

Le droit aérien international



Le droit aérien international

- Les conventions aériennes internationales
- Les organisations aériennes internationales
- Le ciel unique européen – *Single European Sky*
- Le droit aérien en France
- Le cas de l'aviation militaire

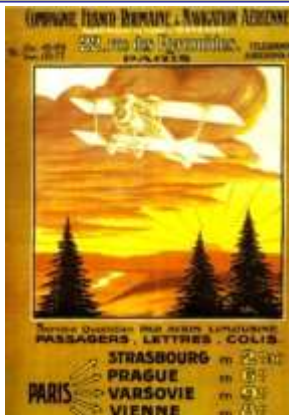


Le droit aérien international et les conventions aériennes internationales



Le contexte juridique

Le droit aérien s'est rapidement développé sur le plan international dès la fin de la WW1 en raison de l'accroissement très rapide du trafic aérien et de la nature transfrontalière des activités aériennes



Le droit aérien est l'une des composantes du droit du transport.

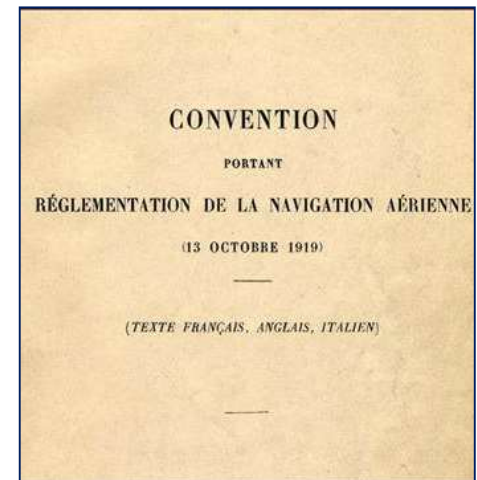
- ❑ Il englobe le statut juridique de l'aéronef et les règles relatives à son milieu naturel qui est l'air.
- ❑ Aéronef : « un appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air ».

Les origines du droit aérien

- Lors de la conférence de la Paix de Paris en 1919, Albert Roper présente aux Alliés un projet qui deviendra la **Commission Internationale de Navigation Aérienne (CINA)**, chargée de veiller à la coopération mondiale dans le domaine de l'aviation civile.
- **Une Convention portant réglementation de la navigation aérienne** est signée par 27 Etats, le 13 octobre 1919.



Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations (précurseur de l'OACI)



Les origines du droit aérien

- Face à la croissance du trafic, 6 compagnies aériennes européennes (*Danemark, Allemagne, Grande-Bretagne, Norvège, Suède puis les Pays-Bas*) fondent, à la Haye, en 1919, the **International Air Traffic Association (IATA)**
 - faciliter la standardisation des documents et des titres des passagers ;
 - partager les procédures techniques.
- Cette première IATA donnera naissance en 1945 à la IATA actuelle : **International Air Transport Association**



Les origines du droit aérien

- ❑ **La Conférence internationale de Paris** de 1925 a donné naissance à la première convention internationale de droit privé relative à « *l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* ».
- ❑ **La Convention de Varsovie** du 12 octobre 1929 régit la responsabilité des transporteurs aériens et établit une présomption de faute à l'égard du transporteur. Elle est toujours en vigueur, malgré les modifications profondes apportées ultérieurement par :
 - **le protocole de La Haye**, adopté en 1955, entré en vigueur en 1963 ;
 - **l'accord de Montréal**, qui élève le plafond de la responsabilité des transporteurs au regard des passagers, bagages et du fret.

Les origines du droit aérien

- ❑ **La convention de Chicago** signée le 7 décembre 1944 à Chicago par 52 pays, représente la Charte internationale de la navigation civile.
- ❑ Elle crée **l'Organisation de l'aviation civile internationale** (OACI)
- ❑ Le droit aérien public repose aussi sur des accords bilatéraux
- ❑ **L'Association internationale du transport aérien (avril 1945) est une coopération** entre compagnies aériennes.



Les origines du droit aérien

- ❑ En matière de **droit privé**, la **convention de Varsovie de 1929** constitue l'une des principales sources de droit aérien privé. Elle règle les rapports entre exploitants et particuliers.



- ❑ Les exploitants regroupent **les compagnies de transport aérien, les entreprises de travail aérien et les aéroclubs**.
- ❑ Les particuliers se composent des **passagers liés par contrat à l'exploitant et des tiers qui sont à la surface du sol**.

