport aérien, la responsabilité du transporteur est automatiquement engagée. Sous réserve des causes d'exonération que le transporteur pourra invoquer et qui résulteront de l'analyse des faits, un tel préjudice donnera lieu à réparation.

Si les termes « mort » et « blessure » n'appellent aucun commentaire particulier, il convient, en revanche, de préciser que l'expression « toute autre lésion corporelle » recouvre *tout dommage personnel, quel qu'il soit, subi par le demandeur en sa qualité de personne humaine*. Il peut donc s'agir d'un dommage psychique.

## § 2 : Destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises

La destruction induit principalement (mais pas exclusivement) la catastrophe aérienne, tandis que la perte est plutôt le résultat d'une mauvaise organisation commerciale. L'avarie, quant à elle, correspond au cas où le transporteur remettrait l'objet dans un état pire que celui dans lequel il lui avait été confié.

## § 3 : Retard

Il est important de noter que l'article 19 est rédigé de manière sensiblement différente des articles 17 et 18.

En effet, alors que *le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, blessure ... ou de destruction, perte, avarie ...* (articles 17 et 18), il n'est pas responsable du *dommage survenu en cas de retard, mais il est responsable du dommage résultant d'un retard.*

En matière de retard, il n'est donc pas possible de conclure que le transporteur est responsable de plein droit.

La nuance introduite dans l'article 19 implique, pour la victime du dommage, une obligation supplémentaire : un lien de causalité direct devra être établi.

De la sorte, le demandeur devra non seulement prouver son préjudice, mais également prouver la relation de cause à effet entre le retard et son préjudice.

### • L'obligation de prouver le préjudice :

Le demandeur doit faire la preuve d'un réel préjudice, celui-ci ne pouvant se limiter au simple fait de subir un retard.

- Le préjudice invoqué doit être certain : il pourra s'agir de la perte d'un marché due à l'absence de l'intéressé lors d'une réunion importante, ou autres (signature d'un contrat, participation à une Conférence etc..).

La perte d'une chance peut, en droit français et sous certaines conditions, être éventuellement prise en compte.

- Par ailleurs, la preuve du dommage (dont la charge appartient au demandeur) ne s'appréciera pas de la même façon selon qu'il s'agit d'un court, moyen ou long-courrier. L'existence du dommage sera fonction du contexte, et notamment des précautions prises par le demandeur face à l'importance de l'enjeu.

### • L'obligation de prouver la relation de cause à effet entre le retard et le préjudice :

Le demandeur devra également apporter la preuve que le dommage invoqué est exclusivement lié au retard. Le retard doit être la seule origine du préjudice subi : le dommage doit impérativement *résulter* du retard dans le transport aérien.

*Remarque* : Si l'on se rapporte aux « conditions du contrat de transport » reproduites sur les billets de passage, un point 9 précise : *“Le transporteur s'engage à faire de son mieux pour transporter le passager et ses bagages avec une diligence raisonnable. Les heures indiquées sur les horaires ou ailleurs ne sont pas garanties et ne font pas partie du présent contrat. ... Les horaires peuvent être modifiés sans préavis. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les correspondances.”*

Cette clause est directement inspirée de l'article X de la Pratique Recommandée 1724 de l'IATA, selon lequel : "... les heures indiquées sur le billet, les horaires et autres documents ne sont pas garantis et ne font pas partie du contrat de transport ... Lorsque les circonstances l'exigent, le transporteur peut, sans préavis, annuler, arrêter, dérouter, reporter ou retarder tout vol, et, en ce cas, le transporteur, prenant en considération les intérêts raisonnables du passager, devra le transporter, le réacheminer ou le rembourser ... Il n'assumera aucune autre responsabilité envers le passager."

Cet article prévoit ainsi un traitement du passager sans rapport avec les termes de la Convention de Varsovie, qui a expressément limité ce genre de pratique :

- son **article 33** dispose : « Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur ... de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention ».
- mais son **article 23** précise : « Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention ».

## V - L'INTRODUCTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

Sous peine de déchéance, l'action en responsabilité doit être intentée, selon l'article 29 de la Convention de Varsovie, dans le délai de **deux ans** :

- à compter de l'arrivée à destination,
- ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver,
- ou de l'arrêt du transport.

En ce qui concerne les bagages et les marchandises, l'article 26 de la Convention prévoit que leur réception par le destinataire constitue une présomption qu'ils ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport. Il s'agit d'une présomption simple, c'est-à-dire que la preuve contraire pourra être apportée.

En cas d'avarie, le destinataire devra adresser une protestation au transporteur immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de 3 jours pour les bagages et de 7 jours pour les marchandises à dater de leur réception (*ces délais ont été portés par le Protocole de La Haye respectivement à 7 jours et 14 jours*).

En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les 14 jours (*21 jours pour le Protocole de La Haye*) de la mise à disposition du bagage ou de la marchandise.

Selon l'article 35, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur seront irrecevables, sauf en cas de fraude du transporteur.

Selon l'article 28 de la Convention de Varsovie, l'action en responsabilité devra être portée, dans le territoire d'un des Etats contractants, **au choix du demandeur**,

- soit devant le tribunal :
  - du domicile du transporteur,
  - du siège principal de son exploitation,
  - du lieu de l'établissement où le contrat a été conclu,
- soit devant le tribunal du lieu de destination.

**La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi (art. 28).**

En ce qui concerne le transport aérien effectué par des transporteurs successifs, l'**article 30** de la Convention de Varsovie précise que chaque transporteur, acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises, est soumis aux règles établies par la Convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport.

Cela implique donc que les transporteurs successifs, parties au même contrat de transport, sont tous des transporteurs dont l'Etat d'appartenance a ratifié ou adhéré à la Convention de Varsovie.

Dans un tel cas, toujours selon l'article 30 de la Convention, le demandeur ne pourra engager une action en responsabilité que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit (sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage).

S'il s'agit de bagages ou de marchandises,

- l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur,
- et le destinataire aura recours contre le dernier transporteur.

L'expéditeur et le destinataire pourront, en outre, également agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits.

Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Par ailleurs, il convient de souligner que si le transport aérien international n'est pas réellement effectué par le transporteur contractuel, c'est-à-dire par le (ou les) transporteur(s) initialement prévu(s) au contrat de transport, mais par un autre transporteur aérien, la **Convention de Guadalajara**, signée le 18 septembre 1961 en complément de la Convention de Varsovie, permet à la victime d'un dommage d'engager, dans les mêmes conditions que celles prévues par la Convention de Varsovie, également une action en responsabilité contre ce transporteur de fait.

Selon la Convention de Guadalajara, « transporteur de fait » signifie une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel (cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire), effectue tout ou partie du transport, mais n'est pas un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie.

L'action en responsabilité relative au transport effectué par le transporteur de fait peut être intentée, au choix du demandeur :

- contre le transporteur de fait, ou
- contre le transporteur contractuel, ou
- contre l'un et l'autre (conjointement ou séparément).

Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, celui-ci aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi (les effets de cette intervention et la procédure applicable sont toutefois réglés par la loi de ce tribunal).

## VI - LES CAUSES D'EXONERATION DE RESPONSABILITE

Une fois l'action en responsabilité introduite, sur la base de la Convention de Varsovie, par la victime d'un dommage, le transporteur aérien pourra tenter de combattre la présomption de faute qui pèse sur lui, afin d'écartier complètement ou d'atténuer sa responsabilité dans les faits qui sont à l'origine du préjudice subi par le demandeur.

Pour atteindre cet objectif, le transporteur aérien pourra invoquer les causes d'exonération expressément prévues par la Convention de Varsovie, en apportant la preuve :

- qu'il a pris, ainsi que ses préposés, toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de les prendre (article 20 de la Convention);
- ou bien que c'est la faute de la personne lésée qui a causé le dommage ou y a contribué (article 21 de la Convention).

Ces principales causes d'exonération sont communes au transport de passagers, de bagages et de marchandises.

Il convient toutefois de signaler que si le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 n'a apporté que quelques modifications, exclusivement limitées au transport de bagages et marchandises, l'Accord de Montréal du 4 mai 1966, en revanche, écarte les dispositions de l'article 20 de la Convention de Varsovie pour tous les transports aériens touchant le sol des Etats Unis.

Par ailleurs, en matière de dommage résultant d'un retard, les solutions dégagées par la jurisprudence permettent au transporteur aérien de se soustraire à sa responsabilité pour des raisons liées à des impératifs de sécurité.

### § 1 : L'absence de faute du transporteur qui a pris toutes les mesures nécessaires

L'article 20 de la Convention de Varsovie dispose : « *Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre* ».

L'exonération de la responsabilité du transporteur aérien par l'absence de faute suppose donc toujours la connaissance de la cause exacte du dommage, ou du moins, des circonstances précises qui ont entouré le dommage.

Une fois cette cause ou ces circonstances connues, la preuve de l'absence de faute résultera du respect des normes et des consignes de sécurité pratiquées par le transporteur et ses préposés, de manière habituelle dans des circonstances analogues.

La démarche qu'impose cette règle matérielle au transporteur, le conduit donc :

- à établir la cause réelle du dommage,
- pour pouvoir ensuite prouver qu'il avait pris toutes les mesures nécessitées par le risque particulier, tel qu'il pouvait l'envisager au départ, ou qu'il lui était impossible de les prendre.

Par conséquent, si l'accident est resté de cause inconnue, il sera extrêmement difficile, pour le transporteur de se libérer de la responsabilité qui pèse sur lui, en apportant la preuve qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires afin de l'éviter.

Un arrêt rendu par la Cour de Paris le 12 décembre 1961 a jadis confirmé cet état de fait : comme la compagnie aérienne ne pouvait pas établir quelle était la cause exacte du sinistre, la Cour a considéré "*de facto*" que la compagnie n'apportait pas la preuve qui lui incombait, à savoir « celle d'avoir pris toutes les mesures *en relation directe et immédiate avec l'accident, cause du dommage* ».

Toutefois, il est permis d'envisager que la dernière partie de la phrase de l'article 20, relative à l'impossibilité de prendre de telles mesures, puisse être rapprochée des conditions exigées pour pouvoir invoquer le cas de force majeure.

*Rappel : la force majeure, empêchant quelqu'un d'exécuter son obligation, se caractérise par le fait qu'il doit impérativement s'agir d'un événement extérieur, imprévisible et irrésistible (ou insurmontable).*

*Si ces trois conditions cumulatives sont réunies, l'événement sera considéré comme exonératoire.*

De la sorte, si le transporteur parvient à apporter la preuve que la cause du dommage réside dans un accident :

- d'origine externe (donc étranger à son entreprise),
- imprévisible,
- et insurmontable,

il pourra, par voie de conséquence, essayer de démontrer qu'il lui était donc impossible de prendre des mesures pour tenter d'éviter un dommage ayant pour cause une telle circonstance.

## § 2 : La faute de la victime

L'article 21 de la Convention de Varsovie dispose : « *Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur* ».

La faute de la victime ne sera donc prise en considération, pour aboutir à l'exonération de la responsabilité du transporteur, ou à un partage de responsabilité, que si la loi du tribunal saisi le prévoit (ce qui est bien évidemment le cas du droit français).

La charge de la preuve de la faute de la personne lésée incombe naturellement au transporteur, qui devra également démontrer le lien de causalité entre cette faute et le dommage subi par la personne en question.

Une situation de cumul de fautes, de la part de la victime mais également du transporteur, ne prive pas pour autant le transporteur aérien de la possibilité d'invoquer l'article 21 de la Convention pour parvenir à une exonération totale ou partielle ou à un partage de responsabilité, même si la réparation qu'il devrait éventuellement pourrait être, de ce fait, illimitée.

Dans un tel cas, le montant total du dommage subi par le demandeur serait pris en considération pour établir la répartition, sans avoir égard à la limite de réparation.

### § 3 : Les modifications apportées par le Protocole de La Haye

En abrogeant l'*alinéa 2* de l'article 20, le Protocole de La Haye a supprimé, pour le transport de marchandises et de bagages, la faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation qui était considérée comme cause d'exonération.

En revanche, le Protocole de La Haye introduit une nouvelle cause d'exonération pour le transport de bagages et marchandises par l'ajout d'un nouvel alinéa 2 à l'article 23, qui admet en l'occurrence que la nature même ou le « vice propre » des marchandises transportées puissent être à l'origine du dommage.

Le « vice propre » peut se définir comme étant la propension naturelle d'une chose déterminée à se détériorer d'elle-même sous l'effet du temps ou du transport.

L'article 23 se lit désormais comme suit :

« 1<sup>o</sup>- Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

« 2<sup>o</sup>- *L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées* ».

### § 4 : L'Accord de Montréal

L'Accord de Montréal de 1966, pour tous les transports touchant le sol des Etats Unis, écarte les dispositions de l'article 20 : par conséquent, le transporteur ne peut pas invoquer le fait d'avoir pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

Toutefois, il convient de souligner que cet Accord de Montréal ne concerne que le transport de passagers.

Donc, lorsqu'il s'agira du transport de bagages et de marchandises, l'article 20 pourra être invoqué, même pour les vols touchant le sol des Etats Unis, au même titre que la cause d'exonération de l'article 21 (faute de la personne lésée), ainsi que la cause d'exonération (le vice propre des marchandises transportées) ajoutée à l'article 23 de la Convention de Varsovie par le Protocole de La Haye.

Pour les dommages survenus aux passagers, l'Accord de Montréal ne retient qu'une seule véritable cause d'exonération : la faute de la victime, prévue par l'article 21 de la Convention de Varsovie.

A ce sujet, c'est-à-dire en matière de faute intentionnelle de la victime, l'Accord de Montréal a même expressément envisagé le cas particulier — du reste très limité — du sabotage de l'aéronef : « *Aucune disposition du présent accord n'est réputée avoir effet sur les droits et obligations du transporteur, au regard de toute demande en réparation introduite par toute personne ou pour le compte ou au sujet de celle-ci, qui aurait délibérément causé le dommage entraînant la mort, des blessures ou autres lésions corporelles d'un passager* » (article 1, alinéa 2 de l'Accord).

Néanmoins, l'équivalent de la force majeure (désignée sous le terme de « *Act of God* ») pourrait, a priori, être aussi utilisé.

### § 5 : Le cas particulier du retard

Si le dommage résultant d'un retard permet au transporteur d'invoquer, en théorie, les mêmes causes d'exonération que lors de dommages à la personne ou à la marchandise, en pratique, force est de constater que la spécificité de cette obligation contractuelle donne lieu à l'appréciation souveraine des tribunaux, en fonction non seulement des circonstances de fait, mais également d'une certaine hiérarchie opérée parmi les causes de responsabilité du transporteur.

En matière de retard, le transporteur devra donc principalement faire la preuve, pour s'exonérer, que lui et ses préposés ont pris toutes mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre (article 20 de la Convention).

En effet, la cause d'exonération prévue à l'article 21 de la Convention de Varsovie (faute de la victime) trouve peu d'application concrète dans la réalité.

Concernant les marchandises, le transporteur pourra également invoquer la cause d'exonération prévue à l'alinéa 2 de l'article 23 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye (c'est-à-dire le vice propre de la marchandise).

Les décisions rendues dans le cadre d'actions introduites à la suite de dommages résultant d'un retard dans le transport aérien laissent apparaître deux principaux critères d'appréciation : l'anormalité et la diligence raisonnable.

- le critère d'anormalité permet aux juges de se baser sur l'importance du retard, au regard du préjudice, ainsi qu'au regard des circonstances (vol national ou international etc..) et par conséquent sur son caractère anormal. Ils déduiront de cette anormalité la preuve de la faute commise par le transporteur;
- le critère de diligence raisonnable se rapporte à l'obligation imposée au transporteur.

Mais l'analyse des solutions jurisprudentielles démontre surtout que les tribunaux ont tendance à établir une certaine hiérarchie entre les deux obligations édictées par la Convention : l'obligation de sécurité (telle qu'elle ressort des articles 17 et 18) prime l'obligation de célérité (de l'article 19).

Deux exemples types illustrent cette approche :

- Sur un vol Paris-Lyon, le retard dépasse 4 heures parce que la compagnie attend l'arrivée de 80 passagers d'une correspondance en provenance de Bangkok (elle-même retardée par une alerte à la bombe lors de sa dernière escale). Dans cette affaire, le tribunal a retenu la responsabilité du transporteur aux motifs « *que la cause du retard ne se justifiait ni par un accident mécanique, mettant en danger la sécurité des passagers, ni par des conditions météorologiques, lesquelles auraient pu imposer à l'avion de ne pas décoller...* ». Les juges se sont donc fondés sur le défaut de diligence du transporteur qui n'avait imposé ce retard que dans un objectif "commercial" (Trib. Corbeil, nov.1978).
- Cour d'Aix (23 nov.1983) : « *Par la production de documents techniques ..., la société ... fournit la démonstration que l'entretien de l'avion ... avait été effectué selon les normes en vigueur, à savoir un contrôle tous les 230 heures de vol; en l'espèce, l'incident technique ... s'est produit au bout de 179 heures ... seulement; la société ... apporte ainsi la preuve de ce qu'elle avait mis en œuvre pour éviter la survenance d'un tel incident technique; la panne constatée ... au moment du décollage a, dès lors, revêtu un caractère assimilable à la force majeure* ». La preuve ainsi rapportée par le transporteur est la preuve de l'absence de faute.

## VII - LA LIMITE DE REPARATION

Lorsque la responsabilité du transporteur aérien est reconnue, le dommage subi par l'utilisateur est indemnisé jusqu'à concurrence d'un certain montant fixé par l'**article 22** de la Convention de Varsovie, qui dispose :

« Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 125 000 F (*francs or Poincaré*). Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. **Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.**

Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F (*francs or Poincaré*) par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5000 F (*francs or Poincaré*) par voyageur.

*Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds ».*

Ces limites de réparation ont été converties en DTS en 1975 (cf. p. 81, 99 et 105).

La Convention de Varsovie ne prévoyant pas de limitation propre aux dommages résultant d'un retard, il convient, selon la Cour de Cassation (arrêt du 27 mars 1984), d'appliquer la limitation prévue pour les passagers ou pour les bagages enregistrés et les marchandises, selon le cas.

**La limitation de réparation est un plafond et non un forfait.** L'indemnisation financière dépendra par conséquent, dans la limite du plafond, du préjudice réellement subi.

Le Protocole de La Haye a relevé, en ce qui concerne le transport des personnes, le montant de cette limite de réparation en le portant à 250 000 francs or Poincaré et a introduit deux précisions supplémentaires :

- En cas de perte, d'avarie ou de retard *d'une partie* des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises ... affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de réparation.
- Les limites fixées par l'article 22 de la Convention n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de 6 mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

## VIII - DECHEANCE de l'EXONERATION ou de la LIMITE de RESPONSABILITE

La Convention de Varsovie prévoit trois cas où le transporteur ne pourra pas invoquer de causes d'exonération ou bénéficier de la limite de réparation instaurée par l'article 22.

Dans ces trois cas, la responsabilité financière du transporteur sera illimitée, c'est-à-dire qu'elle devra entièrement couvrir l'étendue du préjudice subi par la victime.

Les trois clauses de déchéance de l'exonération de responsabilité ou de la limitation de réparation prévues par la Convention sont les suivantes :

- *l'absence de délivrance du billet de passage ou de la lettre de transport aérien (dans le régime international) ou l'absence de l'avis prescrit (faisant connaître la possibilité d'une limitation de réparation).*

L'article 3, alinéa 2 de la Convention précise en effet : « L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité » (l'article 9 de la Convention, concernant la lettre de transport aérien, reprend la même restriction).

Le Protocole de La Haye modifie cet alinéa 2 sans en altérer la portée : « Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit ..., le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22 » (l'article 9 relatif à la LTA est rédigé de façon analogue).

- *la déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise de bagages enregistrés ou de marchandises, prévue par l'article 22 lui-même.*
- *la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur ou de ses préposés.*

L'article 25 de la Convention dispose : « Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions ».

Le Protocole de La Haye modifie cette rédaction et prévoit : « Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions ».

## IX - LA RESPONSABILITE DU FAIT DES PREPOSES

Il résulte de l'article 25 de la Convention (amendée ou non) que le transporteur aérien doit réparer intégralement le préjudice subi par un voyageur causé par toute faute intentionnelle ou inexcusable de ses préposés, sauf s'il fait la preuve que ceux-ci ont agi en dehors de l'exercice de leurs fonctions.

La faute du *préposé agissant dans l'exercice de ses fonctions* est donc toujours assimilée à celle du transporteur.

Par conséquent, dans tous les cas de responsabilité du transporteur aérien (prévus par la Convention de Varsovie aux articles 17, 18 et 19), le transporteur est responsable de plein droit, sans qu'il y ait à se demander si le dommage lui est imputable ou s'il est imputable à l'un de ses préposés.

La notion de préposé concerne d'abord les salariés du transporteur, ce dernier étant responsable des actes et omissions de ses employés, qu'ils soient affectés ou non à l'opération de transport concernée par le litige.

Le transporteur est également responsable des actes du transitaire ou de l'agent manutentionnaire local.

Par ailleurs, il convient de noter que, sous l'empire de la Convention de Varsovie de 1929 (non amendée), le préposé du transporteur aérien pouvait être poursuivi par la victime d'un dommage, dès lors que le demandeur établissait que le préposé avait commis une faute ayant concouru au préjudice subi.

En effet, *dans sa version d'origine*, la Convention de Varsovie n'envisageait la limitation de réparation qu'au seul profit du transporteur aérien lui-même (article 22).

Pour éviter ce genre d'actions (la victime préférant évidemment mettre en cause le préposé non protégé par la Convention afin d'obtenir une réparation *intégrale* du dommage subi), le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 a introduit un **article 25 A** qui dispose :

- « 1 - Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.
- « 2 - Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.
- « 3 - Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ».

Les préposés ne peuvent donc être responsables qu'en cas de faute prouvée à leur rencontre.

Mais si le préposé a commis une faute intentionnelle ou inexcusable, non seulement il ne pourra pas lui-même limiter sa réparation s'il est poursuivi en justice, mais le transporteur est également déchu du droit de limiter sa propre réparation.

Par contre, les causes d'exonération dont dispose le transporteur aérien n'ont pas été étendues au bénéfice des préposés, car ceux-ci ne peuvent être responsables (contrairement au transporteur) qu'en cas *de faute prouvée* à leur encontre.

Cette difficulté (car la preuve de la faute commise par le préposé suppose que la cause exacte de l'accident ou de l'incident soit précisément connue) explique le délaissement de ce type d'actions.

Enfin, il convient de souligner que, comme les victimes ont, dans la pratique, progressivement cessé (après le Protocole de La Haye) d'assigner le pilote (en tant que préposé du transporteur), la constatation de la faute inexcusable de celui-ci a pour principal effet de priver le transporteur (son employeur) du bénéfice de la limitation de réparation.

## X – L'APPLICATION AUX PARCOURS INTERIEURS FRANÇAIS

Depuis la loi du 2 mars 1957, la responsabilité du transporteur aérien est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie, non seulement pour les transports aériens internationaux, mais également pour les vols domestiques par l'effet de l'introduction des articles L.321-3 et L.322-3 dans le Code de l'Aviation Civile.

- Article L.321-3 : « La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention ».
- Article L.322-3 : « La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie .... Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager, prévue par le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 22 de ladite convention, *est fixée à 750 000 F.*  
**Si, en raison d'une modification apportée à la convention de Varsovie, la limite de responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur au chiffre susvisé, cette nouvelle limite se substitue à celle de 750 000 F à compter de la mise en vigueur pour la France de la modification de ladite convention. En outre, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue ci-dessus, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.** La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir ».