Les origines du droit aérien

- ❑ Trois conventions concernent par ailleurs les infractions commises dans l'espace aérien :
 - ➔ **La convention de Tokyo de 1963** consacre l'application de la loi pénale du pavillon sous lequel vole l'aéronef ;
 - ➔ **La convention de La Haye de 1970** traite quant à elle de la piraterie aérienne ;
 - ➔ **La convention de Montréal de 1971** concerne la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile.

Les origines du droit aérien

- ❑ En France, **le texte de base est la loi du 31 mai 1924** relative à la navigation aérienne.
- ❑ La France dispose d'un **code de l'aviation civile instauré par la loi du 3 avril 1958**
- ❑ Aujourd'hui, **la France applique le droit européen de l'aviation civile** (EASA)

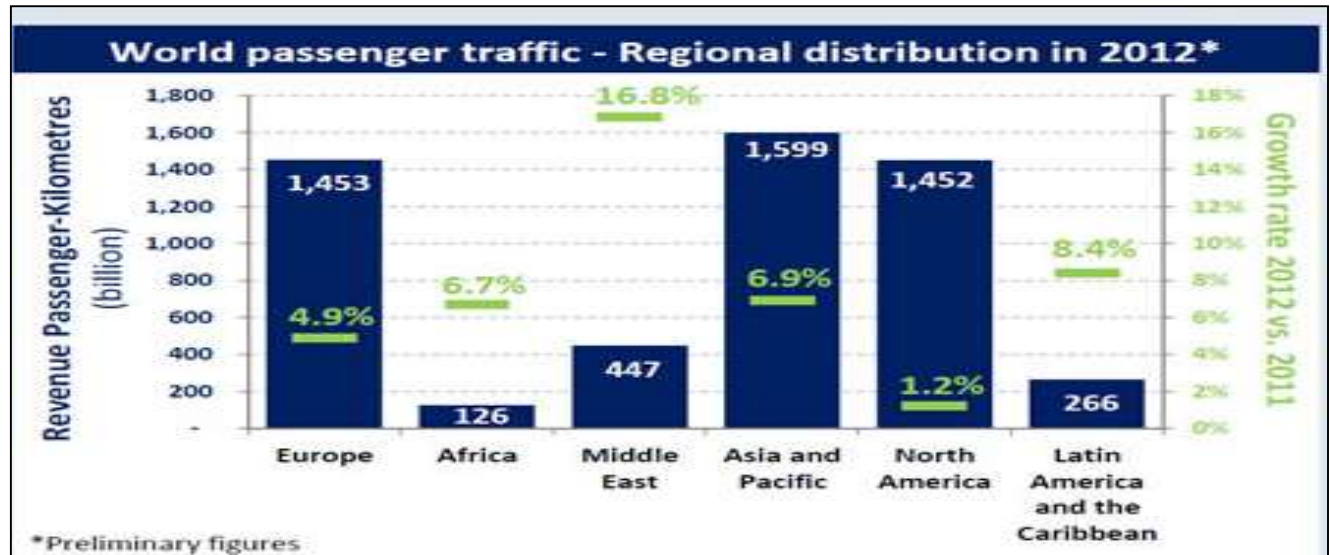
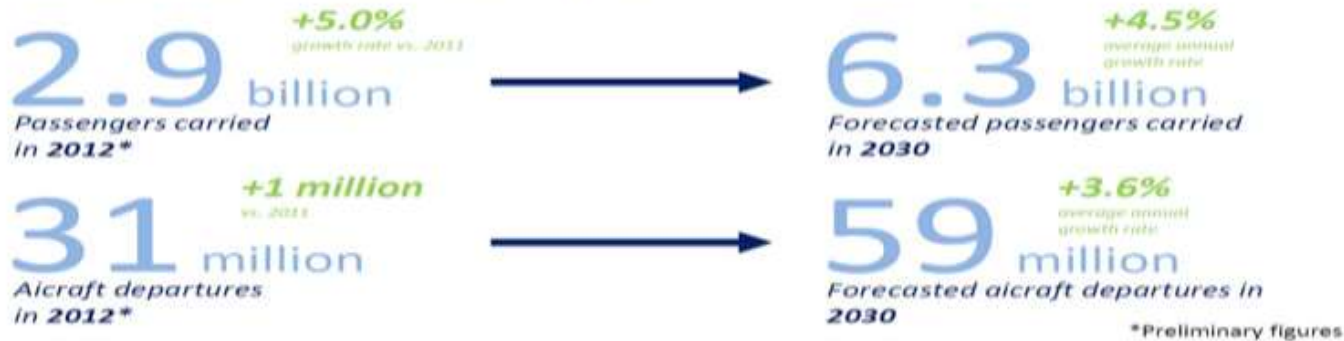


Le droit aérien et les organisations aériennes internationales



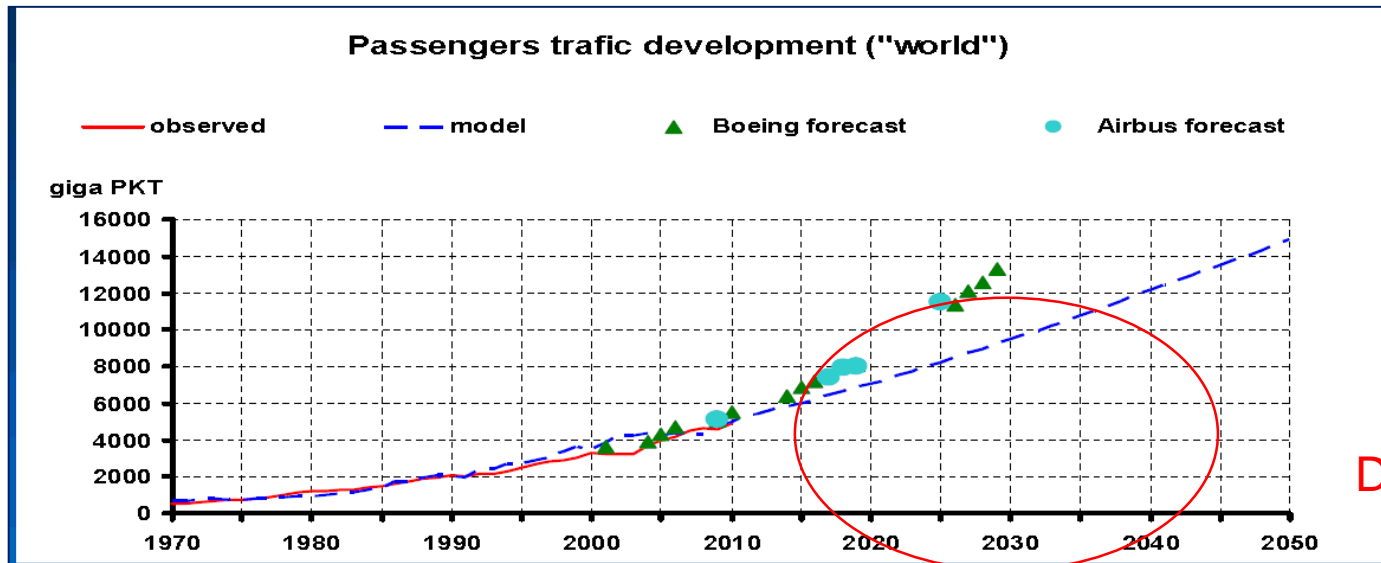
Le contexte aérien international

The World of Civil Aviation: Facts & Figures



Le contexte aérien international

Passenger-kilometres of travel (PKT)



Les vols militaires représentent 1,65 % du trafic aérien en Europe

Cadre international du droit aérien



- Les textes formant le droit aérien international sont de trois ordres :
 - **Droit aérien public** de dimension internationale
 - **Droit aérien privé** de dimension internationale
 - La législation de chaque état relative à **l'aviation militaire**

L'OACI ou ICAO

- ❑ La Convention de l'Aviation Civile Internationale a fondé en 1944 l'**Organisation de l'Aviation Civile Internationale** qui dépend de l'ONU.



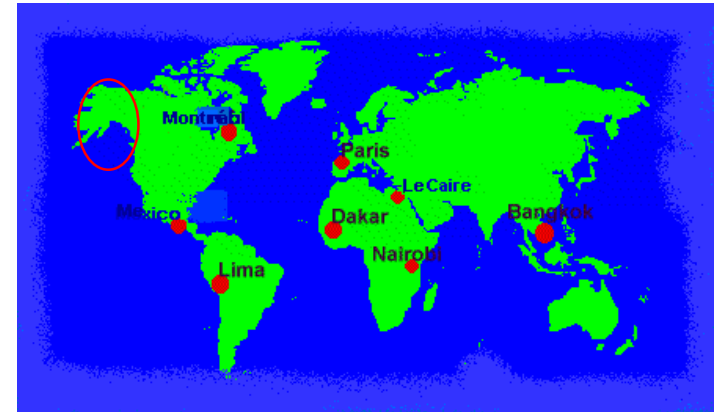
- ❑ L'OACI émet des normes et pratiques recommandées (*Standards And Recommended Practices*) et des procédures dites PANS (*Procedures for Air Navigation Services*).
- ❑ 10 000 + SARP dans les 19 Annexes à la Convention de Chicago

Le fonctionnement de l'OACI

- ❑ **L'OACI, qui siège à Montréal, regroupe 191 États-membres**, est composée d'une Assemblée, d'un Conseil, de comités et de commissions.