Selon l'article L.321-4, la faute considérée comme équipollente au dol, visée à l'article 25 de la Convention, est la faute inexcusable. « Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ». Enfin, l'article L.321-5 reprend les dispositions de l'article 29 de la Convention de Varsovie en confirmant, pour les dommages survenus aux bagages ou marchandises, que l'action en responsabilité contre le transporteur doit être intentée dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

**RESUME : Les principales dispositions de la Convention de Varsovie**

- **Article 17** : Principe de responsabilité du transporteur pour tout dommage aux passagers survenu à bord ou lors des opérations d'embarquement et de débarquement;
- **Article 18** : Principe de responsabilité du transporteur pour tout dommage aux bagages et marchandises survenus pendant que ceux-ci se trouvaient sous sa garde;
- **Article 19** : Principe de responsabilité du transporteur en cas de dommage résultant d'un retard (passagers et marchandises);
- **Article 20** : Exonération ou atténuation de la responsabilité du transporteur s'il apporte la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage;
- **Article 21** : Exonération ou atténuation de la responsabilité du transporteur en cas de faute de la victime;
- **Article 22** : Limitation de la responsabilité financière du transporteur fixée à :
  - 8 300 DTS pour le passager (texte initial traduit par les accords de 1975),
  - 16 600 DTS pour le passager (Protocole de La Haye traduit en 1975),
  - 17 DTS par Kg pour les bagages enregistrés et le fret,
  - 332 DTS par passager pour les objets dont le voyageur conserve la garde.

Possibilité de prévoir une limitation de réparation supérieure par accord spécial entre le transporteur et le voyageur.
- **Article 25** : Responsabilité pleine et entière (sans exonération et sans limite de réparation) du transporteur aérien en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de sa part ou de la part de ses préposés.
- **Article 25-A** : (Protocole de La Haye) Possibilité, pour les préposés du transporteur, de se prévaloir des limites de responsabilité lorsque l'action est intentée à leur encontre.  
Déchéance des limites de réparation si le préposé a agi avec l'intention de provoquer le dommage ou témérement avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.
- **Article 28** : Le demandeur peut porter l'action en responsabilité :  
soit devant le tribunal du domicile ou du siège principal du transporteur, ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu,  
soit devant le tribunal du lieu de destination.
- **Article 29** : L'action en responsabilité doit être intentée dans les 2 ans de l'arrivée.
- **Article 30** : Chaque transporteur successif est responsable du tronçon effectué, sauf si le premier transporteur a accepté la responsabilité totale de manière expresse.

## XI – L'ÉVOLUTION DU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ

Ne pouvant obtenir du Congrès la ratification du Protocole de La Haye, le gouvernement américain a renoncé, le 17 novembre 1965, à l'application des plafonds de réparation de la Convention de Varsovie, sans toutefois aller jusqu'à dénoncer la Convention elle-même, ce qui a entraîné une remise en question forcée de l'ensemble du système par les gouvernements, les compagnies, l'OACI et l'IATA.

Il en est résulté divers textes : l'accord intercompagnies de Montréal (1966), le Protocole de Guatemala City (1971) et les Protocoles n° 3 et 4 de Montréal (1975).

Par la suite, principalement en raison de l'insuffisance de l'indemnisation prévue par la Convention de Varsovie (même amendée), un certain nombre de gouvernements d'Europe occidentale ont encouragé leurs transporteurs internationaux à adopter des limites de réparation plus élevées.

Une série de consultations et de rencontres officieuses ont donc eu lieu, à partir de 1974, connues sous l'appellation d'Accord de Malte de 1975 (bien qu'aucun « accord » formel n'ait été conclu).

Sans que la Convention de Varsovie ne soit explicitement dénoncée, et surtout en continuant toujours d'en appliquer les principes généraux, la plupart des compagnies internationales situées en Europe, ainsi qu'en Australie ou encore en Proche ou Moyen Orient, ont relevé le plafond contractuel de réparation.

Dans les années quatre-vingt, certaines compagnies internationales d'Europe occidentale ont décidé de porter la limite de réparation à 80 000 DTS.

Cette possibilité utilisée par certains transporteurs, consistant à rehausser la limitation d'indemnisation, est d'ailleurs autorisée par la Convention de Varsovie elle-même.

Le fondement juridique de cette démarche réside dans l'article 22, qui prévoit en effet : *« Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée »*.

D'autres propositions d'accords ont été ultérieurement négociées dans le cadre de l'I.A.T.A. (accord de Kuala-Lumpur du 30 octobre 1995, accord de Miami signé le 2 février 1996), mais aucune démarche multilatérale n'a vraiment remis en cause la Convention de Varsovie.

En fait, beaucoup de transporteurs relèvent d'eux-mêmes la limite de réparation, de manière contractuelle, et certains s'orientent même vers un déplafonnement total (les compagnies aériennes japonaises, surtout), tout en conservant le régime juridique « varsovien ».

La diversité des systèmes applicables, mais également la diversité des jugements rendus, sur la base de lois nationales différentes, par les multiples tribunaux compétents, ont progressivement déstabilisé et dégradé ce régime international de responsabilité.

Dernièrement, après avoir arrêté, le 24 février 1997, une « position commune » de l'Union Européenne, le Conseil a adopté, le 9 octobre 1997, un Règlement n° 2027/97, fixant les obligations des transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne leur responsabilité à l'égard des voyageurs en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle.

## **I - L'Accord Intercompagnies de Montréal (4 mai 1966)**

L'Accord inter-transporteurs de Montréal de 1966 est applicable à tous les transporteurs qui assurent des vols au départ ou à destination des Etats Unis, ou qui y font escale.

Cet Accord porte à 75 000 US \$ (58 000 US \$ hors honoraires et frais de justice) le plafond de dédommagement *en cas de décès ou de dommages corporels*.

A concurrence de cette limite, la responsabilité du transporteur n'est pas subordonnée à une faute de sa part.

Par contre, lorsque la preuve d'une faute du transporteur peut être apportée, aucune limite de réparation ne pourra être opposée à la victime du préjudice.

Le régime juridique de cet Accord est donc fondé sur une *responsabilité pour risque* et non pas pour faute, sauf en cas de faute intentionnelle et inexcusable.

Il instaure de ce fait une responsabilité non restreinte du transporteur, qui ne peut en aucun cas s'exonérer au moyen de l'article 20 de la Convention de Varsovie (en apportant la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage).

## **II - Le Protocole de Guatemala City (8 mars 1971)**

Le Protocole de Guatemala City, conçu comme un protocole de révision de la Convention de Varsovie, modifie profondément le régime juridique de responsabilité du transporteur. *Mais faute des ratifications nécessaires, il n'est pas encore entré en vigueur.*

La responsabilité contractuelle, sur laquelle repose le système de Varsovie, est remplacée par une responsabilité objective, fondée sur le risque inhérent à l'usage des aéronefs. Elle n'a aucun rapport avec la notion de faute, présumée ou non. Le transporteur est responsable du seul fait que l'événement à l'origine du dommage s'est produit à bord ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Une seule exception à cette responsabilité pleine et entière du transporteur est prévue : le transporteur ne sera pas responsable si le dommage résulte uniquement de l'état de santé du passager ou du vice propre de la chose transportée.

Le cas d'exonération prévu à l'article 21 de la Convention de Varsovie est toutefois maintenu : la faute prouvée de la victime peut exclure ou atténuer la responsabilité du transporteur, si cette faute a causé le dommage ou y a contribué.

La possibilité pour le transporteur d'invoquer la cause d'exonération de l'article 20 n'est maintenue que dans deux cas : - le transport de marchandises,  
- le retard.

En contrepartie de cette responsabilité accrue, le plafond de réparation est infranchissable (fixé à l'époque à 1500000 francs or Poincaré), sauf en présence d'une faute inexcusable, laquelle entraîne donc une responsabilité illimitée.

Les autres indemnités prévues par le Protocole de Guatemala City étaient :

- 250 francs or Poincaré par Kg, pour les marchandises;
- 15 000 francs or Poincaré par passager, pour les bagages (perte, avarie ou retard);
- 62 500 francs or Poincaré par passager, en cas de retard (passagers).

Le Protocole de Guatemala City accorde aux Etats la possibilité d'instaurer un système d'indemnisation complémentaire des victimes, à condition que cela ne contribue pas à aggraver la responsabilité du transporteur et ne lui impose aucune charge financière ou administrative supplémentaire et ne permette aucune discrimination entre transporteurs.

### **III - Les Protocoles n° 3 et 4 de Montréal (25 septembre 1975)**

Ces Protocoles ne sont toujours pas en vigueur, faute des 30 ratifications nécessaires.

Le Protocole n° 3 intègre les modifications apportées à la Convention de Varsovie par le Protocole de Guatemala City, et traduit les montants d'indemnisation en DTS. Ces limites deviennent donc :

- 100 000 DTS pour les dommages corporels subi par le voyageur,
- 1 000 DTS par passager, pour les dommages aux bagages,
- 4 150 DTS par passager, pour le retard subi par un voyageur,
- 17 DTS par Kg, pour le dommage aux marchandises.

Les honoraires et frais de justice (qui peuvent être pris en compte par les tribunaux, sauf en cas de règlement amiable proposé par le transporteur dans les six mois du dommage) ne sont pas englobés dans la limite de réparation définie.

Le Protocole n° 4 concerne exclusivement le transport de marchandises. Il prévoit surtout la simplification des titres de transport et notamment l'informatisation de la LTA.

### **IV - Les solutions adoptées par certains transporteurs**

Dans l'attente d'une révision de la Convention de Varsovie, et sous la pression de l'opinion publique, certaines compagnies internationales ont utilisé la faculté, prévue par l'article 22 de la Convention, pour abandonner contractuellement (en tout ou partie) le bénéfice de la limitation édictée par la Convention, ou pour en élever le montant.

Dans le cadre de cette démarche, les compagnies européennes membres de l'AEA ont conclu un accord (à Malte, en 1975) portant le montant de la limitation à 100 000 DTS.

Lors de son assemblée annuelle à Kuala-Lumpur, le 30 octobre 1995, l'IATA a solennellement admis que les limites de responsabilité de la Convention, qui n'ont pas été amendées depuis 1955, sont désormais grossièrement inadéquates dans la plupart des pays.

Une proposition d'accord a donc été soumise aux transporteurs internationaux.

#### **§1 : L'accord de Kuala-Lumpur (30 octobre 1995) :**

Sans avoir été réellement formalisée, cette proposition d'accord intercompagnies élaborée dans le cadre de l'IATA, envisage principalement :

- le dé plafonnement de la responsabilité financière du transporteur (aucune limitation de réparation n'est fixée);
- la renonciation éventuelle du transporteur à toute cause d'exonération;
- la possibilité offerte aux passagers d'obtenir l'application de la loi du domicile pour la détermination de la réparation des dommages subis.

#### **§2 : L'accord de Miami (2 février 1996) :**

Cet accord, signé le 2 février 1996 par certaines compagnies internationales, a pour objet d'aménager et de préciser certaines dispositions de l'accord de Kuala-Lumpur :

- possibilité de ne pas invoquer la cause d'exonération de l'article 20 de la Convention de Varsovie pour toute indemnisation inférieure à 100 000 DTS;
- option laissée au transporteur lui permettant de se mettre d'accord sur l'application de la loi du domicile pour la détermination des dommages subis par la victime.

## V – Le Règlement n° 2027/97 du Conseil (9 octobre 1997)

Au sein de l'Union européenne, la plupart des compagnies aériennes avaient déjà entrepris de relever contractuellement le plafond de réparation, mais dans un total défaut d'harmonisation.

La Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) a tout d'abord adopté, lors de sa session triennale du 24 juin 1994 à Strasbourg, une *recommandation* qui a pour objet de « proposer le moyen d'actualiser certains éléments du régime international de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers ».

Cette recommandation engageait les transporteurs aériens européens à :

- porter la limitation de responsabilité à un montant d'au moins 250 000 DTS (soit environ 320 000 €),
- verser une provision d'un montant de 10 % dans les 10 jours de l'accident.

Le Conseil de l'Union européenne, statuant à la suite d'une proposition établie par la Commission européenne, conformément à la procédure visée à l'article 189 C, a d'abord arrêté, le 24 février 1997, une « *position commune* », qui a été publiée le 21 avril 1997 au Journal Officiel des Communautés européennes.

Cette décision a été suivie par l'adoption d'un **Règlement du Conseil**, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, en date du **9 octobre 1997**.

Ce Règlement, publié le 17 octobre 1997 au Journal Officiel des Communautés européennes, se base sur un certain nombre de considérations qui soulignent :

- que, dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'améliorer le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens ;
- que les limites de responsabilité telles qu'elles sont fixées par la Convention de Varsovie sont trop basses eu égard aux conditions économiques et sociales actuelles et conduisent souvent à des actions en justice de longue durée qui nuisent à l'image des transports aériens; que les Etats membres ont en conséquence relevé ces limites dans des proportions différentes et ont ainsi établi des conditions de transport qui varient au sein du marché intérieur de l'aviation;
- que la Convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux, mais cette distinction entre transports nationaux et internationaux n'existe plus dans le marché intérieur de l'aviation. Il convient donc que la nature et le degré de responsabilité soient identiques pour les transports nationaux et internationaux;
- qu'un réexamen et une révision approfondis de la Convention de Varsovie sont depuis longtemps attendus et constitueraient à long terme, à l'échelle internationale, une réponse plus homogène et plus facilement applicable à la question de la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident;
- que la révision de la Convention de Varsovie est en cours au sein de l'OACI; dès lors, en prenant, entre temps, des mesures intérimaires, la Communauté accroîtra la protection des voyageurs ; le Conseil reverrait le présent règlement le plus rapidement possible après la révision de la Convention de Varsovie par l'OACI.

*Ce règlement a donc pour objet de fixer les obligations des transporteurs aériens de la Communauté à l'égard des voyageurs pour les préjudices subis en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, dès lors que l'accident qui est à l'origine dudit préjudice a eu lieu à bord d'un aéronef ou pendant toute opération d'embarquement ou de débarquement.*

En conséquence, le règlement prévoit :

- La responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté, pour un dommage subi, en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, par un voyageur à l'occasion d'un accident ne peut faire l'objet d'*aucune limite pécuniaire*, même si celle-ci est fixée par voie législative, conventionnelle ou contractuelle.
- A date d'effet du règlement, les compagnies devront avoir souscrit des polices d'assurance tenant compte d'une limite de responsabilité, sans possibilité d'exonération, à hauteur de 100 000 DTS, et au-delà de cette limite "pour un montant raisonnable" (art. 3.1.b) à apprécier entre le transporteur et ses assureurs.
- Pour tout dommage à concurrence de 100 000 DTS, le transporteur aérien ne peut exclure ou limiter sa responsabilité en prouvant que lui-même ou ses agents ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.  
Néanmoins, le transporteur aérien de la Communauté peut être déchargé, entièrement ou en partie, de sa responsabilité conformément au droit applicable, s'il apporte la preuve que la faute du voyageur blessé ou décédé constitue le fait générateur du dommage ou y a concouru.
- En cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle d'un voyageur survenus à l'occasion d'un accident, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme désignant le transporteur seule partie redevable de dommages et intérêts, ou comme limitant le droit d'un transporteur de demander à un tiers réparation conformément au droit applicable.
- Avec toute diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard 15 jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur doit verser à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi. Cette avance ne peut pas être inférieure à 15 000 DTS par voyageur en cas de décès.  
Le versement de cette avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en fonction de la responsabilité du transporteur. Elle n'est pas remboursable, sauf dans le cas où la faute de la victime constitue le fait générateur du dommage ou y a concouru, ou bien s'il s'avère que la personne n'avait pas droit à indemnisation.
- L'action en responsabilité contre le transporteur aérien pourra désormais être portée devant le tribunal du domicile de la victime (en sus des possibilités déjà mentionnées à l'article 28 de la Convention de Varsovie).
- Une information adéquate concernant ces dispositions doit être fournie aux voyageurs, à leur demande, par les agences du transporteur, les agences de voyage, aux comptoirs d'embarquement et aux points de vente. Le titre de transport doit comporter un résumé de ces prescriptions en termes simples et intelligibles.  
Les transporteurs aériens qui sont établis hors de la Communauté, mais qui opèrent en provenance, à destination ou à l'intérieur de la Communauté et qui n'appliquent pas les dispositions du présent règlement doivent en informer clairement et expressément les voyageurs au moment de l'achat du billet.  
Les transporteurs aériens doivent fournir aux voyageurs un formulaire précisant leurs conditions. Le fait que le titre de transport indique seulement que la responsabilité est limitée ne constitue pas une information suffisante.

Aux fins d'application de ce règlement (qui est entré en vigueur le 17 octobre 1998, soit un an après la date de sa publication), on entend par « transporteur aérien de la Communauté » un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement CEE n° 2407/92.

Tableau retraçant l'évolution du régime de responsabilité

	VARSOVIE 1929	LA HAYE 1955	Montréal 1966	Guatemala City	Protoc. N°3 de Montréal	Règl. CEE 1997
<b>Articles 17/18/19</b> passagers, bagages, fret	Responsabilité pour faute présumée		Responsabilité pour risque	Responsabilité objective		responsabilité objective
<b>Article 20</b>	Exonération totale ou partielle si preuve que toutes mesures ont été prises pour éviter le dommage		NON	Uniquement en cas de retard		NON si dommage < à 100 000 DTS
<b>Article 22</b>	Limitation de responsabilité		Pas de limitation	Limitation infranchissable (sauf si faute intentionnelle)		Pas de limitation
Passagers	125 000 FP 8 300 DTS	250 000 FP 16 600 DTS	75 000 US\$ (ou 58 000 \$ + frais)	1.500.000 FP	100 000 DTS	100 000 DTS
Bagages cabine	5 000 FP par passager 332 DTS par passager		idem	—	1 000 DTS par passager	cf. Varsovie amendée
Bagages enregistrés	250 FP par Kg 17 DTS par Kg		idem	15.000 FP par passager	1 000 DTS par passager	cf. Varsovie amendée
Fret	250 FP par Kg 17 DTS par Kg		idem	250 FP/Kg	17 DTS/Kg	cf. Varsovie amendée
Retard	cf. passagers ou fret		idem	62 500 FP par passager	4 150 DTS par passager	cf. Varsovie amendée
<b>Article 25</b>	Déchéance de la limite si faute inexcusable	Déchéance de la limite si faute intentionnelle ou inexcusable (témérité)	Déchéance de la limite si faute intentionnelle et inexcusable	Déchéance de la limite, pour les dommages subis par les passagers, si dol ou faute intentionnelle (mais pas si faute inexcusable)		—
<b>Article 25A</b>		Responsabilité des préposés avec limite de réparation sauf si faute intentionnelle ou témérité			cf. Varsovie amendée par La Haye	—

« FP » = Francs or Poincaré ; « DTS » = Droits de Tirage Spéciaux (du F.M.I.) ;

1 DTS = 1,315 US \$ (1 DTS = environ 1,28 €).



**TITRE III****LES ORGANISATIONS EUROPEENNES**

**Chapitre 1 : La Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)**

**Chapitre 2 : L'agence EUROCONTROL**

**Chapitre 3 : La Commission européenne (C.E.)**



**CHAPITRE I**

**LA COMMISSION EUROPEENNE DE L'AVIATION CIVILE**  
**(C.E.A.C)**

Sans renoncer à sa vocation et à sa compétence d'attribution internationale, l'OACI a néanmoins invité les Etats contractants à certains regroupements régionaux, qui ont pour objectif d'étudier et de traiter, dans une optique régionale, les problèmes liés au développement du transport aérien.

Cette coopération régionale intergouvernementale s'est réalisée :

- d'une part, dans le cadre de Commissions régionales d'aviation civile, parmi lesquelles la Commission Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.) occupe une place importante,
- et d'autre part, dans le domaine technique, par la création de l'agence EUROCONTROL.

Bien que l'indépendance des Commissions régionales de l'aviation civile à l'égard de l'OACI soit plus ou moins bien assurée, ces Commissions sont autonomes (y compris du point de vue juridique), et à ce titre, elles déterminent librement le programme et l'organisation de leurs travaux ainsi que leur budget.

L'OACI, avec qui elles sont en liaison, leur apporte son soutien en moyens humains et matériels.

La *Commission Européenne de l'Aviation Civile* (C.E.A.C., ou ECAC, en anglais, pour « *European Civil Aviation Conference* ») a été créée en 1954, sous le patronage de l'OACI, par une résolution de l'Assemblée du Conseil de l'Europe.

Limitée, à l'origine, aux membres du Conseil de l'Europe, cette commission s'est ensuite élargie à la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, Malte, Chypre, etc..

**Elle regroupe, aujourd'hui, les administrations de l'aviation civile de 33 Etats, soit la quasi totalité des Etats de l'Europe occidentale ainsi que les Pays d'Europe Centrale et Orientale (« PECO »).**

Font actuellement effectivement partie de la CEAC :

- Les 15 Etats membres de l'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande Bretagne, Grèce, Italie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède) ;
- Chypre, Malte, Monaco, la Turquie ;
- L'Islande, la Norvège, la Suisse ;
- La Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie, la République Tchèque ;
- La Croatie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Slovaquie, la Slovénie.

La CEAC regroupe donc différentes entités européennes :

- l'Union Européenne,
- l'AELE (*Association Européenne de Libre Echange* ou « EFTA », en anglais, pour « *European Free Trade Association* »),
- les JAA (*Joint Aviation Authorities*), et
- EUROCONTROL.

La Commission Européenne de l'Aviation Civile *est chargée de promouvoir la coordination, la meilleure utilisation et le développement ordonné du transport aérien en Europe, dans les domaines économiques et techniques de la sûreté et de la sécurité.*

Ses fonctions sont consultatives : elle adopte des résolutions ou émet des avis ou des recommandations, dont la mise en œuvre dépend des gouvernements.

La CEAC tient une session plénière à Strasbourg tous les 3 ans (« *Triennial Sessions* »). Toutefois, des sessions annuelles (« *Ministerial meetings* ») ou des sessions spéciales (« *Special plenary sessions* ») sont convoquées entre temps, dans la période intermédiaire, lorsqu'il y a lieu, notamment, d'examiner des recommandations.

Ces sessions sont préparées et relayées par les réunions que tiennent régulièrement les représentants des administrations de l'aviation civile des pays membres (« *Meetings of DGCA's* »).

Un Comité de coordination (« *Coordinating committee* ») assure la liaison avec, notamment, les *Joint Aviation Authorities* (JAA).

Le Secrétariat est assuré au Bureau régional de l'OACI à Paris.

La structure de la CEAC est complétée par des Comités spécialisés qui élaborent les projets et effectuent les études. Ils sont, en fait, la véritable cheville ouvrière de l'organisation.

La CEAC comptait, à l'origine, quatre Comités permanents spécialisés :

- un Comité économique sur les vols réguliers,
- un Comité économique sur les vols non réguliers,
- un Comité de facilitation au sol,
- un Comité technique (qui intervient avec la plus grande prudence afin de ne pas interférer avec les compétences propres de l'OACI).

A l'heure actuelle, les Comités spécialisés composant sa structure sont répartis de la façon suivante :

- un Comité économique,
- un Comité technique,
- un Comité « Sûreté »,
- un Comité « Sécurité et Facilitation »,
- un Comité sur l'intégration de nouveaux membres.

Dans le cadre de leurs activités respectives, ces différents comités s'appuient sur des groupes de travail, eux-mêmes étant assistés par des équipes « de terrain » (à vocation opérationnelle).

Pendant ses premières années d'existence, la CEAC s'est avant tout attachée à la question de la réglementation des services aériens non réguliers transatlantiques et a contribué à la signature, en 1975, d'un « Mémoire d'entente multilatéral sur les vols d'affrètement nord-atlantiques », dont les principes sont rapidement tombés en désuétude.

L'évolution de la politique communautaire des transports et la libéralisation de la concurrence en Europe lui ont permis de sortir du rôle assez obscur dans lequel elle était initialement cantonnée et de prendre davantage d'envergure.