800 personnes



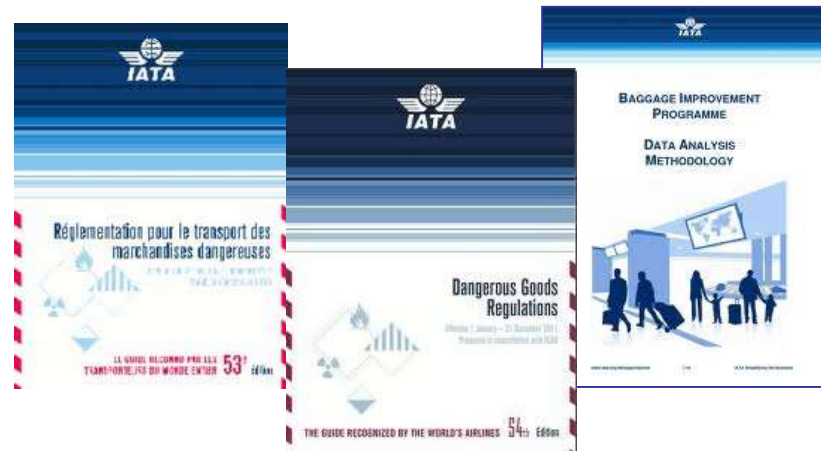
- ❑ **Elle dispose de 7 bureaux régionaux permanents** qui lui permettent de servir plus efficacement les besoins locaux.
- ❑ **Le bureau Europe comprend 56 États dont la France.**

Le fonctionnement de l'OACI

- ❑ *Réaliser la croissance durable du système d'aviation civile mondiale*
- ❑ Conseil élu tous les 3 ans, formé de représentants de trente-six États.
- ❑ Le conseil est assisté d'une Commission technique (**Commission de Navigation aérienne**) de dix-neuf membres choisis pour leur expertise.
- ❑ Le secrétariat de l'organisation a **5 directions** (navigation aérienne, transport aérien, coopération technique, affaires juridiques, administration).
- ❑ Le Conseil de l'OACI a mis en place, en 1983, un **Comité de la protection de l'environnement en aviation** (CAEP).

IATA - International Air Transport Association

- ❑ **L'IATA, c'est une association type loi 1901** fondée en avril 1945 à la Havane. Le siège est à Montréal. Elle réunit la quasi-totalité des transporteurs aériens (**240 membres – 85% du trafic mondial**).



- ❑ **L'IATA est devenue une fabrique de règles universellement respectées.** C'est une organisation qui régule le transport aérien.

IATA - International Air Transport Association

The screenshot displays the IATA website interface. At the top left is the IATA logo. A navigation bar contains the following items: a home icon, 'Programs', 'Policy', 'Publications', 'Services', 'Training', 'Events', 'Pressroom', and a dropdown menu labeled 'You & IATA'. The main content area is divided into several columns. The left column lists categories such as 'Cargo' (with sub-items like Dangerous Goods, Live Animals, Pharma, etc.), 'Airline Distribution', and 'Work Groups'. The middle column lists 'Passenger' services, 'Environment' (Alternative Fuels, Carbon Offset, etc.), and 'Operations & Infrastructure' (Ground Operations, Fuel, Air Traffic Management, etc.). The right column features 'Simplifying the Business', 'Safety', and 'Security & Facilitation'. A prominent feature on the right is a box titled 'New Distribution Capability' with an image of airport seating and the text 'Simplifying the Business while providing passengers with personalized choice of products and services'. At the bottom left, the URL 'index.aspx' is visible.

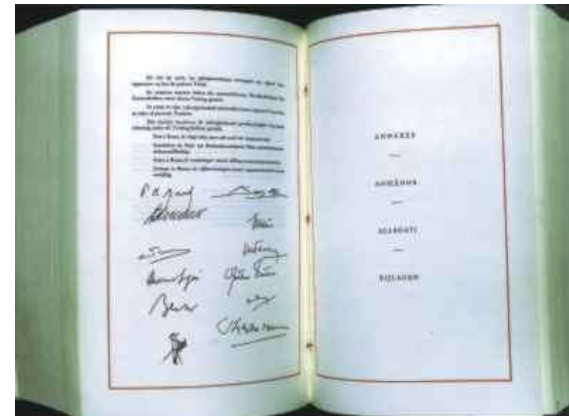


Le droit aérien en Europe



Le droit aérien en l'Europe

- ❑ Le transport aérien est mentionné dans le **Traité de Rome du 25 mars 1957**.



- ❑ La **construction européenne** est fondée sur des **transferts de compétences souveraines**, alors que la **Convention de Chicago** prône une **souveraineté absolue des États** sur leur espace aérien.

Le droit aérien en Europe

- ❑ Le droit aérien européen a été porté par l'évolution du marché commercial et, en particulier, la déréglementation (**deregulation**) du transport aérien aux US (1978) et la restructuration de l'activité aérienne qui a suivi.



14 août 1978



Le droit aérien en Europe

- ❑ En 1986, sommet de La Haye : « **marché unique du transport aérien** ».
- ❑ Le 14 décembre 1987, la CEE décrète que **l'aviation commerciale européenne dépend du droit européen.**
- ❑ De 1987 à 1999, des « **paquets aériens** » **réglementaires** se mettent en place dans l'Europe communautaire
- ❑ En 1999, la commission propose de **transformer l'espace aérien européen en un véritable ciel unique.**



Le droit aérien en Europe

Mesures d'organisation du marché du transport aérien en vue du marché

- ❑ **Premier paquet aérien de décembre 1987:**
 - ❑ souplesse tarifaire
 - ❑ début de libéralisation de l'accès au marché
- ❑ **Deuxième paquet en juin 1990 :**
 - ❑ accentue les mesures du premier paquet en libéralisant un peu plus
 - ❑ laisse plus d'initiatives aux entreprises pour la fixation de leurs tarifs.
- ❑ **Troisième paquet en juillet 1992 (trois règlements)**
 - ❑ critères d'octroi des licences aux compagnies par les autorités nationales ;
 - ❑ liberté d'accès aux routes intracommunautaires pour les compagnies de l'UE
 - ❑ règles de tarification

Le droit aérien et le droit communautaire

- ❑ Marché intérieur (services aériens, licences transporteurs, paquet aéroportuaire, aviation d'affaires, système commun de tarification, etc.)
- ❑ Droits des passagers (protection des passagers, « liste noire » des compagnies, personnes à mobilité réduite, etc.)
- ❑ Sécurité aérienne (AESA, accidents, responsabilités, etc.)
- ❑ Sûreté aérienne (scanners des aéroports, données passagers, etc.)
- ❑ Ciel unique européen
- ❑ Environnement (*Clean sky*, nuisances, changements climatiques, etc.)
- ❑ Politique européenne de l'aviation communautaire (accords entre UE et pays tiers, « ciel ouvert » entre Europe et US, etc.)

European aviation safety agency (EASA – AESA)



- ❑ L'agence européenne de sécurité aérienne est la clé de voûte de la **stratégie de sécurité aérienne de l'UE.**

- ❑ Opérationnelle depuis 2003, elle compte **31 membres (27 UE + 4 non UE)** et est installée à Cologne (Allemagne).



Objectifs de l'EASA

- ❑ “L'objectif principal [...] est d'établir et de **maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe** ».



750 personnes



- ❑ La Commission européenne et la Direction Générale « Mobilité et Transports » produisent les règlements européens de sécurité.
- ❑ L'EASA les élabore et surveille leur mise en œuvre.

Eurocontrol

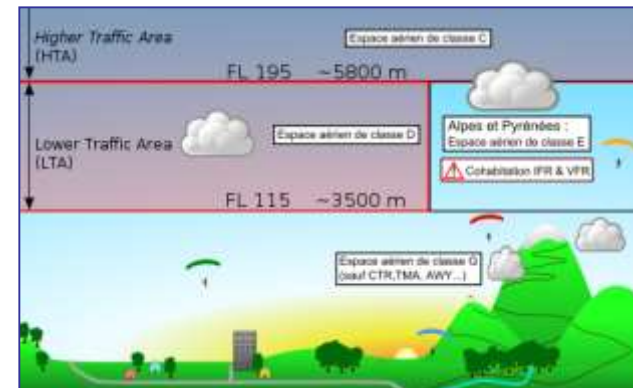
- ❑ Eurocontrol est une **agence interétatique (41 états)**
- ❑ **L'UE ne gouverne pas** mais participe aux travaux



1900 personnes

- ❑ Gestion du réseau européen
- ❑ Gestion de certaines fonctions (plans de vol, redevances de route, etc.)