L'activité de la Commission européenne d'aviation civile a commencé, en fait, à se développer au début des années quatre-vingt.

Dès 1982, en effet, elle œuvre efficacement à la signature d'un accord tarifaire multilatéral entre l'Europe et les Etats Unis.

En 1986, la CEAC a élaboré des accords concernant la fixation des tarifs et des capacités en Europe continentale. Ils ont été ratifiés en juin 1987.

Ensuite, la CEAC a également travaillé à harmoniser les systèmes de contrôle de la navigation aérienne en Europe, en lançant, le 24 avril 1990, un programme coordonnant les efforts des pays membres dans la navigation aérienne pour lutter contre les encombrements aériens.

La CEAC a confié la mise en œuvre des mesures pratiques et la consolidation des plans d'équipements nationaux, ainsi que l'exploitation d'un organisme central unique de gestion de flux de trafic à Eurocontrol.

Par ailleurs, à partir de 1991, la CEAC a conforté sa position et a surtout joué un rôle important en matière d'entretien des aéronefs (notamment pour l'harmonisation des procédures de certification européenne des aéronefs).

Son apport a été, dans ce domaine, particulièrement décisif.

*La certification atteste l'aptitude des aéronefs à se livrer à la circulation aérienne, et elle est délivrée par catégories d'aéronefs (certification de type).*

En effet, le système de certification de chaque Etat européen était, jusque là, défini à l'échelon national et aligné sur la réglementation américaine.

La réglementation américaine est élaborée par l'Administration fédérale, la "Federal Aviation Administration" (FAA), qui délivre des certifications connues sous l'appellation générique « FAR », pour "Federal Aviation Regulations", suivie d'un numéro (FAR 25, FAR 145, etc..), suivant la procédure définie.

**Suivant le protocole signé en 1987** par les Etats membres de l'Union européenne et ceux de l'AELE (« Association Européenne de Libre Echange », incluant, à l'époque, la Suisse et la Norvège en sus des Etats de l'Union européenne), **l'engagement a été pris de :**

- *créer des normes européennes* aussi proches que possible des normes américaines mais pouvant être plus strictes,
- *procéder à des certifications européennes* qui se substitueront aux procédures nationales,
- *confier à une administration européenne la charge de définir la certification européenne, en appliquant les normes communes et en les faisant évoluer,*
- *conserver un contact systématique avec la FAA* pour gommer le plus possible les différences entre les deux continents.

La mise en œuvre et la concrétisation de cet engagement a été confiée plus spécifiquement à une organisation dénommée « *Joint Aviation Authorities* », désignée communément sous le sigle JAA.

Les « JAA », dont l'origine remonte aux années soixante dix, sont nées de la coopération, d'abord informelle, entre les divers organismes nationaux responsables de la délivrance des certificats de navigabilité pour les avions construits dans le cadre de programmes multinationaux (Concorde, puis Airbus).

Ces « JAA » furent officiellement reconnues, en tant qu'organisation, en 1989.

Les *Joint Aviation Authorities* sont, en fait, une tribune intergouvernementale visant à la coopération de tous les domaines touchant à la sécurité des avions (de la conception et fabrication jusqu'à l'entretien et la navigabilité permanente en exploitation).

**La mission, ainsi que la principale responsabilité, de cette organisation est donc de renforcer la coopération entre tous les intervenants en matière de sécurité des avions : conception, construction, maintien de la navigabilité, maintenance et exploitation.**

Dans le cadre de l'atteinte de cet objectif, les JAA facilite également les échanges des pays participants pour tout ce qui concerne l'aéronef en général, mais aussi les pièces de rechange, les services techniques ou les licences des personnels.

Toutefois, il convient de noter que les gouvernements ne sont pas juridiquement liés par les décisions des JAA : les règlements peuvent ne pas être intégrés dans les législations nationales ou bien ils peuvent être aménagés et appliqués avec des variantes nationales si les administrations l'estiment nécessaire.

**Les JAA ont un rôle consultatif et non législatif.**

Néanmoins, les JAA sont parvenues à créer, sur le plan européen, des normes et à instaurer de véritables certifications.

**Ces certifications européennes**, dénommées « JAR » ("Joint Aviations Requirements"), suivies d'un numéro (JAR 25, JAR 145 etc.), sont élaborées dans le souci constant de garantir une sécurité maximale.

Les critères imposés par la CEAC, concernant le contrôle, l'entretien et la réparation des aéronefs sont donc intégrés dans les procédures de certification.

Selon l'article 2 du règlement CEE n° 3922/91, **la certification de type doit intégrer les modifications** imposées par les JAA, dans le cadre de la CEAC.

En définissant l'entretien comme étant :

**« l'ensemble des opérations de contrôle, d'entretien, de modifications et de réparation effectuées pendant toute la durée de vie de l'aéronef de façon à assurer que l'aéronef reste conforme à la certification de type et présente en toutes circonstances un niveau de sécurité élevé »**,

l'article 2 de ce règlement CEE n° 3922/91 précise en effet : **« Elle (la certification de type) comporte notamment les modifications imposées par les autorités parties aux arrangements visés au point h), (c'est-à-dire : JAA, CEAC), conformément aux concepts de l'aptitude au vol »**.

A titre indicatif, les principales « JAR » en matière de certification de type de produits et composants sont :

- JAR 25 : Grands avions,
- JAR AWO : Exploitation tout temps ("*All Weather Operations*"),
- JAR E : moteurs,
- JAR APU : groupes auxiliaires de puissance,
- JAR TSO : prescriptions de normes techniques,
- JAR OPS : responsabilité des exploitants en matière d'utilisation des aéronefs.
- JAR 65 : remise en service des aéronefs après travaux,
- JAR 145 : organisations d'entretien approuvés,

Les « JAR 145 » concernent tant les conditions relatives aux personnes agréées à effectuer l'entretien ou habilitées à prononcer l'approbation pour remise en service (APRS), que les domaines couverts par l'entretien, les procédures techniques et le système qualité.

Ces opérations de contrôle, d'entretien, de modification ou de réparation sont effectuées pendant toute la durée de vie de l'aéronef.

Le règlement **JAR 145-1** prévoit notamment que :

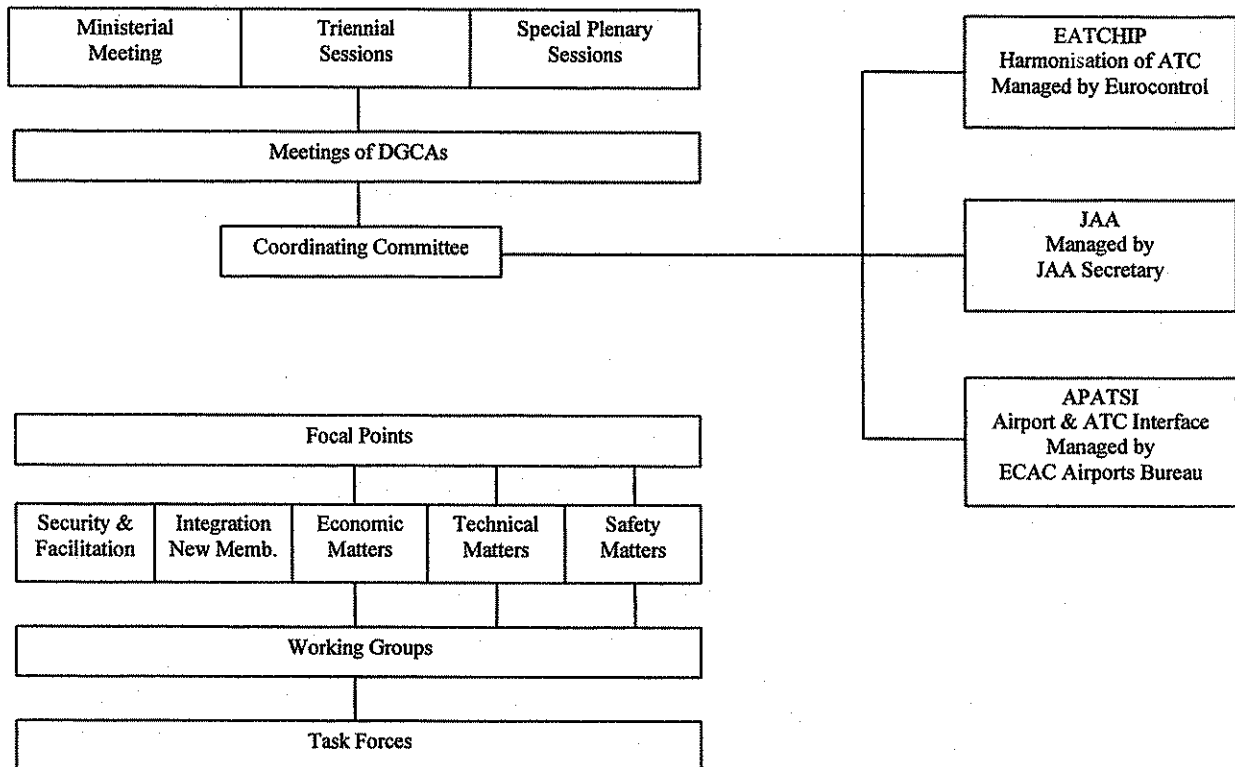
- a. Aucun aéronef possédant un certificat de navigabilité dans la catégorie Transport (passagers) ou Transport (fret) ou utilisé à des fins de transport aérien commercial ne peut être mis en vol sauf si un certificat d'approbation pour remise en service a été délivré par un organisme, pour l'entretien effectué sur l'aéronef ou sur un élément d'aéronef destiné à être installé sur cet aéronef.
- b. Aucun organisme ne peut délivrer d'approbation pour remise en service (APRS) pour un aéronef possédant un certificat de navigabilité dans la catégorie Transport (passagers) ou Transport (fret) ou utilisé à des fins de transport aérien commercial, s'il n'est agréé conformément au présent JAR 145. Aucun organisme ne peut effectuer d'entretien sur un tel aéronef s'il n'est agréé conformément au présent organisme d'entretien détenant un agrément approprié au titre du JAR 145.

L'arrêté du 16 juin 1992 relatif à l'agrément des ateliers d'entretien des aéronefs précise à cet égard :

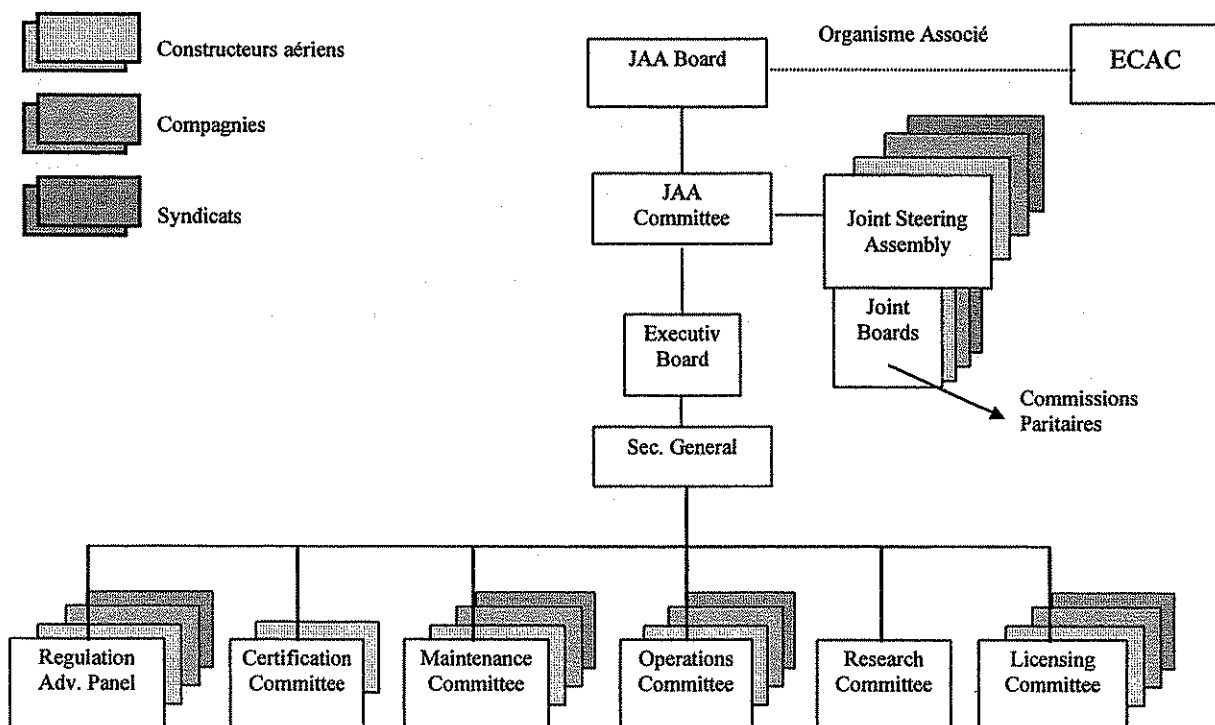
« Le ministre chargé de l'aviation civile peut délivrer un agrément à un atelier d'entretien d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs, lorsque celui-ci répond aux exigences des paragraphes JAR 145-5 et suivants de la section 1 du document JAR 145 publiée en annexe du présent arrêté. Un tel agrément est dit "agrément JAR 145" » (art. 1<sup>er</sup>).

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1994, tout atelier entretenant des aéronefs ou des éléments d'aéronefs utilisés en transport public devra être détenteur d'un agrément JAR 145 » (art. 4).

## STRUCTURE DE LA CEAC



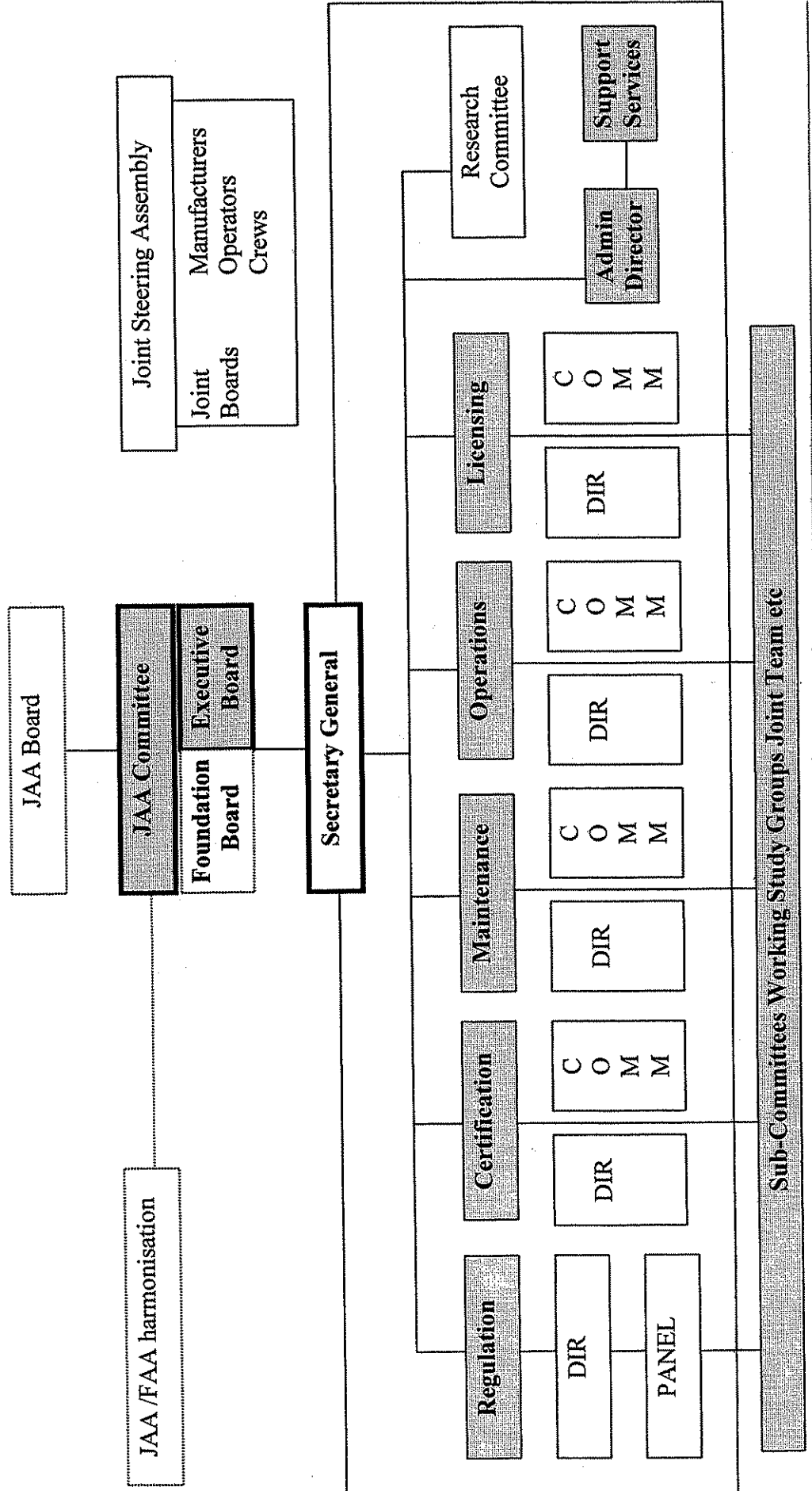
## JOINT AVIATION AUTHORITIES



# JAA ORGANISATION

*Joint Aviation Authorities - JAA*  
*Associated body of*

E C A C



La reproduction du présent document par une personne non autorisée est formellement interdite.  
Les contrevenants s'exposent à des poursuites.



## CHAPITRE II

### L'AGENCE EUROCONTROL

La *Convention internationale de coopération pour la sécurité et la navigation aérienne européenne*, donnant naissance à l'agence « EUROCONTROL », a été signée, à Bruxelles, le 13 décembre 1960, par la Grande-Bretagne, la R.F.A., l'Italie, la France et les pays formant le Bénélux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg), pour une durée de vingt ans, avec reconduction automatique de cinq ans si aucune partie ne s'y oppose.

La Convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1963.

La Convention a par la suite été amendée le 1<sup>er</sup> janvier 1986.

Le contrôle de l'espace aérien ayant toujours été considéré comme relevant de la compétence exclusive de l'Etat, en raison de l'intérêt stratégique des centres de contrôle et de la double utilisation militaire et civile de l'espace aérien, l'OACI se contentait d'opérer une coordination internationale en définissant des standards, intégrés dans des plans régionaux.

Mais, comme, en Europe, ces standards étaient respectés, voire même dépassés, certains Etats européens ont eu l'idée d'aller plus loin dans le domaine de la coopération technique.

L'agence Eurocontrol a donc été chargée de "*renforcer la coopération dans le domaine de la navigation aérienne et notamment d'organiser en commun les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur*" des Etats membres.

La Convention prévoit également que tout Etat membre peut, avec le consentement de ses partenaires, confier à Eurocontrol les services de circulation aérienne dans son espace aérien inférieur.

Il est d'ailleurs prévu que les compétences d'Eurocontrol soient étendues à l'ensemble de l'espace aérien, et non plus seulement à l'espace aérien supérieur.

Aujourd'hui, l'agence Eurocontrol est essentiellement active dans les domaines de la recherche, de l'instruction et de la formation, de l'élaboration de statistiques, de la perception et la répartition des redevances de routes, ainsi que bien évidemment, de la gestion centrale des flux aériens.

A l'heure actuelle, l'agence Eurocontrol regroupe les 21 Etats suivants :

- les Etats membres de l'Union européenne sauf l'Espagne et la Finlande (c'est-à-dire : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Grande Bretagne, la Grèce, l'Italie, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède) ;
- la Norvège, la Suisse ;
- Chypre, Malte, la Hongrie, la République Tchèque, la Slovaquie, la Turquie.

La structure d'Eurocontrol comporte :

- une *Commission permanente*, composée de 2 membres par Etat — un civil, un militaire —, qui dirige l'organisation et prend ses décisions à l'unanimité pour poursuivre l'unification des réglementations et promouvoir une politique commune;
- une *Agence des services de circulation aérienne*, qui est responsable devant la Commission et qui assure la gestion quotidienne des services communs.

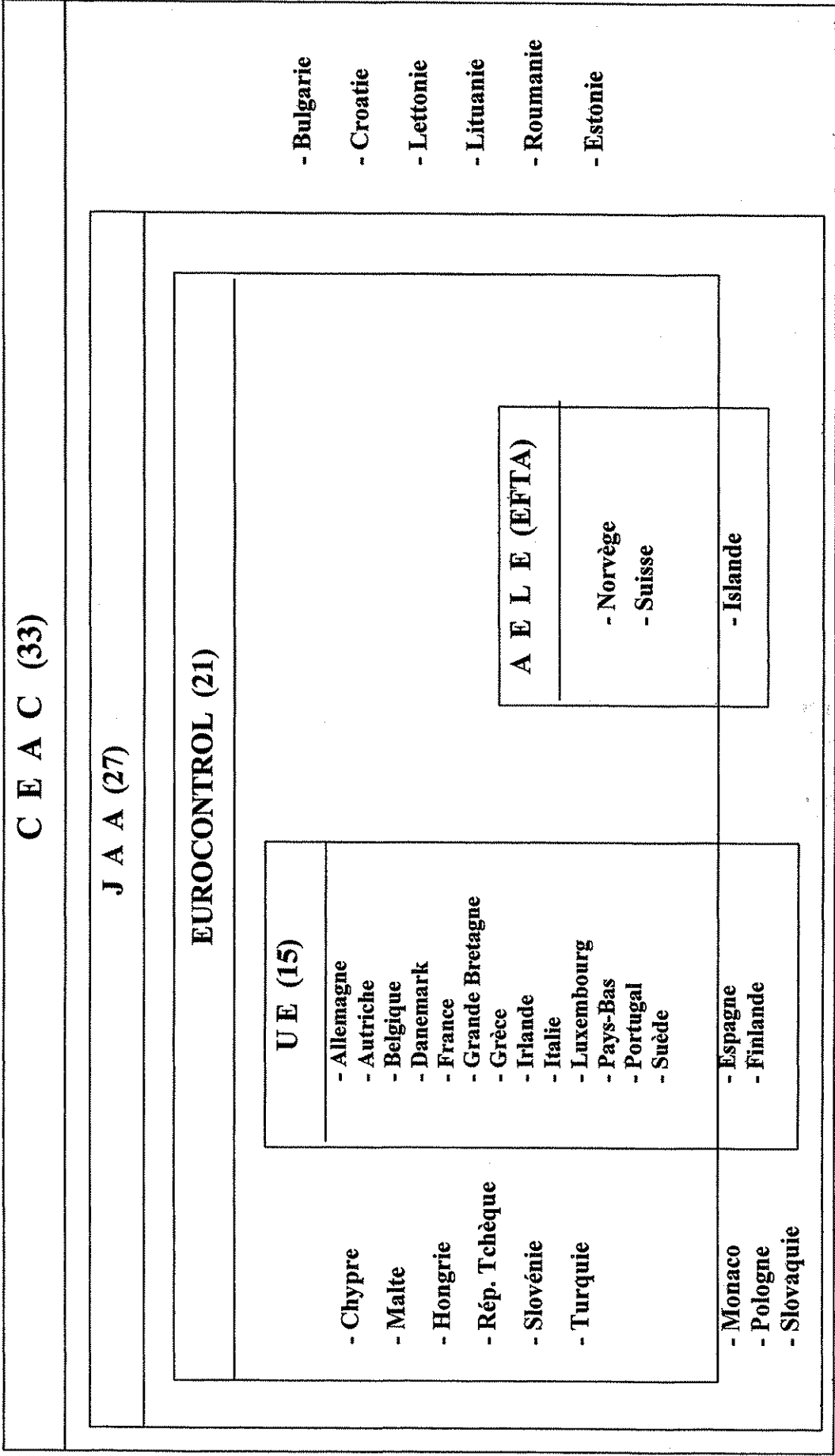
L'organisation comprend également :

- un *centre expérimental* situé à Bretigny s/Orge (*chargé des évaluations, essais, simulations et expérimentations*),
- un *Institut de la navigation aérienne* situé à Luxembourg (*chargé de la formation du personnel*)
- et un *Service des redevances de route*, qui est *chargé*, pour le compte de l'Agence, *du calcul et de la perception* (ainsi que de la répartition du produit entre Etats) *des redevances pour l'usage des installations et services de navigation aérienne*.

Les redevances sont proportionnelles aux distances orthodromiques parcourues dans l'espace aérien — *plus court chemin d'un point à un autre* — et elles sont adaptées au tonnage des appareils (des exonérations ou dégrèvements sont prévus pour les aéronefs de faible tonnage).

Par ailleurs, l'originalité d'Eurocontrol est d'avoir tenté la mise au point d'un véritable service public européen, auquel a incontestablement contribué la création d'une Banque Centrale de Données sur les courants de trafic européens.

**RECOURVREMENT DES ORGANISATIONS EUROPEENNES**



La reproduction du présent document par une personne non autorisée est formellement interdite.  
Les contrevenants s'exposent à des poursuites.



## CHAPITRE III

### LA COMMISSION EUROPEENNE

Le Traité de Rome (ou *Traité CEE*) a créé des Institutions qui ont, par leur action, développé un droit qui s'applique directement aux Etats membres de l'Union européenne (comme à leurs ressortissants et aux entreprises).

L'impact des règles communautaires sur l'activité des entreprises, et donc des compagnies aériennes, résulte de l'« effet direct » des règles de droit issues du Traité de 1957 créant la Communauté Economique Européenne (CEE), complété par le Traité de Maastricht (1993) instituant l'Union européenne.

Reposant sur les **principes de primauté et d'applicabilité directe**, le droit communautaire instaure un ordre juridique qui s'impose aux Etats membres de l'Union européenne, et qui implique, pour la réalisation des objectifs fixés par le Traité, un transfert de compétences des Etats membres à la Communauté.

Ce transfert s'opère non seulement dans le cadre des relations intra-communautaires, mais également sur le plan international, la Communauté agissant alors, dans les domaines prévus par le Traité, sur la base d'une sorte de délégation de pouvoirs.

Les compétences et les pouvoirs qui lui ont été spécialement reconnus et conférés par les traités institutifs permettent à la Communauté d'intervenir spécifiquement dans l'ordre juridique international.

En effet, aux termes de l'article 210 du Traité CEE, "**la Communauté a la personnalité juridique**".

Comme l'article 211 porte sur la capacité de droit interne ("Dans chacun des Etats membres, la Communauté possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales; elle peut notamment acquérir ou aliéner des biens immobiliers et mobiliers et ester en justice. A cet effet, elle est représentée par la Commission."), il est admis que l'article 210 est relatif à la personnalité juridique internationale.

Les attributs classiques de la personnalité internationale sont le droit de conclure des accords, le droit d'ester en justice ou, plus généralement, d'être partie à des procédures de règlement des différends, et à la responsabilité internationale, tant active que passive.

C'est incontestablement le droit de conclure des accords qui a reçu dans les Traités et la pratique communautaire les plus grands développements, faisant ainsi ressortir le rôle particulier dévolu à la Communauté par rapport aux autres Organisations internationales.

Car, en effet, même si le Traité CEE comporte des clauses d'attribution expresse du pouvoir de conclure des accords (article 113 pour les accords tarifaires et commerciaux, et article 238 pour les accords d'association), l'existence de compétences implicites a été affirmée par la jurisprudence.

La Cour de justice des Communautés a jugé, notamment, que la compétence de conclure des accords résulte non seulement d'une attribution explicite par le Traité, mais peut également découler d'autres dispositions du Traité et d'actes pris, dans le cadre de ces dispositions, par les Institutions de la Communauté.

En particulier, « *chaque fois que, pour la mise en œuvre d'une politique commune prévue par le Traité, la Communauté a pris des dispositions instaurant, sous quelque forme que ce soit, des règles communes, les Etats membres ne sont plus en droit, qu'ils agissent individuellement ou même collectivement, de contracter avec les Etats tiers des obligations affectant ces règles* ».

Les pouvoirs implicites de la Communauté en matière de relations extérieures ont été confirmés par la Cour de justice des Communautés européennes, dans un arrêt « *Kramer* » en date du 14 juillet 1976, et surtout dans son avis du 26 avril 1977, selon lequel : « *chaque fois que le droit communautaire a établi dans le chef des Institutions de la Communauté des compétences sur le plan interne en vue de réaliser un objectif déterminé, la Communauté est investie de la compétence pour prendre les engagements internationaux nécessaires à la réalisation de cet objectif, même en l'absence d'une disposition expresse à cet égard* ».

On peut donc affirmer que la Communauté dispose du pouvoir de conclure des accords internationaux dans une mesure beaucoup plus importante que les autres Organisations internationales en fonction même des attributions de compétences que lui ont consenties ses Etats membres.

Le fonctionnement de la Communauté repose sur un certain nombre d'organes institués par les traités, ceux-ci ayant, à l'origine, opéré tout d'abord une première distinction entre « organes principaux », et « organes auxiliaires ».

- Les organes principaux étaient eux-mêmes subdivisés en :
  - *organes de direction* : la Commission et le Conseil,
  - *organes de contrôle* : le Parlement et la Cour de justice;
- Les organes auxiliaires regroupaient essentiellement :
  - le Comité des Représentants permanents (COREPER),
  - le Comité économique et social,
  - la Banque européenne d'investissement (BEI)
  - et différents Comités techniques.

De cette différenciation initiale découle le processus de décision communautaire.

A l'heure actuelle, les traités instituant l'Union européenne connaissent toujours plusieurs catégories d'entités : celles qui jouissent de la qualité d' « institution » et celles qui n'en bénéficient pas.

Les organes qui, au sens de l'article 4 du Traité CEE, jouissent de la qualité d'Institution sont limitativement les suivants :

- le Conseil,
- la Commission,
- le Parlement européen,
- la Cour de justice
- la Cour des comptes (à qui le statut d' « institution » a été dernièrement conféré par le Traité sur l'Union européenne, signé à Maastricht le 7 février 1992).

A côté de ces Institutions, des *organes* communautaires ont :

- soit un rôle consultatif (le *Comité économique et social* et le *Comité des régions* assistent le Conseil et la Commission),
- soit des attributions spécifiques (le *Système européen de banques centrales*, la *Banque centrale européenne* et la *Banque européenne d'investissement*).

La Commission des Communautés européennes, devenue depuis le Traité sur l'Union, la « **Commission européenne** », est l'**organe moteur**, la "locomotive", de la **Communauté**.

*Elle exerce en effet un pouvoir d'initiative, d'exécution et de représentation.*

Son rôle est défini par l'article 155 du Traité CEE :

« En vue d'assurer le fonctionnement et le développement du marché commun, la Commission :

- veille à l'application des dispositions du présent traité ainsi que des dispositions prises par les institutions en vertu de celui-ci,
- formule des recommandations ou des avis sur les matières qui font l'objet du présent traité, si celui-ci le prévoit expressément ou si elle l'estime nécessaire,
- dispose d'un pouvoir de décision propre et participe à la formation des actes du Conseil et du Parlement européen dans les conditions prévues au présent traité,
- exerce les compétences que le Conseil lui confère pour l'exécution des règles qu'il établit ».

La Commission est d'abord un organe de proposition : elle détient le monopole du pouvoir d'initiative. Seule la Commission peut formuler des propositions au Conseil et ce dernier ne peut prendre aucune décision sans proposition de la Commission.

La Commission a ensuite pour mission de veiller à l'application des dispositions du Traité et à la mise en œuvre des décisions prises par le Conseil.

Bien que limité et encadré, son pouvoir réglementaire consiste de manière générale à faire respecter les obligations communautaires, et, pour y parvenir, elle dispose de possibilités lui permettant de recueillir des informations, de procéder à des vérifications ou même d'infliger des sanctions pécuniaires.

Elle peut, à l'encontre des Etats dont elle estime qu'ils ne respectent pas les traités, engager une procédure devant la Cour de justice (recours en manquement).

La Commission européenne est également investie, dans des domaines spécifiques ou par délégation, d'un pouvoir législatif, et elle peut à ce titre prendre des décisions et arrêter des « règlements » et des « directives » (art. 189 du Traité CEE).

Enfin, la Commission a, au plan international, un pouvoir spécifique propre dans les négociations. En raison des compétences reconnues à la Communauté dans le domaine de la politique commerciale et des relations avec les pays tiers, la Commission exerce une fonction de représentation vis-à-vis des Etats non membres et des organisations internationales.

**La Commission européenne est installée à BRUXELLES et est composée de 20 membres** (les "Commissaires"), *nommés pour 5 ans*, par accord entre les gouvernements. Ils sont choisis, parmi les nationaux des Etats membres, en raison de leur compétence générale et « offrant toutes garanties d'indépendance ».

La Commission doit comprendre au moins un national de chacun des Etats membres, sans que l'on puisse compter plus de deux commissaires ayant la même nationalité.

La pratique a conduit à donner deux sièges aux Etats les plus peuplés (Allemagne, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie) et un aux plus petits (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Grèce, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède).

Les commissaires doivent exercer leurs fonctions en pleine indépendance et ne doivent donc ni solliciter, ni accepter d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun organisme. Chaque Etat membre s'engage à respecter ce caractère et à ne pas chercher à influencer les membres de la Commission dans l'exécution de leur tâche.

Le Président est désigné parmi les membres de la Commission, d'un commun accord par les Etats. La durée de son mandat, initialement fixée à deux ans, a été alignée, par le Traité sur l'Union européenne, sur celle des commissaires (il est donc également nommé pour 5 ans).

Le président n'a pas de compétences particulières, il a "seulement" une fonction administrative et protocolaire. Il convient néanmoins de souligner qu'il participe au choix des commissaires.

En effet, depuis le 7 janvier 1995, la procédure de nomination des membres de la Commission est la suivante :

- les gouvernements des Etats membres désignent d'un commun accord, après consultation du Parlement, la personnalité qu'ils envisagent de nommer Président de la Commission,
- en consultation avec le Président désigné, les gouvernements des Etats membres désignent les autres personnalités qu'ils envisagent de nommer membres de la Commission;
- le Président et les autres membres de la Commission ainsi désignés sont soumis, en tant que collègue, à un vote d'approbation du Parlement européen;
- après l'approbation du Parlement européen, le Président et les Commissaires sont nommés, d'un commun accord, par les gouvernements des Etats membres.

Les mandats des membres de la Commission sont renouvelables.

La Commission se réunit au moins une fois par semaine et ses délibérations sont acquises à la majorité du nombre de ses membres (donc onze voix), la Commission ne pouvant siéger valablement que si le quorum prévu est atteint.

Les séances ne sont pas publiques et le caractère confidentiel des débats est fixé de manière expresse par le règlement intérieur.

La Commission est composée de vingt-trois Directions Générales.

Celles dont l'action a l'impact le plus direct sur l'activité du transport aérien sont : la Direction générale Transports (DG VII), et la Direction générale de la Concurrence (DG IV).

Même si la collégialité implique le non partage des compétences attribuées à la Commission par les traités, la pratique a conduit, dans un objectif d'efficacité, à doter chaque commissaire d'une responsabilité particulière sur un ou plusieurs secteurs de l'activité des Communautés.

## **RESUME : Les Instances de la Communauté**

### **① Le Conseil européen :**

Il réunit les Chefs d'Etat et de gouvernement des quinze Etats membres et le Président de la Commission. C'est la clé de voûte du système. Il donne à l'Union les impulsions nécessaires et définit les orientations générales aussi bien dans la Communauté, que pour la politique extérieure et de sécurité commune (PESC), et les affaires intérieures et de justice.

### **② Le Conseil des Ministres :**

Il réunit les Ministres représentant les Etats membres. C'est à lui qu'appartient la décision finale sur les textes et les politiques de la Communauté, la politique extérieure et de sécurité commune, les affaires intérieures et de justice. Dans certains domaines, il est tenu à l'avis contraignant du Parlement européen.

### **③ La Commission européenne :**

Elle est composée de 20 membres. Dans la Communauté elle est, en règle générale, l'initiatrice de l'action. Elle est chargée de la mise en œuvre des décisions dans le cadre des pouvoirs qui lui sont confiés dans le Traité ou par le Conseil. Elle est la gardienne des traités et veille au respect des règles communautaires. En matière de politique étrangère et d'actions intérieures de justice, elle dispose d'un droit d'initiative qui n'est cependant pas exclusif. Nommée par les Chefs d'Etat et de gouvernement, elle est investie par le Parlement et peut être renversée par lui.

### **④ Le Parlement européen :**

Il est composé de 625 députés élus au suffrage universel direct. Il participe à l'élaboration des décisions en pouvant amender les propositions de la Commission, en adoptant le budget, en donnant un avis uniforme sur certaines décisions. Il investit la Commission européenne qu'il peut renverser par le vote d'une motion de censure.

### **⑤ La Cour de justice :**

Elle est composée de 15 juges et de 6 avocats généraux. Elle assure le respect du droit dans l'interprétation et l'application du Traité. Le Traité de Maastricht renforce le caractère contraignant des arrêts de la Cour à l'égard des manquements d'un Etat membre en prévoyant de lui faire payer une amende forfaitaire, voire une astreinte.

### **⑥ La Cour des comptes :**

Elle assure le contrôle des comptes. Son rôle auprès des autres Institutions a été accru par le Traité de Maastricht puisque désormais, elle fournit au Conseil et au Parlement européen une déclaration sur la "fiabilité des comptes et la régularité et la légalité des opérations" afférents aux comptes de la Communauté ou des organismes créés par elle.

### **⑦ Le Comité économique et social :**

Ses membres sont choisis parmi les représentants des catégories économiques et sociales : salariés, employeurs, syndicats, professions libérales. Il émet des avis sur les projets communautaires.

### **⑧ Le Comité des régions :**

Ses membres sont nommés sur proposition des Etats membres par le Conseil des Ministres. Il est consulté par le Conseil ou la Commission dans les domaines de politique régionale, grands réseaux, santé, culture, éducation, formation professionnelle et jeunesse.

**RESUME :****Les actes juridiques communautaires :**

Pour l'accomplissement de leur mission, les Institutions européennes arrêtent des *règlements* et *directives*, prennent des *décisions* et formulent des recommandations et des avis, selon des procédures décrites par le Traité.

Les actes législatifs - règlements et directives - sont adoptés par le Conseil.

Les autorités dotées du pouvoir réglementaire sont le Conseil ou la Commission (dans le domaine de ses compétences propres ou par délégation du Conseil).

- **Le règlement** : a une *portée générale*, en ce sens qu'il vise des catégories générales ou abstraites de personnes.  
Il est *obligatoire en tous ses éléments* et, de ce fait, ne peut être appliqué de façon partielle ou sélective.  
Il est *directement applicable* dans tout Etat membre et produit ses effets (droits et obligations) vis-à-vis des Etats et des particuliers sans intervention de normes nationales. Il remplace donc automatiquement le droit national.
- **La directive** : a une *portée générale*.  
Elle lie le ou les *Etats qui sont destinataires*; elle leur est donc notifiée.  
Elle ne leur fixe que des *buts à atteindre* (obligation de résultat), leur laissant la compétence quant à la forme et aux moyens d'application, qui sont donc à l'appréciation des Etats. Il s'agit donc d'un acte obligatoire mais incomplet : elle appelle des actes normatifs nationaux en vue de sa mise en œuvre et fixe à cet égard des délais.
- **La décision** : a une *portée spécifique*.  
Elle est *obligatoire en tous ses éléments pour les destinataires* qu'elle désigne, Etats ou particuliers. Elle leur est donc notifiée.
- **La recommandation et l'avis** : ne sont pas des actes obligatoires. L'avis exprime une opinion. La recommandation est un instrument d'action indirecte. Ils orientent les comportements et les législations des Etats.

**RESUME****Les étapes de la construction européenne**

★ 25 mars 1957 : Signature du **Traité de Rome**

⇒ donne naissance à la Communauté Européenne

★ 20 novembre 1976 : Acte de Bruxelles

⇒ élection du Parlement européen au suffrage universel direct (1979)

★ 17 février 1986 : Signature de l'**Acte unique européen** (entré en vigueur le 01/07/1987)

⇒ renforce les compétences et les pouvoirs des Institutions européennes

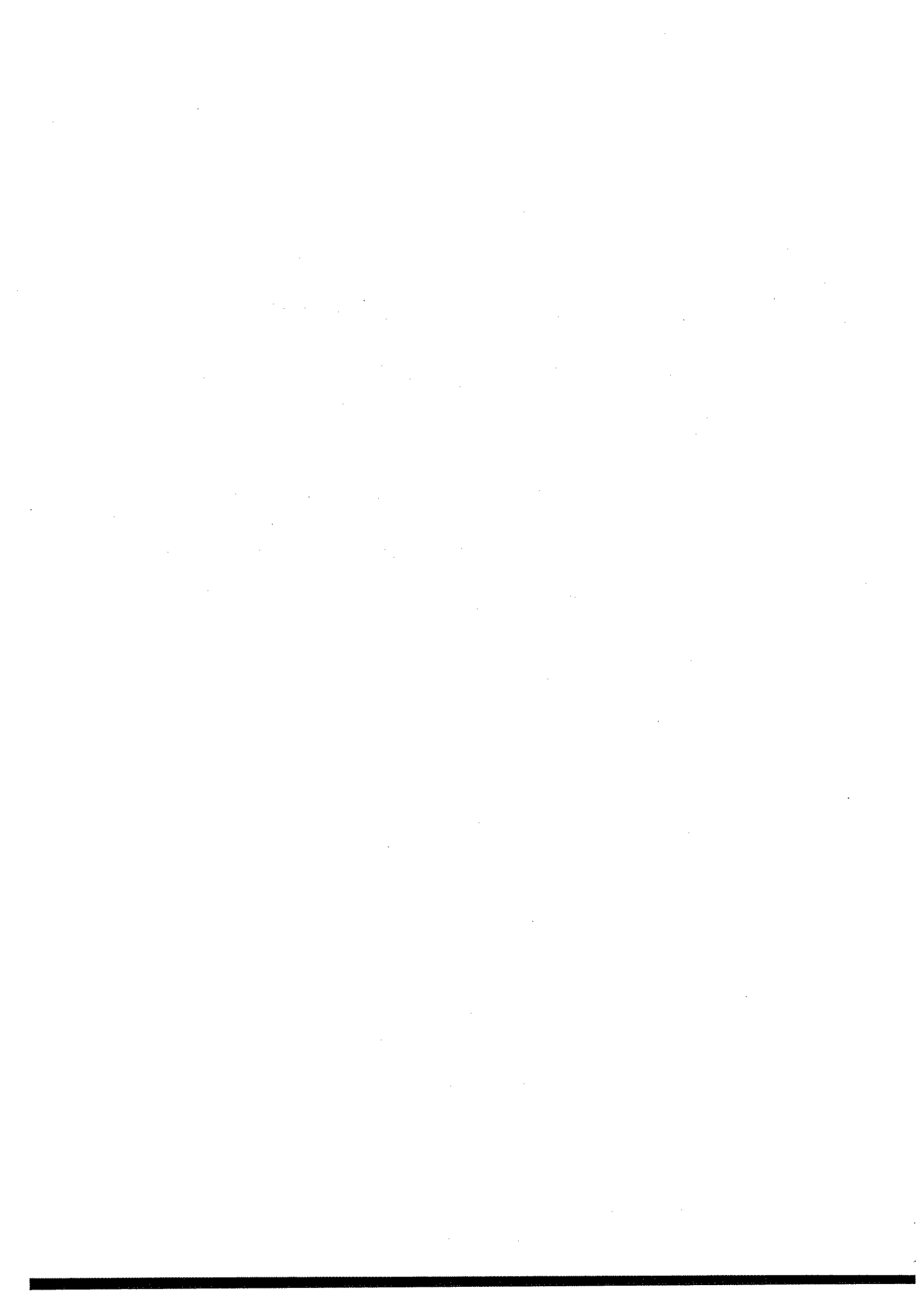
- a fixé un objectif daté à la réalisation du *marché intérieur européen* : à partir du 31 déc.92, la libre circulation des personnes, services, marchandises et capitaux devait être assurée.
- a instauré un processus législatif communautaire plus efficace : le vote à la majorité qualifiée remplace le vote à l'unanimité.
- a, de fait, déclenché la mise en place du marché intérieur du transport.

★ 07 février 1992 : Signature du **Traité de Maastricht** (entré en vigueur le 01/11/93)

- le Traité sur l'Union européenne modifie le Traité de Rome,
- il crée l'Union européenne.
- il doit mener à la réalisation :
  - d'une Union politique,
  - d'une Union Economique et Monétaire.
- il élargit les compétences Communautaires,
- il renforce le pouvoir des Institutions :
  - en développant le rôle du Parlement européen,
  - en consacrant la Commission européenne comme une institution politiquement responsable ;
 Le mandat de ses membres est porté à 5 ans (au lieu de 4).



**TITRE IV****AUTORITE ET RESPONSABILITE  
DU COMMANDANT DE BORD**  
*vis-à-vis de la sûreté et de la sécurité***Chapitre 1 : Le cadre international****Chapitre 2 : Les dispositions nationales**



# CHAPITRE I

## LE CADRE INTERNATIONAL

Les prérogatives du Commandant de bord en matière de sûreté et de sécurité, ainsi que les limites de celles-ci, s'inscrivent dans un cadre défini, sur le plan international, sur la base des principes établis par la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, mais celles-ci sont par ailleurs concrètement précisées par la Convention de Tokyo, relative aux infractions et à certains autres actes survenus à bord des aéronefs, signée le 14 septembre 1963.

### **I – LA CONVENTION DE CHICAGO**

L'objectif de la Convention de Chicago, énoncé dans son préambule, est de promouvoir la coopération entre les nations et les peuples, afin :

- d'éviter que tout abus du développement de l'aviation civile internationale puisse devenir une menace pour la sécurité générale,
- et donc, en conséquence, de permettre à l'aviation civile internationale de se développer d'une manière sûre et ordonnée.

A cette fin, le Conseil de l'O.A.C.I. a été chargé d'élaborer des Normes et Pratiques recommandées, qui ont fait l'objet des 18 Annexes à la Convention.

Parmi celles-ci, plusieurs traitent directement ou indirectement de la sûreté :

- L'Annexe 2 (Règles de l'Air) aborde l'aspect des responsabilités techniques en matière d'intervention illicite ;
- L'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) traite notamment des pouvoirs du commandant de bord dans le cadre des critères de sécurité pour l'exploitation ;
- L'Annexe 9 (Facilitation) considère que le commandant de bord est responsable de l'application des règles établies en matière de formalités d'entrée et de sortie ;
- L'Annexe 11 (Services de la circulation aérienne) concerne les services de contrôle, d'information en vol et d'alerte ;
- L'Annexe 13 (Enquêtes sur les accidents) définit le rôle des Etats territorialement intéressés et de l'Etat d'immatriculation, ainsi qu'un système de notification d'accident concernant le commandant de bord au premier chef ;
- L'Annexe 17 (Sûreté et protection de l'Aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicites), est certainement la plus déterminante en la matière puisqu'il s'agit de directives données aux Etats pour les mesures de protection à prendre sur les aéroports et dans leurs compagnies.

Si la Convention de Chicago considère, d'une manière générale, que l'exploitant aérien est responsable de la vérification de la conformité de ses instructions (auxquelles est lié le commandant de bord) avec la loi de l'Etat d'immatriculation et avec les Normes et Pratiques recommandées stipulées dans les Annexes de la Convention de Chicago, il convient néanmoins de noter que les Etats ont, faute de sanctions prévues, toute latitude pour appliquer ou non les dispositions de ces Annexes techniques pourtant nécessaires et essentielles au plan de la sécurité.