- ❑ Gestion du centre de Maastricht
- ❑ Support technique aux instances de régulation

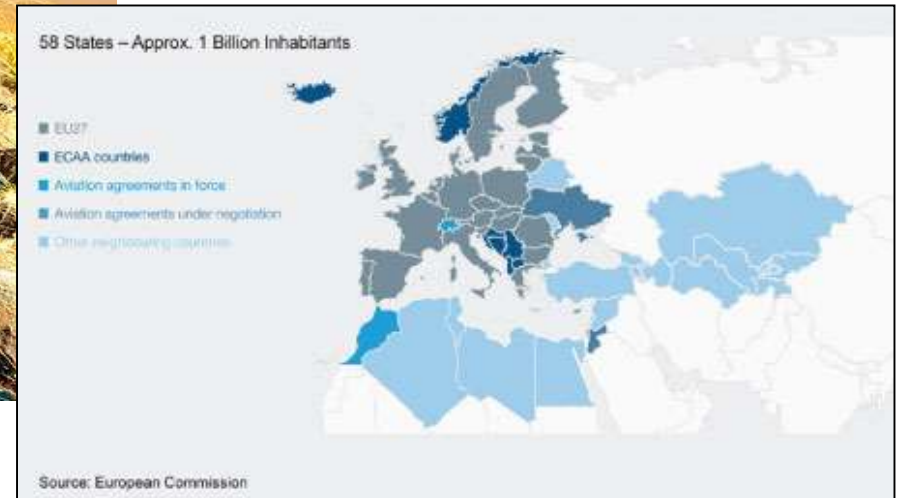


Le droit aérien et le Ciel Unique Européen



L'UE est à l'origine du ciel unique européen

- ❑ La forte congestion du trafic aérien et des retards étaient les conséquences de **la saturation et de la fragmentation des espaces aériens** et du **vieillissement des infrastructures**.



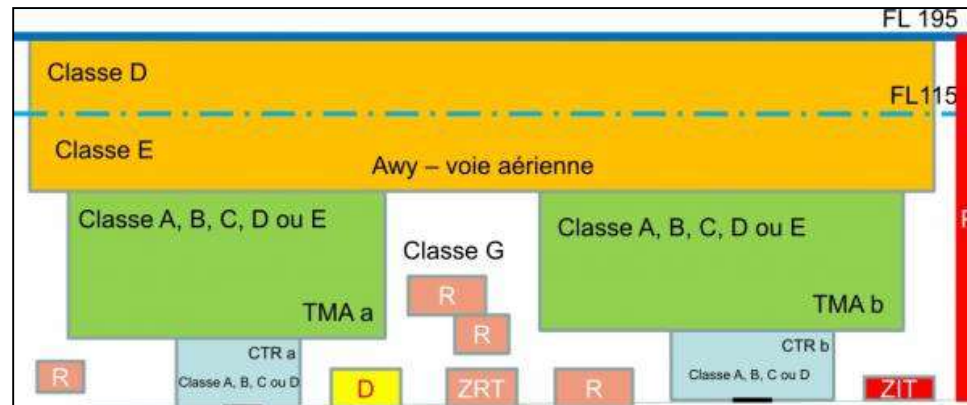
Les objectifs officiels du CUE

- Assurer **l'augmentation du trafic aérien** européen (x 2,5 d'ici 2025) tout en réduisant les retards dus à la congestion du ciel européen ;
- Réduire les **coûts d'exploitation** de 50% en triplant la capacité des centres de contrôle ;
- Augmenter **la sécurité** d'un facteur 10 ;
- réduire l'impact sur **l'environnement** de 10%.



L'UE est à l'origine du ciel unique européen

- ❑ Projet ambitieux étalé sur près de 25 ans.
- ❑ Touche tous les volets de la circulation aérienne (R&D, industrie, compagnies aériennes, prestataires de navigation aérienne)
- ❑ **Le CUE se déroule au cœur de la construction européenne** et des relations complexes entre aviations civiles et aviations étatiques.
- ❑ Ces deux aviations ne sont pas soumises aux mêmes réglementations et doivent cohabiter en permanence dans un ciel « partagé ».