En effet, l'aspect « obligatoire » reconnu aux Normes est fortement atténué par la possibilité qu'ont les Etats d'échapper à leur application, en notifiant simplement au Conseil de l'O.A.C.I. les raisons qui ne leur permettent pas de s'y conformer ou de mettre en œuvre ces spécifications.

Les éventuelles divergences formulées par les Etats sont ajoutées aux Annexes et communiquées aux autres Etats, qui ne ratifient pas forcément les différences existantes.

En ne bénéficiant pas du statut de la Convention proprement dite, les Normes de ces Annexes ne sont pas directement applicables en droit interne. De ce fait elles ne sont pas opposables aux ressortissants des différents Etats.

Même si leur portée s'en trouve altérée, elles n'en constituent pas moins une base normative internationale dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne que le commandant de bord ne peut, de ce fait, ignorer.

## **II – LA CONVENTION DE TOKYO**

La Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, accorde au Commandant de bord des pouvoirs étendus pour lui permettre d'intervenir aussi efficacement que possible dans les situations qui peuvent mettre en péril la sûreté et la sécurité de l'aviation civile internationale.

Cette Convention, qui est le premier instrument juridique international à mentionner la fonction de commandement à bord des aéronefs commerciaux, fait du Commandant de bord un acteur privilégié de la lutte contre les actes illicites.

Cette Convention s'applique, entre Etats contractants, aux :

- *infractions aux lois pénales ;*
- *actes qui, constituant ou non des infractions, :*
  - *peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord,*
  - *ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.*

Le Titre III de la Convention, relatif aux pouvoirs du commandant d'aéronef, précise le cadre dans lequel ces pouvoirs sont conférés :

- il doit s'agir d'infractions ou d'actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être,
- par une personne à bord de l'aéronef en vol,
- soit dans l'espace aérien d'un Etat contractant autre que l'Etat d'immatriculation),
- soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat,
- ou dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation,
- ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

Dans ce cadre, c'est-à-dire concernant les pouvoirs spéciaux accordés au Commandant de bord, la Convention considère qu'un aéronef est en vol, *depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement.* (attention : il ne s'agit pas de la définition du champ d'application de la Convention elle-même)

*En cas d'atterrissage forcé, la Convention continue à s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord, jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord.*

Les articles 6 et 10 de cette Convention sont fondamentaux en ce qui concerne les pouvoirs du commandant de bord.

**Article 6 :** « 1- Lorsque *le commandant* d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte ..., il *peut prendre*, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris *les mesures de contrainte*, qui sont *nécessaires* :

- pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes et biens à bord ;
- pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer ...

2- *Le commandant* d'aéronef *peut requérir* ou autoriser *l'assistance des autres membres de l'équipage*, *et, sans pouvoir l'exiger, demander* ou autoriser *celle des passagers*, en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord. »

**Article 10** : « *Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures* ».

En cas de mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne, l'article 7 prévoit que :

- le commandant doit informer, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat, les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à de telles mesures et des raisons de ces mesures ;
- les mesures de contrainte cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage, sauf si :
  - ce point est situé sur le territoire d'un Etat non contractant refusant la personne,
  - les mesures ont été appliquées en vue de remettre ladite personne aux autorités,
  - l'aéronef fait un atterrissage forcé et que le commandant n'est pas en mesure de remettre ladite personne aux autorités compétentes,
  - la personne accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contraintes.

Le commandant de bord peut débarquer, sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef, pour autant que cette mesure soit nécessaire, toute personne ayant accompli ou étant sur le point de commettre un acte compromettant ou pouvant compromettre la sécurité ou le bon ordre à bord (article 8).

Par contre, si le commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte, qui constitue selon lui une infraction grave conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur lequel atterrit l'aéronef. Il doit informer les autorités compétentes dudit Etat le plus tôt possible de son intention de débarquer ladite personne et leur fournir tous les éléments de preuve en sa possession (article 9).



A titre indicatif, il convient de relever que la **Convention de La Haye**, pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée le 16 décembre 1970, prévoit également une disposition qui concerne le commandant de bord.

Mais celle-ci n'étant que l'affirmation d'un objectif et n'étant assortie d'aucun moyen spécifique, son efficacité demeure aléatoire.

En effet, l'article 6 de la Convention de La Haye prévoit : « Lorsque l'un des actes prévus à l'article premier, alinéa « a » (*capture illicite ou tentative*) est accompli ou sur le point d'être accompli, *les Etats contractants prennent toutes les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime* ».

## CHAPITRE II

### LES DISPOSITIONS NATIONALES

L'autorité et la responsabilité du Commandant de bord vis-à-vis de la sûreté et de la sécurité de la navigation aérienne sont réglementées, sur le plan national, par le Code de l'Aviation civile, qui lui confère spécifiquement, dans le cadre des articles L.422-1 à L.422-4, un certain nombre de prérogatives afin qu'il soit à même de remplir la mission qui lui est confiée.

Les pouvoirs que détient le Commandant d'aéronef (I) sont la contrepartie de l'importante responsabilité qu'il doit assumer dans le cadre de ses fonctions, pouvant le conduire jusqu'à voir sa responsabilité personnelle engagée, y compris sur le plan pénal (II).

#### **I – LES PREROGATIVES DU COMMANDANT DE BORD**

Les pouvoirs qui sont attribués au Commandant de bord sont en effet importants en raison de la responsabilité qui pèse sur lui.

Ils se traduisent par un ensemble de décisions que le commandant de bord peut prendre avec un degré d'autonomie plus ou moins grand en fonction des domaines envisagés. Ils s'exercent tant à l'égard de l'équipage et des passagers, qu'au niveau de la conduite de l'aéronef, et même sur le "patrimoine" que représente l'aéronef en tant que tel.

##### **1°/ Le principe : la responsabilité du Commandant de bord**

Le principe, sur lequel repose toute l'étendue des pouvoirs du commandant de bord, est celui de l'importante responsabilité qu'il assume au titre de ses fonctions.

Ce principe est très clairement posé par l'article L.422-2, alinéa 1, du CAC, qui déclare :  
« **Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission** ».

Cela signifie que le commandant de bord engage sa responsabilité au titre du contrat de travail qui le lie à l'exploitant, tant d'un point de vue disciplinaire que pénal, le cas échéant, en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution de la mission.

Cette importante responsabilité qui pèse sur le commandant de bord justifie donc les prérogatives qui lui sont accordées.

## 2°/ Le pouvoir hiérarchique du Commandant de bord

Le commandant de bord détient un pouvoir hiérarchique sur l'ensemble des membres de l'équipage.

Ce pouvoir repose sur les articles L.422-1 et L.422-3 (§ 2) du Code de l'Aviation civile, selon lesquels :

- « L'équipage ... est placé sous les ordres d'un commandant de bord » (art. L.422-1),
- Le commandant de bord « ... assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission » (art. L.422-3, alinéa 2).

## 3°/ Le pouvoir général sur l'équipage, les passagers et le fret

Ce pouvoir d'ordre général découle de l'article L.422-3 du CAC :

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées.

*Il a la faculté de débarquer :*

- *toute personne* parmi l'équipage ou les passagers
- ou *toute partie du chargement*

qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, *larguer* tout ou partie du chargement en marchandises ou combustible, *sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant*. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

L'alinéa 2 (« il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission ») accentue encore l'autonomie dont jouit le commandant de bord.

Il convient de noter, en effet, que le commandant de bord n'est pas explicitement contraint, pour les possibilités que lui accorde cet article, d'en référer au préalable à l'exploitant. Il doit « rendre compte », donc justifier (a posteriori) la décision qu'il a prise.

L'article R.423-2 du CAC confirme par ailleurs en effet : « Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission d'un membre de l'équipage ».

## 4°/ Le pouvoir dans la conduite de l'aéronef

Indépendamment des pouvoirs que le commandant de bord détient sur le reste de l'équipage et sur les passagers, ainsi qu'à l'égard du fret, il convient de relever qu'il dispose d'une certaine indépendance dans la conduite de l'aéronef.

*L'article L.422-2 est, à cet égard, fondamental* : après avoir rappelé dans une première phrase que le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission, un premier alinéa énonce :

*« Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol, et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.*

*Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision ».*

Cet article fonde incontestablement le pouvoir, pour le commandant de bord, de refuser de partir ou de suspendre le départ ou de le différer tant que les mesures de sécurité n'auront pas été prises (notamment par la DICCILEC, Direction Centrale du Contrôle de l'Immigration et de Lutte contre l'Emploi des Clandestins, nouvelle appellation de la PAF, Police de l'Air et des Frontières).

Il est tout à fait important de noter la distinction qui est faite, dans la rédaction même de l'article L.422-2, entre l'alinéa 1 et l'alinéa 2.

L'article L.422-2 du CAC distingue en effet deux cas de figure :

- C'est seulement "dans les limites définies par les ... instructions de l'exploitant" que le commandant de bord "choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef".  
Sur ces trois points particuliers, l'initiative du commandant est limitée par les instructions.
- En revanche, l'alinéa 2 du même article ne se réfère plus aux instructions et n'astreint le commandant qu'à rendre compte de façon motivée.  
Le commandant de bord "peut différer ou suspendre le départ, et en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité".

Il revient en conséquence au commandant de bord, et à lui seul, le pouvoir d'apprécier si les conditions de sécurité sont réunies pour lui permettre d'exécuter sa mission.

Cette approche a été confirmée par la position prise sur le "droit de retrait" dont bénéficient les salariés en général, et son applicabilité en la matière.

Le "droit de retrait" est un droit reconnu par l'article L.231-8 du Code du travail qui permet aux salariés de s'extraire d'une situation dangereuse sans pour autant encourir une quelconque sanction pour abandon de leur poste de travail.

Article L.231-8 du Code du travail : « Le salarié signale immédiatement à l'employeur ou à son représentant toute situation de travail dont il a **un motif raisonnable de penser** qu'elle présente **un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé**.

L'employeur ou son représentant ne peut demander au salarié de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave ou imminent ».

La question s'est donc posée de savoir si le personnel navigant, comme tout salarié, bénéficiait du droit résultant de l'article L.231-8 du code du travail (pour refuser d'entreprendre une mission, ou simplement pour refuser de partir, par exemple).

La réponse donnée, le 13 juin 1985, par le ministre des Transports, basée sur la position non équivoque du Conseil d'Etat, est la suivante :

« Les dispositions générales qui constituent un droit de retrait au profit des salariés doivent être combinées avec les dispositions législatives spéciales prises par le Code de l'Aviation civile.

Or, le législateur a confié au commandant de bord, et à lui seul, le pouvoir de décider si un aéronef est en mesure d'exécuter la mission qui lui est confiée, sans créer un danger grave pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage et des passagers ».

Il ressort en effet des principes généraux du Droit que les dispositions spéciales dérogent aux dispositions générales (si, sur un même sujet, des dispositions générales de droit commun et des dispositions spéciales coexistent, ce sont les dispositions spéciales qui devront être appliquées).

Ainsi, le Conseil d'Etat a considéré que les dispositions du Code de l'Aviation civile font obstacle à ce qu'un membre de l'équipage puisse se prévaloir de l'article L.231-8 du Code du travail pour se retirer de sa situation de travail pendant l'exécution d'une mission de service aérien.

#### **5°/ Les pouvoirs patrimoniaux du Commandant de bord**

Les pouvoirs du commandant de bord s'exercent également sur les biens dont il a la garde, durant l'exécution de sa mission.

Il s'agit non seulement du fret embarqué (article L.422-3 : le commandant peut larguer tout ou partie du chargement en marchandises), mais également de l'aéronef, dont il est consignataire (dépositaire) pendant toute la durée de la mission.

En effet, selon l'article L.422-4 du Code de l'Aviation civile : « Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement.

En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant.

S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- a) d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- b) de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- c) de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d) d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- e) d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal de commerce ».

## **II – LA RESPONSABILITE PENALE DU COMMANDANT DE BORD**

Comme tout citoyen, le commandant de bord peut voir sa responsabilité pénale engagée pour tout crime, délit ou toute contravention prévue par la loi ou le règlement.

Si les textes réprimant les infractions pénales émanent principalement du Code pénal, il convient toutefois de noter que le Code de l'Aviation Civile, notamment, contient également des dispositions particulières assorties de sanctions pénales.

Dans le cadre de ses fonctions, le commandant de bord peut donc se voir essentiellement opposer deux types d'incriminations :

- les articles 221-6, 222-19 et 222-20, ainsi que l'article 223-1 du Nouveau Code pénal,
- les articles L.150-2 à L.150-11, et L.427-1 du Code de l'Aviation Civile.

### **§ 1 / Les dispositions du Nouveau Code Pénal**

L'article 221-6 réprime les atteintes involontaires à la vie, et l'article 222-19 les atteintes involontaires à l'intégrité de la personne. Ces articles disposent :

**Article 221-6 :** *« Le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende.*

*En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à 5 ans d'emprisonnement et à 75 000 € d'amende ».*

**Article 222-19 :** *« Le fait de causer à autrui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.*

*En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à 3 ans d'emprisonnement et à 45 000 € d'amende ».*

**Article 222-20 :** *« Le fait de causer à autrui, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois, est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.*

Ces dispositions pénales peuvent naturellement concerner tout individu étant à l'origine de tels dommages (et donc aussi bien l'exploitant, personne physique responsable, que l'un quelconque de ses préposés).

L'article 223-1 du Nouveau Code pénal, concernant le **délit de mise en danger d'autrui** précise que : « *Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende* ».

Cette nouvelle infraction de mise en danger d'autrui a une incidence certaine en ce qui concerne le respect des règles de pilotage et des exigences techniques, tant au niveau de l'entretien des aéronefs que des outils de navigation incorporés dans l'avion.

De plus, elle peut entraîner une responsabilité de la personne morale (l'entreprise de transport aérien, par exemple) dès lors qu'elle a été commise pour le compte et par les organes ou représentants de cette personne morale.

Dans ce cas, les peines encourues par la personne morale sont :

- une amende dont le taux maximum est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques (soit : 75 000 €),
- l'interdiction d'exercer à titre définitif (ou pour une durée de cinq ans au plus, sous surveillance judiciaire),
- **la confiscation de la chose qui a servi à commettre l'infraction** (l'aéronef, par exemple),
- l'affichage de la décision ou la diffusion de celle-ci par la presse écrite ou tout moyen de communication audiovisuelle.

Pour savoir si les dispositions contenues dans l'article 223-1 du Nouveau Code pénal sont applicables à une situation donnée, il est nécessaire de vérifier si les conditions de l'infraction sont réunies.

L'analyse de l'article 223-1 permet de dégager quatre éléments constitutifs :

1° Il faut d'abord démontrer que le non respect d'une règle particulière de sécurité a causé à autrui un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une invalidité permanente.

***C'est donc le fait d'exposer autrui à un risque, qui est pénalement sanctionné. Il n'est pas nécessaire qu'un dommage se soit produit.***

2° Il faut ensuite rapporter la preuve que la violation de la règle a été manifestement délibérée.

(Ainsi que le dit François Guichard, juge d'instruction des accidents d'Habsheim et du Mont Sainte Odile, « ce qui est incriminé n'est donc pas la volonté de créer un dommage, mais la prise consciente du risque de créer ce dommage »).

3° Il faut, en outre, démontrer qu'il existe une règle de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou les règlements.

Le terme « règlement » doit être pris dans son sens constitutionnel.

4° Il faut enfin démontrer que cette règle de sécurité n'a pas été respectée.

En raison de la relative nouveauté de cette incrimination, il est encore trop tôt pour déterminer la façon dont elle sera concrètement appliquée par les tribunaux.

## § 2 / Les dispositions du Code de l'Aviation Civile

Le Commandant de bord peut, en tant que pilote, voir également sa responsabilité pénale engagée en cas d'infraction aux dispositions au Code de l'Aviation civile, lequel contient un certain nombre de sanctions pénales, faisant l'objet des articles L.150-1 à L.150-11 et R.151-1.

Il est ainsi prévu que :

- Sera puni d'une peine d'un an de prison et de 75 000 € d'amende, le pilote qui aura :
  - conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence ;
  - conduit sciemment un aéronef dans les conditions de l'article L.150-1 ;
  - détruit un des documents de bord de l'aéronef, ou porté sur un de ces documents des indications sciemment inexactes (art. L.150-2).

Les conditions auxquelles se réfère l'article L.150-1 concerne le fait d'avoir :

- conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation, document de navigabilité ou certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;
  - conduit un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L.121-2 ;
  - conduit un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitations de nuisances ont cessé d'être valable ;
  - conduit un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de ce document ;
  - conduit un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité ....
- Le pilote qui n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international sera puni d'une peine d'amende de 30 000 € et/ou de 3 ans de prison, sans préjudice des peines prévues par la législation douanière.

Sera puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires (art. L150-3).

- Sera puni d'une amende de 15 000 € et/ou de 6 mois de prison, le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction.

Sera puni d'une amende de 45 000 € et/ou d'un an de prison, le pilote qui :

- se sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone interdite du territoire français
- n'aura pas atterri sur l'aérodrome le plus proche ou aura survolé un territoire en état de siège (art. L.150-4).

- Le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation, ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 18 000 € et de 3 ans de prison (art. L.150-5).
- Le pilote qui aura été condamné en vertu des articles L.150-2, L.150-4 et L.150-5, pourra être interdit de conduite d'un aéronef quelconque pour une durée pouvant aller de 3 mois à 3 ans.  
Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée, et sa durée sera portée au maximum et pourra même être élevée jusqu'au double (6 ans).  
Les pilotes condamnés devront effectuer le dépôt de leurs brevets, au greffe du tribunal, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis d'un an de prison de 9 000 € d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines portées à l'article L.150-2 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction (art. L.150-8).
- Sera puni d'une amende de 75 000 € et/ou d'un an de prison, quiconque aura :
  - transporté par aéronef sans autorisation spéciale des explosifs, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal ;
  - transporté ou utilisé des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits par les règlements ;
  - fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
  - fait usage, sans autorisation spéciale, d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites (art. L150-6).
- Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende de 3 750 € et/ou de 2 mois de prison, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime (art. L.150-9).
- En cas d'accident causé par un aéronef aux personnes à la surface, « l'article 434-10 du code pénal », qui prévoit et réprime le délit de fuite, est applicable, sauf le cas où il serait établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers (art. L.150-10).

*A titre purement indicatif (vu l'hypothèse), l'article 434-10 du code pénal réprime le délit de fuite d'une peine de 2 ans de prison et de 30 000 € d'amende.*

*Lorsqu'il y a eu application des articles 221-6 et 222-19, les peines prévues par ces articles sont portées au double.*

- Sans préjudice de peines plus graves, sera puni des peines de « l'abus de confiance, prévues aux articles 314-1 et 314-10 » du code pénal **le fait de détruire ou de détourner** ou de tenter de détruire ou de détourner **un aéronef** ou des pièces de rechange **grevés d'une hypothèque** régulièrement inscrite.  
Seront punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie (art. L.150-11).

*L'article 314-1 du code pénal réprime l'abus de confiance de 3 ans d'emprisonnement et de 375 000 € d'amende.*

*L'article 314-10 du code pénal prévoit la déchéance des droits civiques etc...*

Il convient de souligner que le détournement d'aéronef en tant que tel est réprimé par les articles 224-6 et 224-7 du Nouveau Code pénal, lesquels stipulent :

« Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ..., est puni de 20 ans de réclusion criminelle. ... »

« L'infraction définie à l'article 224-6 est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes ».

- Le défaut de tenue ou de possession du carnet de vol (par le pilote ou le propriétaire), le survol d'une ville ou d'une agglomération à basse altitude et les vols acrobatiques au-dessus d'une agglomération ou d'une partie d'aérodrome ouverte au public sont punis des peines applicables aux contraventions de la 5ème classe (art. R.151-1).

*(C'est-à-dire : 1 500 € au plus, et 3 000 € en cas de récidive ; art. 131-13 du nouveau code pénal).*

→ → →



**TITRE V**

**LA RESPONSABILITE  
envers  
LES TIERS A LA SURFACE**

**I – LA CONVENTION DE ROME de 1952**

**II – LE REGIME JURIDIQUE Français**



La réparation des dommages provoqués aux personnes et aux biens situés au sol par l'exploitation des aéronefs est régie, sur le plan international, par la Convention de Rome de 1952 (qui remplace la Convention de Rome signée en 1938), modifiée par un Protocole signé à Montréal en 1978.

Pour les Etats non contractants à la Convention de Rome (ce qui est le cas de la France, mais aussi des Etats Unis), le régime juridique applicable est celui prévu par la loi nationale.

## I - LA CONVENTION DE ROME (1952)

La Convention adopte un *système de responsabilité objective*, qui prévoit un montant maximal de réparation en contrepartie du défaut de causes d'exonération.

En effet, *tout dommage provenant de l'avion en vol peut donner lieu à indemnisation*, sauf si :

- le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit,
- ou si ce dommage résulte du seul passage de l'aéronef à travers l'espace aérien, sans infraction aux lois et règlements.

**La responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute personnelle de la victime a causé le dommage ou y a contribué.**

Selon l'article 1<sup>er</sup> de la Convention de Rome, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

**La responsabilité incombe à l'exploitant de l'aéronef**, c'est-à-dire *à toute personne* qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte, donc *qui utilise directement ou indirectement l'aéronef au moment où le dommage est survenu*.

Toutefois, le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est présumé être l'exploitant et est donc responsable à moins qu'il ne fasse la preuve qu'une autre personne était l'exploitant au moment des faits (article 2).

**Au cas où le dommage résulterait d'une collision en vol de deux ou plusieurs aéronefs**, ou si ceux-ci se sont gênés dans leurs évolutions, et que des dommages à la surface en sont résultés, la Convention précise, en son article 7, que *chacun des exploitants des aéronefs en cause est considéré comme responsable* dans les conditions et limites prévues.

Cette disposition va donc bien au-delà d'une responsabilité solidaire, puisque la personne qui a subi le dommage pourra être indemnisée jusqu'à concurrence du *montant cumulé* des plafonds d'indemnité correspondant à chacun des aéronefs concernés.

Les dommages aux personnes sont indemnisés par préférence aux dommages aux biens, qui ne seront réparés que si le montant de la somme à distribuer n'est pas épuisé.

L'article 11 de la Convention fixe le montant de la limite de réparation à :

- 500 000 francs or Poincaré (« FP ») pour les aéronefs dont le poids total est inférieur ou égal à 1 000 kilogrammes ;
- 500 000 FP plus 400 FP par kilo excédant 1000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 1000 kg et inférieur ou égal à 6000 kg ;
- 2 500 000 FP plus 250 FP par kg excédant 6000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6000 kg et inférieur ou égal à 20 000 kg ;
- 6 000 000 FP plus 150 FP par kg excédant 20 000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 20 000 kg et inférieur ou égal à 50 000 kg ;
- 10 500 000 FP plus 100 FP par kg excédant 50 000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 50 000 kg.

Dans ce cadre, l'indemnisation du préjudice causé aux personnes au sol, en cas de mort ou de lésion, ne pourra excéder 500 000 FP par personne tuée ou lésée.

Le Protocole de Montréal de 1978 a modifié ces limites comme suit :

- 300 000 DTS pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2000 kg ;
- 300 000 DTS plus 175 DTS par kg excédant 2000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2000 kg et inférieur ou égal à 6000 kg ;
- 1 000 000 DTS plus 62,5 DTS par kg excédant 6000 kg pour les aéronefs dont le poids est compris entre 6000 et 30000 kg ;
- 2 500 000 DTS plus 65 DTS par kg excédant 30000 kg pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30000 kg.