Les outils du CUE

Pilier 1 : *Implementing Rules*

Pilier 2 : **SESAR** *Single European Sky Air Traffic Management Research*



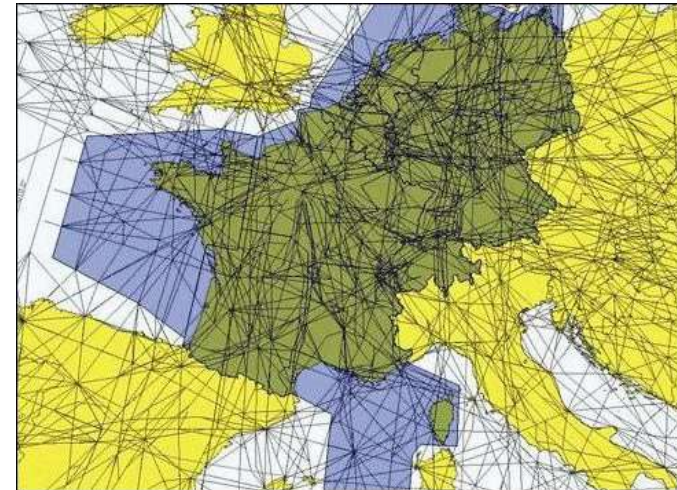
Pilier 3 : **FAB** *Functional Airspace Block*



La législation du CUE

❑ **Le paquet Ciel unique I** (2004) comprend 4 règlements :

- Construction du CUE ;
- Services de navigation aérienne ;
- Organisation/utilisation de l'espace aérien ;
- Interopérabilité du réseau ATM européen.



❑ **Le paquet Ciel unique II** (2009) : comprend un seul règlement -cadre

- Accroissement des performances et viabilité du système aéronautique européen ;
- Définit les piliers de CUE ;
- Il confirme le rôle de l'EASA comme régulateur civil européen

Hier



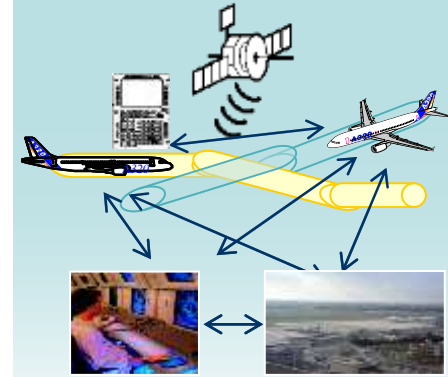
Contrôle "aux procédures"
(*Estimation de la position*)

Aujourd'hui

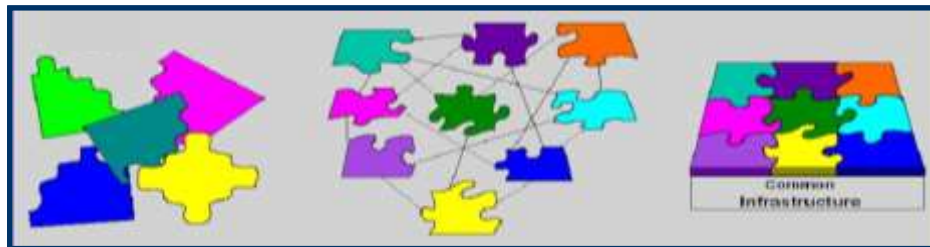


Contrôle Radar
(*Connaissance de la position instantanée et estimation de la position future*)

Demain



Gestion des trajectoires
(*Les positions instantanées et futures sont connues et partagées*)



Systèmes fragmentés



Systèmes interopérables



Systèmes intégrés

REDUCTION DES EXEMPTIONS

CONVERGENCE TECHNOLOGIQUE

Le droit aérien en France



L'administration de la DGAC

- ❑ La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est une administration rattachée au ministre en charge des transports.