En cas de mort ou de lésions, la responsabilité ne pourra excéder 125 000 DTS par personne tuée ou lésée.

Rappel : 1 DTS équivaut à : 1,315 \$ US (soit environ 1,28 €)

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans à compter du dommage, c'est-à-dire qu'à l'expiration de cette période, les tiers à la surface ayant subi un dommage ne pourront plus présenter de demande d'indemnité.

Toutefois, la Convention de Rome limite à 6 mois le délai pendant lequel une action doit être intentée contre l'exploitant (ou une notification de demande d'indemnité). Si ce délai n'est pas respecté, le demandeur n'aura droit à indemnité que sur la part des sommes qui n'ont pas été distribuées aux demandeurs ayant agi dans les 6 mois suivant l'accident.

## II - LE REGIME JURIDIQUE FRANCAIS

Le Code de l'Aviation civile envisage la responsabilité des équipages et des exploitants envers les tiers situés à la surface, au Chapitre 1<sup>er</sup> du Titre IV, intitulé « *Dommages et responsabilités* », de son Livre 1, consacrés aux aéronefs.

Ce seront donc les articles L.141-1 à L.141-4 du CAC qui seront applicables en la matière.

Si l'on considère l'article L.141-1, on notera que : « En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil ».

La protection des tiers à la surface et de l'environnement est donc, en fait, assurée, en droit aérien français, par les dispositions spécifiques de l'article L.141-2 du Code de l'Aviation civile, selon lequel : « **L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.**

**Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime ».**

Il convient de noter que le dommage doit être causé par un aéronef en évolution : il n'y a donc pas lieu de distinguer entre les évolutions aériennes ou terrestres de l'aéronef.

Les victimes étant naturellement les personnes situées à la surface, plusieurs situations sont néanmoins envisageables : il peut donc éventuellement s'agir de passagers se trouvant sur l'aire d'embarquement heurtés par un avion autre que celui qu'ils allaient prendre.

Il suffit à la victime d'établir un lien de cause à effet entre le fait et le dommage pour que l'exploitant soit déclaré responsable de plein droit.

Hormis le cas de la faute de la victime, *la responsabilité est illimitée, donc la réparation du dommage doit être intégrale.*

Si l'article L.141-2 du CAC désigne uniquement l'exploitant, comme étant responsable, l'article L.141-4 précise par ailleurs : « *Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.*

*Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part ».*

La seule cause permettant à l'exploitant d'atténuer ou d'écarter sa responsabilité est la faute de la victime.

Pour s'exonérer totalement ou partiellement, l'exploitant devra :

- non seulement faire la preuve de la faute de la personne lésée,
- mais également prouver que la faute de la victime a été la cause déterminante du dommage.

La jurisprudence admet l'éventuel partage de responsabilités.

Le tribunal compétent est, au choix du demandeur :

- soit le tribunal du domicile du défendeur (donc de l'exploitant),
- soit le tribunal du lieu où le dommage a été causé.

Seuls les tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour connaître des actions en réparation de tous dommages imputés à des avions civils ou militaires.



**TITRE VI**

**PRATIQUES COMMERCIALES  
et  
REGLES ASSOCIEES**

**Chapitre 1 : La location coque nue (location de l'aéronef)**

**Chapitre 2 : La location avec équipage (affrètement de l'aéronef)**



## CHAPITRE I

### LA LOCATION DE L'AERONEF

**La location d'un aéronef** est définie par le Code de l'Aviation civile, en son article **L.124-1**, intitulé « *Location et mise à disposition d'aéronefs* », comme étant « *l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage* ».

Une remarque préalable s'impose : cette définition, donnée par le Code de l'Aviation civile est contenue, depuis 1996, dans son Livre 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire le Livre du Code consacré aux aéronefs proprement dits, au Titre II relatif à l'immatriculation, la nationalité et la propriété des aéronefs.

Or, dans sa version antérieure (dont la dernière mise à jour datait d'octobre 1991), le Code de l'Aviation civile faisait figurer cette même définition au Livre III, contenant les dispositions adoptées en matière de Transport aérien, dans son Titre II relatif au contrat de transport, sous l'article L.323-1, intitulé « *Location et affrètement d'aéronefs* » et rédigé comme suit :

« La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur. ».

La loi du 26 février 1996, en ne laissant subsister, à l'article L.323-1, que la définition de l'affrètement, et en intégrant celle de la location au Livre 1<sup>er</sup> du Code, a donc entendu marquer une réelle distinction entre ces deux opérations de mise à disposition d'un aéronef.

Cette désolidarisation a une importance fondamentale et des implications fortes, non seulement pour trancher la difficile question de l'éventuel partage de responsabilité entre le propriétaire (qu'il soit « bailleur » ou « fréteur ») et l'exploitant (qui peut être « preneur » ou « affréteur »), lorsqu'un dommage est causé à des tiers, mais également, et surtout, pour déterminer ce que recouvre exactement cette notion de "tiers", telle que mentionnée à l'article L.141-4, spécialement limité au cas de location d'aéronefs.

En scindant les deux définitions pour les intégrer à des niveaux différents du Code de l'Aviation civile, la loi de 1996 a nettement marqué la séparation des deux opérations, notamment quant aux règles qui leur sont applicables.

La location d'aéronefs est une opération relevant exclusivement des dispositions réservées à l'aéronef proprement dit, avec toutes les conséquences que cela implique indirectement en matière de responsabilité.

L'affrètement d'aéronefs est, quant à lui, une opération de transport soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, qui obéit à un système de responsabilité spécifique.

Dorénavant, il est donc clairement établi que le droit aérien réserve à chacune de ces deux opérations l'application d'un régime différent.

Auparavant, la situation n'était pas aussi évidente qu'elle le paraît aujourd'hui. En effet, dans sa version précédente, l'article L.323-1 pouvait induire une certaine assimilation de ces deux opérations, celles-ci apparaissant malgré tout très proches et ne semblant se différencier que par la prise en compte ou non de l'équipage. Cet amalgame pouvait générer une confusion incitant à considérer abusivement que les deux techniques obéissaient au même régime, et donc à étendre à chacune d'entre elle les effets des dispositions se rapportant à l'autre.

Intégrée à l'article L.323-1, la définition de la location d'aéronefs figurait ainsi dans la partie du Code relative au Transport aérien (ce qui, en soi, n'est pas très choquant), mais sous le Titre II se rapportant au contrat de transport. Cette présentation conduisait à instaurer une relation entre le contrat de location et le contrat de transport, et partant de là, à envisager la possibilité de liens éventuels entre les parties à ces différents contrats.

Cette ambiguïté n'était pas sans incidence sur les conséquences que l'on pouvait en tirer en matière de responsabilité vis-à-vis des tiers.

En effet, en abordant la location d'aéronefs dans le cadre du contrat de transport, il était possible de faire une interprétation « extensive » du terme "tiers" utilisé à l'article L.141-4, c'est-à-dire de prendre ce terme au sens large, en y englobant éventuellement les passagers.

L'article L.141-4 du Code de l'Aviation civile prévoit en effet que : « *Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.*

*Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. ».*

Certes, la Cour de Cassation, dans un arrêt en date du 9 octobre 1979, avait affirmé que l'article L.141-4 ne concernait que les dommages causés au sol ou à un autre aéronef.

Cette conclusion était logique au regard de la teneur de l'ensemble du Chapitre, dans lequel se situe l'article L.141-4.

Ce chapitre, intitulé « *Responsabilité des équipages et des exploitants* », comporte, en tout, quatre articles (articles L.141-1 à L-141-4) : le premier concerne le dommage causé à un autre aéronef en évolution, et les deux suivants les dommages causés aux personnes et aux biens situés à la surface.

L'article L.141-4 étant le dernier, il était légitime de penser qu'il s'appliquait dans des situations analogues et donc entendre le terme « tiers » dans un sens restrictif de « tiers à la surface ».

Sur ces bases, il a été établi qu'en cas de dommages causés à des passagers, par un aéronef en location, l'article L141-4 n'avait pas vocation à s'appliquer et qu'il n'y avait donc pas lieu de retenir le principe d'une responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant si la location n'avait pas été inscrite sur le registre d'immatriculation.

La Cour de Cassation, interprétant strictement l'article L.141-4, a conclu que le loueur n'encourt aucune responsabilité à l'égard des passagers (et des propriétaires de marchandises).

Mais, selon le vieil adage : "Là où la loi ne distingue pas, il n'y a pas lieu de distinguer !", la question pouvait être encore le sujet de longs débats.

Le flou de cette situation a disparu, avec la loi de 1996, par le simple fait de replacer la location dans le cadre qui est le sien : celui de l'aéronef.

Désormais plus aucune interférence ne subsiste entre la location et l'affrètement d'aéronefs. Dans le cas de la location, le contrat concerne l'avion au sens strict.

Le contrat de location peut avoir deux objets principaux :

- la mise à disposition d'un aéronef (location « coque nue »),
- le financement de l'achat d'un appareil (« leasing » désignant plus ou moins le crédit-bail).

### **1°/ La location « coque nue » :**

Dans le cadre de cette opération, le loueur (le propriétaire de l'aéronef) fournit un appareil qui sera piloté par un équipage choisi par le locataire (l'exploitant).

Le loueur, par une disposition expresse de la loi, est solidairement responsable vis-à-vis des tiers des dommages causés.

En effet l'article L.141-4 du Code de l'Aviation civile dispose, dans son premier alinéa : « Au cas de location de l'aéronef, *le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables* vis-à-vis des tiers des dommages causés ... ».

L'exploitant étant responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef à un autre aéronef en évolution (art. L.141-1) ainsi qu'aux personnes et aux biens situés à la surface (art. L.141-2), *les tiers vis-à-vis desquels la responsabilité solidaire du propriétaire pourra être engagée seront donc d'une part les tiers à la surface et d'autre part, l'autre aéronef avec lequel l'aéronef loué sera entré en collision.*

Le propriétaire ne pourra échapper à cette redoutable responsabilité solidaire que dans une seule hypothèse : *si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable vis-à-vis des tiers des dommages causés que si les demandeurs établissent une faute de sa part* (art. L141-4, § 2).

L'inscription de la location au registre d'immatriculation est réglementée par l'article D.121-18 du Code de l'Aviation civile, lequel précise :

*« Le propriétaire d'un aéronef qui, en application des articles L.141-4 (2° alinéa) ..., veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef adresse à cette fin, au bureau d'immatriculation, une requête en deux exemplaires accompagnée de l'acte de location ».*

La requête indique : les nom, prénoms et domicile du preneur ; la date de l'acte et sa durée de validité ; le type, la série, le numéro dans la série, les marques d'immatriculation et le port d'attache de l'aéronef loué.

La Cour de Cassation a, dans le cadre de son arrêt rendu le 9 octobre 1979, délimité la solidarité pouvant exister entre le propriétaire et l'exploitant :

- la responsabilité solidaire du loueur avec le locataire n'existe pas à l'égard des passagers de l'aéronef loué,
- la responsabilité solidaire du loueur n'existe pas davantage à l'égard des préposés (salariés) du locataire.

Les principales caractéristiques du contrat de location « coque nue » sont les suivantes :

- Le loueur s'engage à fournir un appareil remplissant toutes les conditions relatives à la circulation aérienne, et le locataire doit restituer l'aéronef en bon état en fin de location. Le loueur est responsable des dommages dus au vice de l'appareil.
- Les relations entre le loueur et le locataire sont régies par les clauses du contrat de location, ou, à défaut, par le droit civil (dispositions relatives à la location des biens meubles).
- Le contrat de location n'est pas assimilable à un contrat de transport, dès lors il n'obéit pas aux règles applicables au contrat de transport.
- En cas d'infraction commise à bord ou à l'encontre de l'aéronef, les Conventions de Montréal (23 septembre 1971) et de La Haye (16 décembre 1970) prévoient que : « tout Etat contractant doit prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence si l'infraction est commise à bord ou à l'encontre d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne (*le locataire*) qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat ».

## **2° / Le « leasing » ou crédit-bail :**

Le leasing est un mode d'acquisition des aéronefs devenu assez courant. Il peut porter non seulement sur l'aéronef lui-même, mais également sur les conteneurs qui sont destinés à ces aéronefs.

Tel qu'il est pratiqué, notamment, aux Etats Unis, et en faveur d'acheteurs étrangers, le leasing se caractérise principalement par le fait que l'organisme de financement reste propriétaire de l'appareil acheté pour le compte du locataire.

Le leasing emporte de la sorte deux conséquences de degrés différents :

- il constitue la plus efficace des sûretés, puisque le créancier conserve la propriété du bien ;
- l'appareil restant la propriété de l'organisme de financement, cet appareil est immatriculé dans le pays où il a été acheté et financé, avec tout ce que le lieu d'immatriculation implique, sur le plan juridique.

Le crédit-bail a été défini par une loi du 2 juillet 1966, relative aux entreprises pratiquant le crédit-bail, comme étant : « ... les opérations de location de biens d'équipement ou de matériels d'outillage achetés en vue de cette location par des entreprises qui en demeurent propriétaires, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, donnent au locataire la possibilité d'acquérir tout ou partie des biens loués, moyennant un prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers ... ».

Cette définition ne concorde pas tout à fait avec celle du leasing américain, mais le concept est le même.



## CHAPITRE II

### L'AFFRETEMENT DE L'AERONEF

L'affrètement est, quant à lui, davantage orienté vers l'opération de transport en tant que telle.

Le Code de l'Aviation civile lui consacre, en tout et pour tout, deux articles :

- l'article L.323-1 le définit : « *L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur* ».
- l'article L.323-2 précise par ailleurs : « *Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef* ».

Le contrat d'affrètement visera donc essentiellement le partage du risque lié à l'opération même de transport, c'est-à-dire qu'il aura principalement pour objet de déterminer lequel des deux cocontractants assumera, au final, la responsabilité des dommages.

En principe, le contrat d'affrètement, conclu entre le fréteur et l'affréteur, indique qui aura la responsabilité des dommages découlant de l'opération de transport.

Mais comme les stipulations du contrat d'affrètement ne sont opposables aux passagers aériens que s'ils en ont eu connaissance (ce qui n'est jamais le cas), ce sera, en réalité le contrat de transport (c'est-à-dire le billet de passage) qui définira le transporteur, indépendamment de toute considération tirée du contrat d'affrètement sur l'exploitation de l'aéronef ou des moyens d'exécution du contrat de transport.

En effet, la difficulté réside bien dans le fait que le transport sera effectué à la suite de la conclusion d'un groupe de contrats.

Il existera, d'une part, le contrat d'affrètement qui lie le fréteur et l'affréteur, mais il existe, d'autre part un contrat de transport qui est conclu avec un tiers par rapport au contrat d'affrètement (le passager ou le propriétaire de la marchandise transportée).

Ce contrat de transport est conclu, selon le cas, soit par le fréteur, soit par l'affréteur et c'est, par conséquent, l'un ou l'autre qui prend la qualité de transporteur par rapport au passager ou au propriétaire de la marchandise.

A cet égard, il convient de souligner que la Convention de Varsovie a été complétée, sur ce point particulier, par la **Convention de Guadalajara**, signée le 18 septembre 1961.

Le but de cette Convention est de faciliter la solution des problèmes qui surgissent lorsqu'un transport aérien international est effectué par un autre que le transporteur contractuel.

Cette Convention trouve donc effectivement à s'appliquer en cas de substitution d'un transporteur aérien (*le transporteur de fait*) au transporteur contractuel, seul désigné par le contrat de transport.

Selon les définitions données à l'article 1er de la Convention de Guadalajara :

- Convention de Varsovie signifie soit la Convention initiale signée le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, selon que le transport est régi par l'une ou l'autre ;
- Transporteur contractuel signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;
- Transporteur de fait signifie une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie.

Lorsqu'il existe une dissociation entre le cocontractant du passager ou de l'expéditeur, c'est-à-dire l'entreprise qui a délivré le billet, d'une part, et d'autre part, l'exploitant qui effectue réellement le déplacement, c'est-à-dire le transporteur de fait, la Convention prévoit de soumettre ce dernier au même régime que le transporteur contractuel.

**L'un et l'autre sont donc soumis aux dispositions de la Convention de Varsovie** (amendée ou non par le protocole de La Haye), *le transporteur contractuel pour la totalité du transport, le transporteur de fait pour la partie qu'il effectue* (art. 2).

Aux termes de l'article 7 de la Convention de Guadalajara, *l'action en responsabilité relative au transport effectué par le transporteur de fait peut être intentée, au choix du demandeur, contre le transporteur de fait ou contre le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément.*

Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi (les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal).

L'action en responsabilité peut être portée, au choix du demandeur :

- soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel,
- soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Bien que, selon le titre officiel (*Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*) il s'agisse d'une Convention concernant le transport aérien international, la Convention de Guadalajara est également applicable dans l'ordre interne français, c'est-à-dire qu'elle s'applique également aux transports qui ne sont pas internationaux au sens de la Convention de Varsovie, car elle complète et modifie cette dernière (qui a vocation, depuis la loi du 2 mars 1957, à s'appliquer au transport national).

\*\*\*

## **ANNEXES**

- 1 – Convention de Chicago**
- 2 – Convention de Varsovie**
- 3 – Protocole de La Haye**
- 4 – Convention de Guadalajara**
- 5 – Convention de Tokyo**
- 6 – Convention de Montréal**
- 7 – Convention de La Haye**



# 1

**Convention de Chicago**

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5780 SOUTH CAMPUS DRIVE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637



## I. — TRAITÉS ET ACCORDS MULTILATÉRAUX

### a) Conventions internationales de droit public

#### CONVENTION

relative à l'aviation civile internationale  
signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

#### PROTOCOLE (1)

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION  
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Les Gouvernements soussignés,

Considérant que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, appelée ci-après « la Convention », stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature ;

Considérant que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, dans un texte en langue anglaise ;

Considérant, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues, tel que prévu dans la Convention ;

Considérant qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a de la Convention, qu'à l'égard de tout Etat qui l'a ratifié,

(1) La Convention signée à Chicago le 7 décembre 1944 a été ratifiée par décision du Gouvernement provisoire de la République française en date du 13 novembre 1946.

Elle a été publiée par décret n° 47-974 du 31 mai 1947 (*J.O.* du 3 juin 1947, p. 5091). Le texte français provisoire alors établi a été remplacé en application du Protocole signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968 par un texte authentique publié par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 (*J.O.* du 25 décembre 1969, p. 12562) à la suite du Protocole. Il se substitue au texte provisoire reproduit en annexe de la première édition du code.

Sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

#### Article 2

Lorsqu'un Etat partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94a de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

#### Article 3

1. Les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole :

- a) Soit en le signant, sans réserve d'acceptation ;
- b) Soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation ;
- c) Soit en l'acceptant.

2. Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D.C.).

3. L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

4. L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

#### Article 4

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze Etats l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article 3.

2. En ce qui concerne tout Etat qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article 3, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

#### Article 5

L'adhésion future d'un Etat à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

#### Article 6

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 7

1. Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un Etat, seulement lorsque cet Etat cesse d'être partie à la Convention.

#### Article 8

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique notifie à tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même :

- a) Toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation ;
- b) Le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt ;
- c) La date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article 4, paragraphe 1.

#### Article 9

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Buenos Aires, le 24 septembre 1968.

Afghanistan .....	(Sous réserve d'acceptation.)	5 septembre 1969.
	A. MALIKYAR.	
République fédérale d'Allemagne .....	ROLF PAULS.	14 février 1969.
Haute-Volta .....	(Sous réserve d'acceptation.)	
	D.V. OUEDRAOGO.	
Arabie saoudite .....	IBRAHIM AL-SOWAYEL.	19 juin 1969.
Argentine .....	F. MOLINA SALAS.	
Australie .....	KEITH WALLER.	12 février 1969.

**Article 2***Territoire*

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

**Article 3***Aéronefs civils et aéronefs d'Etat*

- a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.
- b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.
- c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.
- d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

**Article 4***Usage indu de l'aviation civile*

Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

**CHAPITRE II***Vol au-dessus du territoire des états contractants***Article 5***Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier*

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à la condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

**ANNEXE****CONVENTION****RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE****PRÉAMBULE**

Considérant que le développement futur de l'Aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale;

Considérant qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde;

En conséquence, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique, ont conclu la présente Convention à ces fins.

**PREMIÈRE PARTIE****Navigation aérienne****CHAPITRE I<sup>er</sup>***Principes généraux et application de la convention***Article 1<sup>er</sup>***Souveraineté*

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

#### Article 6

##### *Services aériens réguliers*

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

#### Article 7

##### *Cabotage*

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

#### Article 8

##### *Aéronefs sans pilote*

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant, sauf autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque Etat contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

#### Article 9

##### *Zones interdites*

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants qui assurent des services similaires.

Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

c) Chaque Etat contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a et b ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

#### Article 10

##### *Atterrissage sur un aéroport douanier*

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanières et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants.

#### Article 11

##### *Application des règlements de l'air*

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

#### Article 12

##### *Règles de l'air*

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se

trouve, se conformant aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

#### Article 13

##### *Règlements d'entrée et de congé*

Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

#### Article 14

##### *Prévention de la propagation des maladies*

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

#### Article 15

##### *Redevances d'aéroport et droits similaires*

Tout aéroport situé dans un Etat contractant et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas :

a) Pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires ;

b) Pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

#### Article 16

##### *Visite des aéronefs*

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

### CHAPITRE III

#### *Nationalité des aéronefs*

#### Article 17

##### *Nationalité des aéronefs*

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

#### Article 18

##### *Double immatriculation*

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

### Article 19

#### *Lois nationales régissant l'immatriculation*

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

### Article 20

#### *Port des marques*

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

### Article 21

#### *Rapports d'immatriculation*

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

## CHAPITRE IV

### *Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne*

### Article 22

#### *Simplification des formalités*

Chaque Etat contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

### Article 23

#### *Formalités de douane et d'immigration*

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux principes qui

pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

### Article 24

#### *Droits de douane*

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets soient placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

### Article 25

#### *Aéronefs et détresse*

Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessaires par les circonstances. Chaque Etat contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

### Article 26

#### *Enquête sur les accidents*

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation

civile internationale. Il est donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

#### Article 27

##### *Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention*

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'Etat contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet Etat à des fins commerciales.

c) Seules bénéficient des dispositions du présent article les Etats parties à la présente Convention 1° qui sont également parties à la convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2° qui ont promu, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention.

#### Article 28

##### *Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés*

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable :

a) A fournir sur son territoire, des aéroports, des services radio-électriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention ;

b) A adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention ;

c) A collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

### CHAPITRE V

#### *Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs*

##### Article 29

###### *Documents de bord des aéronefs*

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants :

- a) Son certificat d'immatriculation ;
- b) Son certificat de navigabilité ;
- c) Les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- d) Son carnet de route ;
- e) S'il est muni d'appareils radio-électriques, la licence de la station radio de l'aéronef ;
- f) S'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ;
- g) S'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

##### Article 30

###### *Equipement radio des aéronefs*

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat contractant survolé, conformément aux règlements édictés par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

### Article 31

#### *Certificats de navigabilité*

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

### Article 32

#### *Licences du personnel*

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

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

### Article 33

#### *Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

### Article 34

#### *Carnets de route*

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

### Article 35

#### *Restrictions relatives à la cargaison*

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

### Article 36

#### *Appareils photographiques*

Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

## CHAPITRE VI

### *Normes et pratiques recommandées internationales*

#### Article 37

##### *Adoption de normes et procédures internationales*

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants :

- a) Systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol ;
- b) Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage ;
- c) Règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;
- d) Licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien ;
- e) Navigabilité des aéronefs ;
- f) Immatriculation et identification des aéronefs ;
- g) Collecte et échange de renseignements météorologiques ;
- h) Livres de bord ;
- i) Cartes et plans aéronautiques ;
- j) Formalités de douane et d'immigration ;

k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents,

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

#### Article 38

##### *Dérogation aux normes et aux procédures internationales*

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

#### Article 39

##### *Annotation des certificats et licences*

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

#### Article 40

##### *Validité des certificats et des licences annotés*

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

#### Article 41

##### *Reconnaissance des normes de navigabilité existantes*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

#### Article 42

##### *Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

## DEUXIÈME PARTIE

### L'Organisation de l'Aviation civile internationale

#### CHAPITRE VII

##### *L'organisation*

#### Article 43

##### *Nom et composition*

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

**Article 44***Objectifs*

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- a) Assurer le développement ordonné et sûr de l'Aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) Encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- c) Encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'Aviation civile internationale;
- d) Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) Prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) Assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et une possibilité équitable pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- g) Eviter la discrimination entre Etats contractants;
- h) Promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- i) Promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

**Article 45***Siège permanent*

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'Aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

**Article 46***Première session de l'Assemblée*

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

**Article 47***Capacité juridique*

Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

**CHAPITRE VIII***L'Assemblée***Article 48***Sessions de l'Assemblée et vote*

- a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.
- b) Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.
- c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

**Article 49***Pouvoirs et obligations de l'Assemblée*

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants :

- a) Elire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) Elire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du chapitre IX;
- c) Examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) Etablir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) Voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du chapitre XII;
- f) Examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) Renvoyer à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

h) Déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) Donner effet aux dispositions appropriées du chapitre XIII;

j) Examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du chapitre XXI;

k) Traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le conseil n'est pas expressément chargé.

## CHAPITRE IX

### Le Conseil

#### Article 50

##### *Composition et élection du Conseil*

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonctions jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1° aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien; 2° aux Etats, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3° aux Etats, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonctions jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

#### Article 51

##### *Président du Conseil*

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs vice-présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de président. Le président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du président sont les suivantes:

- a) Convoquer le Conseil, le Comité du transport aérien et la Commission de navigation aérienne;
- b) Agir comme représentant du Conseil;
- c) Exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

#### Article 52

##### *Vote au Conseil*

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

#### Article 53

##### *Participation sans droit de vote*

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

#### Article 54

##### *Fonctions obligatoires du Conseil*

Le Conseil doit:

- a) Soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) Exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) Arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) Nommer un Comité du transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- e) Instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du chapitre X;

f) Gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des chapitres XII et XV;

g) Fixer les émoluments du président du Conseil;

h) Nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du chapitre XI;

i) Demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;

j) Signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandation ou décisions du Conseil;

k) Rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;

l) Adopter, conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises;

m) Examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du chapitre XX;

n) Examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

#### Article 55

##### *Fonctions facultatives du Conseil*

Le Conseil peut :

a) S'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) Déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoir;

c) Mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) Etudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) Enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

## CHAPITRE X

### *La Commission de Navigation aérienne*

#### Article 56

##### *Nomination de la Commission*

La Commission de la Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des Etats contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les Etats contractants à soumettre des candidatures. Le président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

#### Article 57

##### *Fonctions de la Commission*

La Commission de Navigation aérienne doit :

a) Examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;

b) Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire;

c) Donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

## CHAPITRE XI

### *Personnel*

#### *Nomination du personnel*

#### Article 58

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et

conditions de service du secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout Etat contractant ou utiliser leurs services.

#### Article 59

##### *Caractère international du personnel*

Le président du Conseil, le secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

#### Article 60

##### *Immunités et privilèges du personnel*

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au président du Conseil, au secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au président du Conseil, au secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

#### CHAPITRE XII

##### *Finances*

#### Article 61

##### *Budget et répartition des dépenses*

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

#### Article 62

##### *Suspension du droit de vote*

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

#### Article 63

##### *Dépenses des délégations et des autres représentants*

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

#### CHAPITRE XIII

##### *Autres arrangements internationaux*

#### Article 64

##### *Arrangements en matière de sécurité*

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

#### Article 65

##### *Arrangements avec d'autres organismes internationaux*

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

#### Article 66

##### *Fonctions relatives à d'autres accords*

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits Accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

## TROISIÈME PARTIE

### Transport aérien international

#### CHAPITRE XIV

##### *Renseignements et rapports*

###### Article 67

###### *Communication de rapports au Conseil*

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

#### CHAPITRE XV

##### *Aéroports et autres installations et services de navigation aérienne*

###### Article 68

###### *Désignation des itinéraires et des aéroports*

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

###### Article 69

###### *Amélioration des installations et services de navigation aérienne*

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un Etat contractant, y compris ses services radio-électriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

###### Article 70

###### *Financement des installations et services de navigation aérienne*

Un Etat contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut choisir de prendre à sa charge

tous les frais résultant dudit arrangement ; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

###### Article 71

###### *Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil*

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

###### Article 72

###### *Acquisition ou utilisation de terrain*

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

###### Article 73

###### *Dépenses et répartition des fonds*

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

###### Article 74

###### *Assistance technique et utilisation des revenus*

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet Etat, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par

prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

#### Article 75

*Reprise des installations et services fournis par le Conseil*

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable. en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

#### Article 76

*Restitution de fonds*

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par les Etats en vertu de l'article 73, restitués aux Etats pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

### CHAPITRE XVI

*Organisations d'exploitation en commun et services en pool*

#### Article 77

*Organisations d'exploitations en commun autorisées*

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

#### Article 78

*Rôle du Conseil*

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

#### Article 79

*Participation aux organisations d'exploitation*

Un Etat peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

## QUATRIÈME PARTIE

*Dispositions finales*

### CHAPITRE XVII

*Autres accords et arrangements aéronautiques*

#### Article 80

*Conventions de Paris et de La Havane*

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la Navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre Etats contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

#### Article 81

*Enregistrement des accords existants*

Tous les accords aéronautiques existants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

## Article 82

### *Abrogation d'arrangements incompatibles*

Les Etats contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

## Article 83

### *Enregistrement des nouveaux arrangements*

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

## CHAPITRE XVIII

### *Différends et manquements*

## Article 84

### *Règlement des différends*

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage *ad hoc* établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

## Article 85

### *Procédure d'arbitrage*

Si un Etat contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le statut de la Cour permanente de justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des Etats contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des Etats contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le président du Conseil sur une liste des personnes qualifiées et disponibles tenues par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

## Article 86

### *Appels*

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

## Article 87

### *Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

## Article 88

### *Sanctions à l'encontre d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

## CHAPITRE XIX

### *Guerre*

## Article 89

### *Guerre et état de crise*

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des Etats contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout Etat contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

## CHAPITRE XX

### *Annexes*

## Article 90

### *Adoption et amendement des Annexes*

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des Etats contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les Etats contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

## CHAPITRE XXI

### *Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations*

## Article 91

### *Ratification de la Convention*

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

## Article 92

### *Adhésion à la Convention*

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les Etats contractants.

## Article 93

### *Admission d'autres Etats*

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée, dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

## Article 94

### *Amendement de la Convention*

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à

textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

l'égard des Etats qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

#### Article 95

##### *Dénonciation de la Convention*

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des Etats contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'Etat qui a effectué la dénonciation.

#### CHAPITRE XXII

##### *Définitions*

#### Article 96

Aux fins de la présente Convention :

a) « Service aérien » signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

b) « Service aérien international » signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats ;

c) « Entreprise de transport aérien » signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international ;

d) « Escale non commerciale » signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

##### *Signature de la Convention*

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

Fait à Chicago, le 7 décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D. C.). Les deux

## PROTOCOLE DU 14 JUIN 1954

concernant un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

(Amendement à l'article 45)

L'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, S'étant réunie à Montréal, le 1<sup>er</sup> juin 1954, en sa huitième session, et Ayant estimé souhaitable d'apporter un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago, le 7 décembre 1944,

A approuvé, le 14 juin 1954, conformément aux dispositions de l'article 94 (alinéa a) de la convention susmentionnée, le projet d'amendement à ladite convention dont le texte suit :

A la fin de l'article 45, remplacer le point par une virgule et ajouter les mots suivants :

« ...et autrement que de façon provisoire par décision de l'assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des Etats contractants »;

A spécifié, conformément aux dispositions dudit article 94 (alinéa a) de ladite convention, que le projet d'amendement ci-dessus n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifié par quarante-deux Etats contractants, et

A décidé que le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant ledit projet d'amendement et comprenant les dispositions ci-dessous.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée :

- le présent protocole sera signé par le président et le secrétaire général de l'assemblée;
- le présent protocole sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré;
- les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

(1) Ratification autorisée par la loi n° 64-646 du 1<sup>er</sup> juillet 1964 (J.O. du 2 juillet 1964, p. 5764).  
Publication par décret n° 65-87 du 4 février 1965 (J.O. du 9 février 1965, p. 1123).

— le présent protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification à l'égard des Etats qui l'auront ratifié à cette date;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants le dépôt de chaque instrument de ratification sur ce protocole;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à la Convention, ou signataires de celle-ci, la date de l'entrée en vigueur du présent protocole;

— le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui le ratifiera ultérieurement, le jour du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi le président et le secrétaire général de la huitième session de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent protocole.

Fait à Montréal, le quatorzième jour du mois de juin 1954, en un seul exemplaire, en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes en seront transmises par le secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi qu'aux autres Etats signataires de ladite convention.

*Le Président de l'assemblée,*  
WALTER BINAGHI

*Le Secrétaire général de l'assemblée,*  
CARL LJUNGBERG

**PROTOCOLE DU 14 JUIN 1954**

concernant certains amendements à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

(Amendement aux articles 48 [alinéa a], 49 [alinéa e] et 61)

L'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 1<sup>er</sup> juin 1954, en sa huitième session, et

Ayant estimé souhaitable d'apporter certains amendements à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

A approuvé le 14 juin 1954, conformément aux dispositions de l'article 94 (alinéa a) de la Convention susmentionnée, les projets d'amendements à ladite Convention dont le texte suit :

A l'article 48 (alinéa a), remplacer les mots : « chaque année », par les mots : « au moins une fois tous les trois ans » ;

A l'article 49 (alinéa e), remplacer les mots : « un budget annuel », par les mots : « des budgets annuels », et

A l'article 61, remplacer les mots : « soumet chaque année à l'assemblée un budget, des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses », par les mots : « soumet à l'assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles », et remplacer les mots : « vote le budget », par les mots : « vote les budgets » ;

A spécifié, conformément aux dispositions dudit article 94 (alinéa a) de ladite convention, que les projets d'amendements ci-dessus n'entreront en vigueur qu'après avoir été ratifiés par quarante-deux Etats contractants, et

A décidé que le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant lesdits projets d'amendements et comprenant les dispositions ci-dessous.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée :

— le présent protocole sera signé par le président et le secrétaire général de l'assemblée ;

(1) Ratification autorisée par la loi n° 64-646 du 1<sup>er</sup> juillet 1964 (J.O. du 2 juillet 1964, p. 5764).

Publication par décret n° 65-87 du 4 février 1965 (J.O. du 9 février 1965, p. 1123).

— le présent protocole sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré ;

— les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ;

— le présent protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification à l'égard des Etats qui l'auront ratifié à cette date ;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les états contractants le dépôt de chaque instrument de ratification sur ce protocole ;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à la convention ou signataires de celle-ci la date de l'entrée en vigueur du présent protocole ;

— le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui le ratifiera ultérieurement, le jour du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi le président et le secrétaire général de la huitième session de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent protocole.

Fait à Montréal, le 14 juin 1954, en un seul exemplaire, en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes en seront transmises par le secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi qu'aux autres Etats signataires de ladite convention.

*Le président de l'assemblée,*

WALTER BINAGHI

*Le secrétaire général de l'assemblée,*

CARL LJUNGBERG

## PROTOCOLE DU 21 JUIN 1961

portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

(Amendement à l'article 50 [alinéa a])

L'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 19 juin 1961, en sa treizième session (extraordinaire);

Ayant pris acte du désir général des Etats contractants d'augmenter le nombre des membres du conseil;

Ayant estimé qu'il était justifié de pourvoir le conseil de six sièges de plus et de porter, de ce fait, leur nombre total de vingt et un à vingt-sept, et,

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

A adopté, le 21 juin 1961, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de la convention précitée, le projet d'amendement à ladite convention dont le texte suit :

« Remplacer l'expression "vingt et un" par "vingt-sept" à l'alinéa a de l'article 50 de la convention. »

A fixé à cinquante-six le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de ladite convention, et

A décidé que le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée :

- le présent protocole a été établi par le secrétaire général de l'Organisation;
- il sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré;

(1) Ratification autorisée par la loi n° 62-697 du 27 juin 1962 (J.O. du 28 juin 1962, p. 6234).  
Publication par décret n° 65-88 du 4 février 1965 (J.O. du 9 février 1965, p. 1125).

— les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

— le présent protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du cinquante-sixième instrument de ratification à l'égard des Etats qui l'auront ratifié;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification dudit protocole;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats et qui sont parties à ladite convention ou qui l'ont signée la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur;

— le présent protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi le président et le secrétaire général de la treizième session (extraordinaire) de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent protocole.

Fait à Montréal, le 21 juin 1961, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale; le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale; le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale; le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, ou qui l'ont signée, le 7 décembre 1944, ou qui l'ont signée.

*Le président de l'assemblée,*  
H. DA CUNHA MACHADO

*Le secrétaire général de l'assemblée,*  
R. M. MACDONNEL

### PROTOCOLE DU 15 SEPTEMBRE 1962

portant amendement de l'article 48 a de la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

L'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale,

S'étant réunie à Rome, le 21 août 1962, en sa quatorzième session,

Ayant pris acte du désir général des Etats contractants d'augmenter le nombre minimum d'Etats contractants requis pour que la convocation d'une assemblée extraordinaire puisse être demandée et qui est actuellement de dix,

Ayant estimé qu'il convenait de porter ce nombre au cinquième du nombre total des Etats contractants,

Et ayant estimé nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

A adopté, le 14 septembre 1962, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de la convention précitée, le projet d'amendement à ladite convention dont le texte suit :

Remplacer la seconde phrase de l'alinéa a de l'article 48 de la Convention par le texte suivant : « Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du conseil ou sur requête adressée au secrétaire général par un nombre d'Etats contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces Etats. »

A fixé à soixante-dix le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de ladite Convention et,

A décidé que le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée :

- le présent protocole a été établi par le secrétaire général de l'Organisation ;
- il sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y a adhéré ;

— les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ;

— le présent protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du soixante-sixième instrument de ratification à l'égard des Etats qui l'auront ratifié ;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification dudit protocole ;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à ladite Convention ou qui l'ont signée la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur ;

— le présent protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi, le président et le secrétaire général de la quatorzième session de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent protocole.

Fait à Rome, le 15 septembre 1962, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale ; le secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les Etats qui sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, mentionnée ci-dessus, ou qui l'ont signée.

*Le président de l'assemblée,*  
E. ORTONA

*Le secrétaire général de l'assemblée,*  
R.M. MACDONNELL

(1) Ratification autorisée par la loi n° 64-644 du 1<sup>er</sup> juillet 1964 (J.O. du 2 juillet 1964) ; publiée par décret n° 76-636 du 26 avril 1976 (J.O. du 4 mai 1976).

### PROTOCOLE DU 12 MARS 1971

portant amendement de l'article 50 *a* de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

L'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale,

S'étant réunie à New York, le 11 mars 1971, en session extraordinaire;

Ayant pris acte du désir général des Etats contractants d'augmenter le nombre des membres du conseil;

Ayant jugé qu'il convient de pourvoir le conseil de trois sièges en plus des six dont il a été pourvu par l'amendement à la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944), adopté le 21 juin 1961, et de porter, de ce fait, leur nombre total à trente;

Ayant jugé nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

A approuvé, le 12 mars 1971, conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement à ladite Convention dont le texte suit :

A l'alinéa *a* de l'article 50 de la Convention, remplacer la deuxième phrase par :

« Il se compose de trente Etats contractants élus par l'assemblée. »

A fixé à quatre-vingts le nombre d'Etat contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 94 de ladite Convention, et

A décidé que le secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale établirait en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole comportant l'amendement précité et les dispositions ci-dessous.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée :

- le présent protocole a été établi par le secrétaire général de l'Organisation;
- le présent protocole sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ou y a adhéré;

(1) Ratification autorisée par la loi n° 72-595 du 5 juillet 1972 (J.O. du 8 juillet 1972); publié par décret n° 76-386 du 26 avril 1976 (J.O. du 4 mai 1976).

— les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

— le présent protocole entrera en vigueur, à l'égard des Etats qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du quatre-vingtième instrument de ratification;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du présent protocole;

— le secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à ladite Convention la date à laquelle le présent protocole entrera en vigueur;

— le présent protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi, le président et le secrétaire général de ladite session extraordinaire de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent protocole.

Fait à New York, le 12 mars 1971, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

*Le président de l'assemblée,*  
WALTER BINAGHI

*Le secrétaire général de l'assemblée,*  
ASSAD KOTAITE

**PROTOCOLE DU 7 JUILLET 1971**

portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (1)

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

S'étant réunie à Vienne, le 5 juillet 1971, en sa dix-huitième session;

Ayant pris acte du désir général des Etats contractants d'augmenter le nombre des membres de la commission de navigation aérienne;

Ayant estimé qu'il était justifié de porter de douze à quinze le nombre des membres de cet organe, et

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

1. A approuvé, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de la Convention précitée, la proposition d'amendement à ladite Convention dont le texte suit :

« Remplacer l'expression « douze membres » par « quinze membres » dans l'article 56 de la Convention »;

2. A fixé à quatre-vingts le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a de l'article 94 de ladite Convention;

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

- a) Le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'assemblée;
- b) Il sera soumis à la ratification de tout Etat contractant qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y a adhéré.

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'assemblée,

— le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation;

(1) Ratification autorisée par la loi D. n° 72-595 du 5 juillet 1972 (J.O. du 8 juillet 1972); publié par décret n° 76-386 du 26 avril 1976 (J.O. du 4 mai 1976).

— le présent Protocole sera soumis à la ratification de tout Etat qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y a adhéré;

— les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

— le présent Protocole entrera en vigueur, à l'égard des Etats qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du quatre-vingtième instrument de ratification;

— le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du présent Protocole;

— le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à ladite Convention la date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur;

— le présent Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi, le Président et le Secrétaire général de la dix-huitième session de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'assemblée, signent le présent Protocole.

Fait à Vienne, le 7 juillet 1971, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent Protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le Secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les Etats parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

*Le Président de l'assemblée,*  
D<sup>r</sup> KARL FISCHER

*Le Secrétaire général de l'assemblée,*  
D<sup>r</sup> ASSAD KOTAITE

nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations de tout Etat contractant.

#### Section 4

Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions du présent accord :

- 1° Désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service;
- 2° Imposer ou permettre que soient imposées à tout service aérien international des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; ces taxes n'excéderont pas celles que paierait ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le conseil de l'Organisation internationale de l'Aviation civile instituée en vertu de la convention susmentionnée, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés.

#### Section 5

Chaque Etat contractant se réserve le droit de refuser un certificat ou une autorisation à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat ou de révoquer un tel certificat ou une telle autorisation lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux d'un Etat contractant, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois de l'Etat survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

#### Article 2

##### Section 1

Un Etat contractant, qui estime injuste ou préjudiciable à son égard une mesure prise aux termes du présent accord par un autre Etat contractant, pourra demander au conseil d'examiner la situation. Le conseil enquêtera alors sur la question et réunira les Etats intéressés aux fins de consultation. Si une telle consultation ne réussit pas à résoudre la difficulté, le conseil pourra adresser aux Etats contractants intéressés les conclusions et recommandations qu'il jugera lui-même convenables. Le conseil pourra ensuite, s'il est d'avis qu'un Etat contractant manque sans raison valable à prendre les mesures correctives appropriées, recommander à l'assemblée de l'organisation susmentionnée de suspendre les droits et privilèges conférés audit Etat contractant par le présent accord jusqu'à ce que cet Etat ait pris les mesures en question. L'assemblée pourra, par un vote à la majorité des deux tiers, suspendre cet Etat

#### ACCORD

relatif au transit des services aériens internationaux  
signé à Chicago le 7 décembre 1944 (1)

Les Etats qui, étant membres de l'Organisation internationale de l'Aviation civile, signent le présent accord sur le transit des services aériens internationaux et y adhèrent sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

##### Section 1

Chaque Etat contractant accorde aux autres Etats contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes :

1° Le droit de traverser son territoire sans atterrir;

2° Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.

Les droits visés à la présente section ne vaudront pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités ou qui font l'objet d'une occupation militaire, en temps de guerre, le long des routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice des deux droits ci-dessus sera subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes.

##### Section 2

L'exercice des droits susmentionnés sera conforme aux dispositions de l'accord intérimaire sur l'aviation civile internationale et, lorsqu'elle entrera en vigueur, aux dispositions de la convention relative à l'Aviation civile internationale, tous deux faits à Chicago le 7 décembre 1944.

##### Section 3

Un Etat contractant qui accorde aux entreprises de transports aériens d'un autre Etat contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales pourra exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable en ces mêmes points d'escale.

Cette exigence ne devra entraîner aucune distinction entre les entreprises de transports aériens exploitant sur la même route; elle tiendra compte de la capacité des aéronefs et sera appliquée de manière à ne

(1) Publication par décret n° 48-1231 du 19 juillet 1948 (J.O. du 27 juillet 1948, P. 7368).

contractant pour telle période de temps qu'elle jugera à propos ou jusqu'à ce que le conseil constate que les mesures correctives ont été prises par cet Etat.

#### Section 2

Dans le cas où un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants sur l'interprétation ou l'application du présent accord ne pourrait être réglé par voie de négociation, les dispositions du chapitre XVIII de la convention susmentionnée seront applicables, comme il est indiqué pour le cas désaccord sur l'interprétation ou l'application de ladite convention.

#### Article 3

Le présent accord demeurera en vigueur pendant la même période que la convention susmentionnée; mais il reste entendu que tout Etat contractant partie au présent accord pourra dénoncer celui-ci moyennant un préavis d'un an donné au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informera immédiatement tous les autres Etats contractants de ce préavis et de cette dénonciation.

#### Article 4

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention susmentionnée, toutes mentions de cette convention dans le présent accord, autres que celles faites à l'article 2, section II, et à l'article 5, seront considérées comme se référant à l'accord intérimaire sur l'aviation civile internationale, fait à Chicago le 7 décembre 1944; et toutes mentions de l'Organisation internationale de l'aviation civile, de l'assemblée et du conseil seront considérées comme se référant à l'Organisation internationale provisoire de l'Aviation civile, à l'assemblée intérimaire et au conseil intérimaire respectivement.

#### Article 5

Aux fins du présent accord, le terme « territoire » aura le sens indiqué à l'article 2 de la convention susmentionnée.

#### Article 6

##### *Signatures et adhésions à l'accord*

Les soussignés, délégués à la conférence internationale de l'Aviation civile réunie à Chicago le 1<sup>er</sup> novembre 1944, ont apposé leurs signatures au présent accord, étant entendu que chacun des gouvernements au nom desquels l'accord a été signé fera savoir aussitôt que possible au Gouvernement des Etats-Unis si la signature donnée en son nom constitue ou non une adhésion à l'accord par ledit Gouvernement et une obligation qui le lie.

Tout Etat membre de l'Organisation internationale de l'Aviation civile pourra adhérer au présent accord comme à une obligation qui le lie en

notifiant son adhésion au Gouvernement des Etats-Unis, et ladite adhésion prendra effet à la date de la réception de cette notification par ledit Gouvernement.

Le présent accord entrera en vigueur entre les Etats contractants à la date d'adhésion de chacun d'eux. Il vaudra, par la suite, pour tout autre Etat qui notifiera son adhésion au Gouvernement des Etats-Unis, à la date de réception de cette adhésion par ledit Gouvernement. Le Gouvernement des Etats-Unis avisera tous les Etats qui auront signé le présent accord ou y auront adhéré de la date de toutes adhésions et de la date à laquelle l'accord entrera en vigueur pour chacun des Etats adhérents.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent le présent accord au nom de leurs gouvernements respectifs à la date figurant en regard de leurs signatures respectives.

Fait à Chicago, le 7 décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert aux signatures à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les Etats qui signeront le présent accord ou qui y adhéreront.

## **Conventions de Droit privé**

**2 – Convention de Varsovie**

**3 – Protocole de La Haye**

**4 – Convention de Guadalajara**



b) Conventions internationales de droit privé

---

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles  
relatives au transport aérien international

(Signée à Varsovie le 12 octobre 1929) (1)

---

Le président du Reich allemand, le président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le roi des Belges, le président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le roi des Bulgares, le président du gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le roi d'Egypte, Sa Majesté le roi d'Espagne, le chef d'Etat de la République d'Estonie, le président de la République de Finlande, le président de la République française, Sa Majesté le roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au-delà des mers, empereur des Indes, le président de la République hellénique, Son Altesse Sérénissime le régent du royaume de Hongrie, Sa Majesté le roi d'Italie, Sa Majesté l'empereur du Japon, le président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la grande-duchesse de Luxembourg, le président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le roi de Norvège, Sa Majesté la reine des Pays-Bas, le président de la République de Pologne, Sa Majesté le roi de Roumanie, Sa Majesté le roi de Suède, le conseil fédéral suisse, le président de la République tchécoslovaque, le comité central exécutif de l'union des républiques soviétiques socialistes, le président des Etats-Unis du Vénézuéla, Sa Majesté le roi de Yougoslavie,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

A cet effet ont nommé leurs plénipotentiaires respectifs lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la convention suivante.

---

(1) Ratification autorisée par la loi du 16 septembre 1931 (J.O. du 20 septembre 1931). Décret de publication du 12 décembre 1932 (J.O. du 27 décembre 1932).

## CHAPITRE II

## Tires de transport

## Section 1

## Billet de passage

## Article 3

(1) Dans le transport des voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les indications suivantes :

- a) Le lieu et la date de l'émission;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

## Section 2

## Bulletin de bagages

## Article 4

(1) Dans le transport des bagages autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu et la date de l'émission;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) Le numéro du billet de passage;
- e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
- f) Le nombre et le poids des colis;

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## Objet. — Définitions

Article 1<sup>er</sup>

(1) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié « transport international » au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés sur le territoire de deux hautes parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule haute partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même haute partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

NOTA. — Les articles 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 15, 20, 22, 23, 25, 26 et 34 de la convention de Varsovie ont été modifiés par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 reproduit à la suite de la présente convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement sur un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même haute partie contractante.

## Article 2

(1) La convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

g) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention;

i) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d, f, h, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

### Section 3

#### Lettre de transport aérien

##### Article 5

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

##### Article 6

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention « Pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « Pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

##### Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

##### Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- e) Le nom et l'adresse du premier transporteur ;
- f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;
- g) La nature de la marchandise ;
- h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;
- i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;
- j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;
- k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;
- l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;
- m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;
- n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;
- o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;
- p) Le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre (*via*) s'ils ont été stipulés ;
- q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

##### Article 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions

indiquées par l'article 8 (a à i inclusivement et q), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

#### Article 10

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

#### Article 11

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

#### Article 12

(1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

#### Article 13

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

#### Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

#### Article 15

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit du transporteur, soit du destinataire.

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

#### Article 16

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

### Article 21

(1) Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

### Article 22

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 125 000 F. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5 000 F par voyageur.

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par 65 1/2 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

### Article 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

### Article 24

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

## CHAPITRE III

### Responsabilité du transporteur

#### Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

#### Article 18

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrôme ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrôme.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrôme. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transport, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

#### Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

#### Article 20

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

#### Article 30

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

### CHAPITRE IV

#### Dispositions relatives aux transports combinés

#### Article 31

(1) Dans les cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1<sup>er</sup>.

(2) Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

### CHAPITRE V

#### Dispositions générales et finales

#### Article 32

(1) Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une

#### Article 25

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

#### Article 26

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

#### Article 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente convention, s'exerce contre ses ayants droit.

#### Article 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

#### Article 29

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### Article 33

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

#### Article 34

La présente convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

#### Article 35

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

#### Article 36

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du gouvernement polonais au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

#### Article 37

(1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

#### Article 38

(1) La présente convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au gouvernement de la République de Pologne.

#### Article 39

(1) Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

#### Article 40

(1) Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

#### Article 41

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

**PROTOCOLE DU 28 SEPTEMBRE 1955**

**portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (1)**

Les Gouvernements soussignés,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signé à Varsovie le 12 octobre 1929,

Sont convenus de ce qui suit :

**CHAPITRE I<sup>er</sup>**

*Amendements à la convention*

**Article I<sup>er</sup>**

A l'article 1<sup>er</sup> de la Convention :

a) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

«2. Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.»

b) L'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

«3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.»

(1) Ratification autorisée par ordonnance n° 58-1226 du 16 décembre 1958 (*Journal officiel* du 17 décembre 1958, p. 11344).

Publication par décret n° 59-1579 du 31 décembre 1959 (*Journal officiel* du 7 janvier 1960, p. 229, et rectificatif au *Journal officiel* du 19 janvier 1960, p. 571).

## Article II

A l'article 2 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. »

## Article III

A l'article 3 de la Convention :

a) L'alinéa 1<sup>er</sup> est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« c) Un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

## Article IV

A l'article 4 de la Convention :

a) Les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré, qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« c) Un avis indiquant que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie, qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) L'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c, ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

## Article V

A l'article 6 de la Convention, l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef. »

## Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La lettre de transport aérien doit contenir :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« c) Un avis indiquant aux expéditeurs que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie, qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises. »

### Article VII

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

### Article VIII

A l'article 10 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »

### Article IX

A l'article 15 de la Convention, l'alinéa suivant est inséré :

« 3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable. »

### Article X

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

### Article XI

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

### « Article 22

« 1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 250 000 F. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

« 2. a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison;

« b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

« 3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5 000 F par passager.

« 4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

« 5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties, dans chaque monnaie nationale, en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur or de ces monnaies à la date du jugement. »

### Article XII

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1<sup>er</sup> et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

« 2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées. »

### Article XIII

A l'article 25 de la Convention, les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »

l'expression « Haute Partie contractante » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

« 2. Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures. »

## CHAPITRE II

### *Champ d'application de la convention amendée*

#### Article XVIII

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article 1<sup>er</sup> de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

## CHAPITRE III

### *Dispositions protocolaires*

#### Article XIX

Entre les parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

#### Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article 22, alinéa 1<sup>er</sup>, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

#### Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

#### Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré :

#### « Article 25 A

« 1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

« 2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

« 3. Les dispositions des alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

#### Article XV

A l'article 26 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. »

#### Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. »

#### Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré :

#### « Article 40 A

« 1. A l'article 37, alinéa 2, et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « Haute Partie contractante » signifie Etat. Dans tous les autres cas,

un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

#### Article XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

#### Article XXVII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale :

- a) Toute signature du présent Protocole et la date de cette signature ;
- b) Le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt ;
- c) La date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article XXII ;
- d) La réception de toute notification de dénonciation et la date de réception ;
- e) La réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception ; et
- f) La réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à La Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

#### Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

#### Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

#### Article XXIV

1. Toute partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

#### Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, et de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Ont signé, le 28 septembre 1955 :

République fédérale d'Allemagne .....	Otto Riese. Gerd Rinck. J. Huebener.
Belgique .....	P.A.T. de Smet.
Bésil .....	Trajano Furtado Reis. Claudio Ganns.
Egypte .....	Daeddine Saleh.
France .....	Garnier. André Garnault.
Grèce .....	N. Anissas. Constantine. C. Hacjidimoulas.
République populaire hongroise .....	V. Zalka.
Irlande .....	Timothy J. O'Driscoll.
Israël .....	Isaac Josef Mintz. D. Barnes.
Italie .....	Antonio Ambrosini. P. Savann. Bourzay.
Liéchtenstein .....	Frédéric Schaerer.
Luxembourg .....	Victor Bodson. Pierre Hamer.
Mexique .....	Enrique Loaeza. A. Franco-Rigalt.
Norvège .....	Edwin Alten.
Pays-Bas .....	D. Goedhuis.
Philippines .....	Siméon R. Roxas. Daniel Gomez.
République populaire de Pologne .....	T. Findzinski. K. Pierzynski. S. Minoriski.
Portugal .....	Fernand Quartin. De Oliveira Bastos.

République populaire roumaine .....	M. Cociu. L. Badulescu.
Salvador .....	P. A. Delgado. M. R. Ramirez. F. Parraga.
Suède .....	Karl Sidenbladh.
Suisse .....	Fritz Stalder.
République tchécoslovaque .....	Fr. Novak. V. Bauer.
Union des républiques socialistes soviétiques .....	V.M. Danilitchev.
Venezuela .....	Chafarzet-Urbina. Ramon Carmona. V.J. Delascio.

## CONVENTION

complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (1)

Les Etats signataires de la présente convention,

Considérant que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport ;

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation,

Sont convenus de ce qui suit :

### Article 1<sup>er</sup>

Dans la présente convention :

*a)* Convention de Varsovie signifie soit la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à La Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa *b*, est régi par l'une ou par l'autre ;

*b)* Transporteur contractuel signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;

*c)* Transporteur de fait signifie une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa *b* mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

### Article 2

Sauf disposition contraire de la présente convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa *b*, est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles

(1) Ratification autorisée par la loi n° 63-809 du 6 août 1963 (*J.O.* du 8 août 1963, p. 7350).

Publication par décret n° 66-813 du 25 octobre 1966 (*J.O.* du 5 novembre 1966, p. 9709).

de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

#### Article 3

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

#### Article 4

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

#### Article 5

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

#### Article 6

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

#### Article 7

Toute action en responsabilité relative au transport effectué par le transporteur de fait peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

#### Article 8

Toute action en responsabilité prévue à l'article 7 de la présente convention doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

#### Article 9

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 8.

#### Article 10

Sous réserve de l'article 7, aucune disposition de la présente convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

### Article 11

La présente convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 13, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

### Article 12

1. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

### Article 13

1. Lorsque la présente convention aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

### Article 14

1. La présente convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.
2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

### Article 15

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.
2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

### Article 16

1. Tout Etat contractant peut, lors de la ratification de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique que la présente convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, la présente convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article 15, dénoncer la présente convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

### Article 17

Il ne sera admis aucune réserve à la présente convention.

### Article 18

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :

- a) Toute signature de la présente convention et la date de cette signature;
- b) Le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) La date à laquelle la présente convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article 13;
- d) La réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) La réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 16 et la date de réception.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Guadaluajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la convention en langue russe.

La présente convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article 11, elle restera ouverte à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Brésil ..... TRAJANO FURTADO REIS.

France ..... A. LE GUEN.

Guatemala ..... F. JUAREZ RODAZ.

## **Conventions de Droit pénal**

**5 – Convention de Tokyo**

**6 – Convention de La Haye**

**7 – Convention de Montréal**



c) Conventions internationales de droit pénal

**CONVENTION**

**relative aux infractions et à certains autres actes survenant  
à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (1)**

Les Etats parties à la présente Convention sont convenues des dispositions suivantes :

**TITRE I<sup>er</sup>**

**CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION**

**Article 1<sup>er</sup>**

1. La présente Convention s'applique :

a) Aux infractions aux lois pénales ;

b) Aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet 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 Etat.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

**Article 2**

Sans préjudice des dispositions de l'article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée

---

(1) Ratification autorisée par la loi n° 70-490 du 11 juin 1970 (J.O. du 12 juin 1970).  
Publication par décret n° 71-151 du 19 février 1971 (J.O. du 27 février 1971, p. 1957).

comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

## TITRE II

### COMPÉTENCE

#### Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

#### Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :

- a) Cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;
- b) Cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) Cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) Cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) L'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

## TITRE III

### POUVOIRS DU COMMANDANT D'AÉRONEF

#### Article 5

1. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le

territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent titre, et nonobstant les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> (§ 3), un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

#### Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) Pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
  - b) Pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
  - c) Pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent titre.
2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

#### Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :
  - a) Ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, c, pour permettre sa remise aux autorités compétentes;
  - b) L'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

#### TITRE IV

### CAPTURE ILLICITE D'AÉRONEFS

#### Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence, ou menace de violence, une personne à bord a généré l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.
2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

#### TITRE V

### POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

#### Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.

#### Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.
2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.
3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.
4. Tout Etat contractant, auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un

c) La personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

#### Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, b, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1, a ou b.
2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

#### Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.
2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.
3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

#### Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant (1) de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué

(1) Bien qu'il n'y ait pas eu de rectificatif publié au *Journal officiel*, il y a lieu de lire : « exploitant » et non « exploitation » à l'avis du service compétent du ministère des affaires étrangères après vérification.

aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

#### Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

#### Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, accorde à cette

personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

### TITRE VI

#### AUTRES DISPOSITIONS.

##### Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

##### Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

##### Article 18

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

### TITRE VII

#### DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

##### Article 19

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

#### Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :

- a) Toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) Le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) La date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 21;
- d) La réception de toute notification de dénonciation et la date de réception et
- e) La réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 24 et la date de réception.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Tokyo, le 14 septembre 1963, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Congo-Brazzaville .....	F. OLLASSA.
Federal Republic of Germany .....	HERBERT DITTMANN. HEINRICH GRUTZNER.
Guatemala .....	F. JUAREZ RODAS.
Holy See .....	SUEMASA OKAMOTO.
Indonesia .....	G. RISAKOTTA.

#### Article 20

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 21

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

#### Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les

## CONVENTION

pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,  
ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970 (1)

### PRÉAMBULE

Les Etats Parties à la présente convention,

Considérant que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile;

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement;

Considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

Sont convenus des dispositions suivantes :

#### Article 1<sup>er</sup>

Commets une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol :

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

#### Article 2

Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

#### Article 3

1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

(1) Ratification autorisée par la loi n° 72-568 du 5 juillet 1972 (J.O. du 6 juillet 1972).

Publication par décret n° 73-171 du 15 février 1973 (J.O. du 23 février 1973).

présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats parties à la présente convention.

#### Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.
2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.
3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1 du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.
4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention, conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

#### Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

#### Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.
2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

#### Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

- a) Si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;
  - b) Si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;
  - c) Si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.
2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas, conformément à l'article 8, vers l'un des Etats visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

#### Article 5

Les Etats contractants qui constituent, pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la

latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent par l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

**Article 9**

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 4, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

**Article 10**

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

**Article 11**

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) Aux circonstances de l'infraction ;
- b) Aux mesures prises en application de l'article 9 ;
- c) Aux mesures prises à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction, et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

**Article 12**

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux Gouvernements dépositaires.

**Article 13**

1. La présente Convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à La Haye du 1<sup>er</sup> au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la Convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme Gouvernements dépositaires.

3. La présente Convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente Convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 3 du présent article, ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les Gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront de la date de

chaque signature, de la date du dépôt du chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée par les Gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies, et conformément aux dispositions de l'article 83 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944).

#### Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par voie de notification écrite adressée aux Gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les Gouvernements dépositaires.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à La Haye, le 16 décembre 1970, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Pour le Royaume d'Afghanistan.....	SULTAN M. GHAZI.	
Pour la République algérienne démocratique et populaire .....		
Pour la République Argentine.....	J.C. ARAUJO. ENRIQUE A. MUSSEL.	
Pour le Commonwealth d'Australie.....	ALEXANDER DOWNER.	15 juin 1971.
Pour la République d'Autriche .....	WILFRIED PLATZER.	28 avril 1971.
Pour les Barbades.....	W. WALDRON-RAMSEY.	
Pour le Royaume de Belgique.....	W. VAN CAUWENBERG.	
Pour la République fédérative du Brésil.....	G. NASCIMENTO-SILVA. JOSÉ FRAGA-LOURENCO. JULIO VALENTE.	
Pour la République populaire de Bulgarie.....	L. KIOUTCHOUKOV.	

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie.....
 D. GLOUCHENKO. |  |

« Ne se considère pas comme engagée par les dispositions du point 1 de l'article 12, prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

Pour la République Khmer du Cambodge.	TAT NARAC.	
Pour la République fédérale du Cameroun.....		
Pour le Canada .....	A. J. PICK.	4 juin 1971.
Pour Ceylan.....		
Pour la République du Chili.....	CHULVARO BUNSTER.	

« Le Gouvernement du Chili déclare qu'il ne se considère pas comme engagé par les dispositions du point 1 de l'article 12, prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

Pour la République de Chine.....	FUSUNG CHU.	
Pour la République de Colombie.....	R. DE ZUBIRIA.	
Pour la République populaire du Congo.....		
Pour la République du Costa Rica.....	A. ORTIZ.	
Pour la République socialiste de Tchecoslovaquie.....	VACLAV MALY.	
Pour le Royaume de Danemark.....	E. KROG-MEYER.	
Pour la République d'El Salvador .....	P. VAN ECK.	
Pour l'Empire d'Ethiopie	Signature illisible.	
Pour la République de Finlande.....	OTSO WARTIOVAARA.	8 janvier 1971.
Pour la République française.....	GUY DE LACHARRIÈRE.	
Pour la République gabonaise .....	SIMON PITHER.	
Pour la République fédérale d'Allemagne.....	HORST GROEPPER.	

## CONVENTION

**pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité  
de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 (1)**

Les Etats parties à la présente Convention,

Considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile ;

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement ;

Considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### Article 1<sup>er</sup>

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

a) Accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

b) Détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

c) Place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

d) Détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

e) Communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

a) Tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article ;

(1) Adhésion de la France à la convention autorisée par la loi n° 75-1132 du 10 décembre 1975 (J.O. du 12 décembre 1975), publiée par décret n° 76-923 du 2 octobre 1976 (J.O. du 13 octobre 1976).

b) Est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

#### Article 2

Aux fins de la présente convention :

- a) Un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;
- b) Un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend, en tout état de cause, à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

#### Article 3

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1<sup>er</sup>.

#### Article 4

1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. Dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que :

a) Si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou

b) Si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup>.

#### Article 5

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

- a) Si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;
- b) Si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;
- c) Si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;
- d) Si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

#### Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 5, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

#### Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

#### Article 8

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 5.

#### Article 9

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

#### Article 10

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1<sup>er</sup>.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1<sup>er</sup>, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

#### Article 11

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

#### Article 12

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1<sup>er</sup> sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 5.

#### Article 13

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) Aux circonstances de l'infraction ;
- b) Aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10 ;
- c) Aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction, et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

#### Article 14

1. Tout différend entre les Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande

l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

#### Article 16

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe:

Pour la République Argentine..... ROBERTO TEMPORINI.  
O. A. AINCHIL.

Pour le Commonwealth d'Australie..... ALEXANDER DOWNER. 12 octobre 1972.

Pour la République d'Autriche..... WILFRIED PLATZER. 13 novembre 1972.

Pour la Barbade..... OLIVIER JACKMAN.

Pour le Royaume de Belgique..... PIRSON.

Pour la République fédérative du Brésil..... EDIVIO SANCTOS.  
(Avec réserve, en vertu des paragraphes 2 et 1 de l'article 14)

Pour la République populaire de Bulgarie..... L. JELIAKOV.  
(Avec réserve, en vertu du paragraphe 2 de l'article 14)

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie..... V. LOUKIANOVITCH.

« La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 prévoyant que les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de Justice, à la demande de l'une des Parties. »

Pour la République fédérale du Cameroun..... ANDRE BISSONNETTE.

Pour le Canada.....

Pour Ceylan.....

Pour la République du Tchad..... ADOUM AGANAYE.

Pour la République du Chili.....

d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra, à tout moment, lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

#### Article 15

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur, conformément au paragraphe 3 du présent article, pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de Montréal.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les Gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de

## PROTOCOLE

pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 (1)

Les Etats parties au présent Protocole,

Considérant que les actes illicites de violence qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité des personnes dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale ou qui mettent en danger la sécurité de l'exploitation de ces aéroports minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de ces aéroports et perturbent la sécurité et la bonne marche de l'aviation civile pour tous les Etats ;

Considérant que de tels actes préoccupent gravement la communauté internationale et que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir les mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs ;

Considérant qu'il est nécessaire d'adopter des dispositions complémentaires à celles de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, en vue de traiter de tels actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### Article 1<sup>er</sup>

Le présent Protocole complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 (nommée ci-après « la Convention »), et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

(1) Ratification autorisée par la loi n° 89-435 du 30 juin 1989.  
Publication par décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 (*J.O.* du 9 novembre 1989, p. 13944).  
Entrée en vigueur le 6 octobre 1989.

### Article 2

1. A l'article 1<sup>er</sup> de la Convention, le nouveau paragraphe 1 *bis* suivant est ajouté :

« 1 *bis*. — Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

« a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou

« b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport,

« si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport. »

2. Au paragraphe 2, alinéa a, de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention, les mots suivants sont insérés après les mots « paragraphe 1<sup>er</sup> » :

« ou au paragraphe 1 *bis* ».

### Article 3

A l'article 5 de la Convention, le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté :

« 2 *bis*. — Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues au paragraphe 1 *bis* de l'article 1<sup>er</sup> et au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'Etat visé à l'alinéa a du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article. »

### Article 4

Le présent Protocole sera ouvert le 24 février 1988 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 9 au 24 février 1988. Après le 1<sup>er</sup> mars 1988, il sera ouvert à la signature de tous les Etats à Londres, à Moscou, à Washington et à Montréal, jusqu'à son entrée en vigueur conformément à l'article VI.

### Article 5

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. Tout Etat qui n'est pas Etat contractant à la Convention peut ratifier le présent Protocole si en même temps il ratifie la Convention ou adhère à la Convention, conformément à l'article 15 de celle-ci.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui sont désignés par les présentes comme dépositaires.

### Article 6

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de dix Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du dixième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par les dépositaires, conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et de l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944).

### Article 7

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. Tout Etat qui n'est pas Etat contractant à la Convention peut adhérer au présent Protocole si en même temps il ratifie la Convention ou adhère à la Convention, conformément à l'article 15 de celle-ci.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès des dépositaires et l'adhésion produira ses effets le trentième jour après ce dépôt.

### Article 8

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par voie de notification écrite adressée aux dépositaires.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les dépositaires.

3. La dénonciation du présent Protocole n'aura pas d'elle-même l'effet d'une dénonciation de la Convention.

4. La dénonciation de la Convention par un Etat contractant à la Convention complétée par le présent Protocole aura aussi l'effet d'une dénonciation du présent Protocole.

### Article 9

1. Les dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui auront signé le présent Protocole ou y auront adhéré, ainsi que tous les Etats qui auront signé la Convention ou y auront adhéré :

a) de la date de chaque signature et de la date du dépôt de chaque instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci ;

b) de la réception de toute notification de dénonciation du présent Protocole et de la date de cette réception.

2. Les dépositaires notifieront également aux Etats mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> de la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément à l'article VI.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal, le vingt-quatrième jour du mois de février de l'an mil neuf cent quatre-vingt-huit, en quatre originaux, chacun en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

#### DÉCLARATION FRANÇAISE

En déposant son instrument de ratification du Protocole du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, la République française rappelle et confirme la déclaration faite lors de son adhésion à la convention précitée selon laquelle, conformément à l'article 14, paragraphe 2, la République ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 dudit article selon lequel « tout différend entre les Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice en déposant une requête, conformément au statut de la Cour ».

La déclaration ci-dessus est applicable au Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile du 23 septembre 1971.

---