Conséquences du CUE pour la DGAC

- Avec la montée en puissance de l'AESA, la DGAC a vu son rôle de régulateur national transféré à l'AESA
- La DGAC a vocation à représenter la France et l'aviation civile française dans la construction du « Ciel unique européen » face à l'émergence inéluctable d'une « DGAC européenne » ou d'une «*European Federal Aviation Agency*»
- Elle conserve un rôle de régulateur national dans des domaines restreints (avions de collection, drones de moins de 150 kg)

La DGAC, garante du droit aérien en France

DGAC

**Direction du
transport aérien
(DTA)**

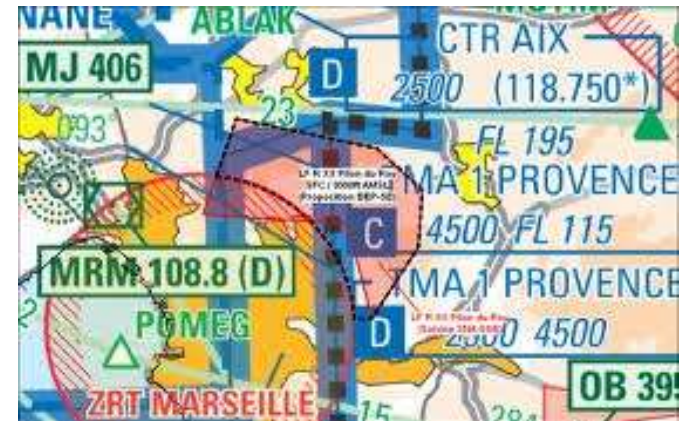
**Direction des
services de la
navigation
aérienne (DSNA)**

**Direction de la
sécurité de
l'aviation civile
(DSAC)**

Missions des DTA et DSNA

□ La DTA (*la direction du transport aérien*)

- Règles nationales de sécurité attendues par l'OACI
- Décisions relatives à l'organisation de l'espace aérien, en liaison avec le ministère de la défense



□ La DSNA (*direction des services de la navigation aérienne*)

- Services de la circulation aérienne



Missions de la DSAC

□ DSAC

- Application des règlements européens
- Agrément des organismes de formation des contrôleurs et licences de contrôle ;
- Autorisations techniques aux compagnies françaises ;
- Surveillance de la fabrication et du MRO des aéronefs ;
- Certification des organismes de formation ;
- Etc.



Le droit aérien et la navigabilité

Droit aérien et navigabilité

→ La navigabilité est définie comme l'aptitude d'un aéronef (quel que soit le type : avion, hélicoptère, planeur, drone, etc.) à effectuer sa mission dans des conditions acceptables de sécurité vis à vis des passagers et de l'équipage, des populations survolées et des autres usagers de l'espace aérien.

Sécurité et sûreté aériennes

- ❑ La sécurité aérienne vise à maîtriser les risques inhérents à l'activité aérienne en vol et au sol
- ❑ La sûreté aérienne cherche à empêcher des actes malveillants ou terroristes dans les aéroports ou dans le ciel



Droit aérien et navigabilité

- La navigabilité, c'est du droit aérien relatif à la sécurité aérienne qui traite :
 - ➔ de la capacité des aéronefs à effectuer de façon sûre leur activité (vol ou sol) ;
 - ➔ de la capacité des techniciens (mécaniciens, logisticiens) à effectuer leur activité de façon normée ;
 - ➔ de la capacité des organismes à offrir un environnement conforme et propice à la sécurité .

Droit aérien et navigabilité

- ❑ PART et FRA 21 : Conception et production
- ❑ PART et FRA M : Gestion du maintien de la navigabilité
- ❑ PART et FRA 145 : Maintenance (technique et logistique)
- ❑ PART et FRA 147 : Formation du personnel
- ❑ PART et FRA 66 : Licences des mécaniciens

Drout aérien et navigabilité

Autorité

Fixe les règles et vérifie leur application

Exploitant

Applique les règles

Aviation civile



Aviation étatique





Le cas de l'aviation militaire



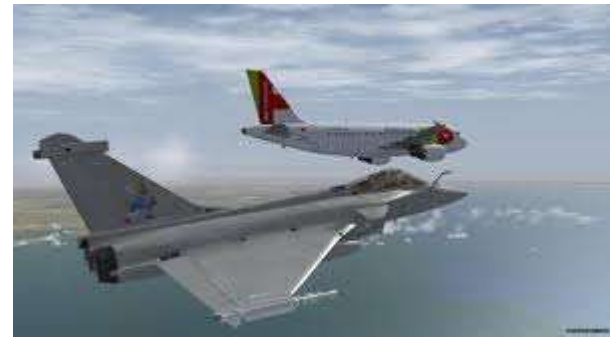
Les aéronefs d'Etat et l'OACI

- ❑ Le corpus de recommandations de l'OACI n'est pas applicable aux aéronefs d'état (Défense, Intérieur, Douane)
- ❑ Aéronefs d'Etat : 1258 aéronefs de 46 types différents et 285 000 heures de vol années pour la Défense et 30 000 pour l'Intérieur



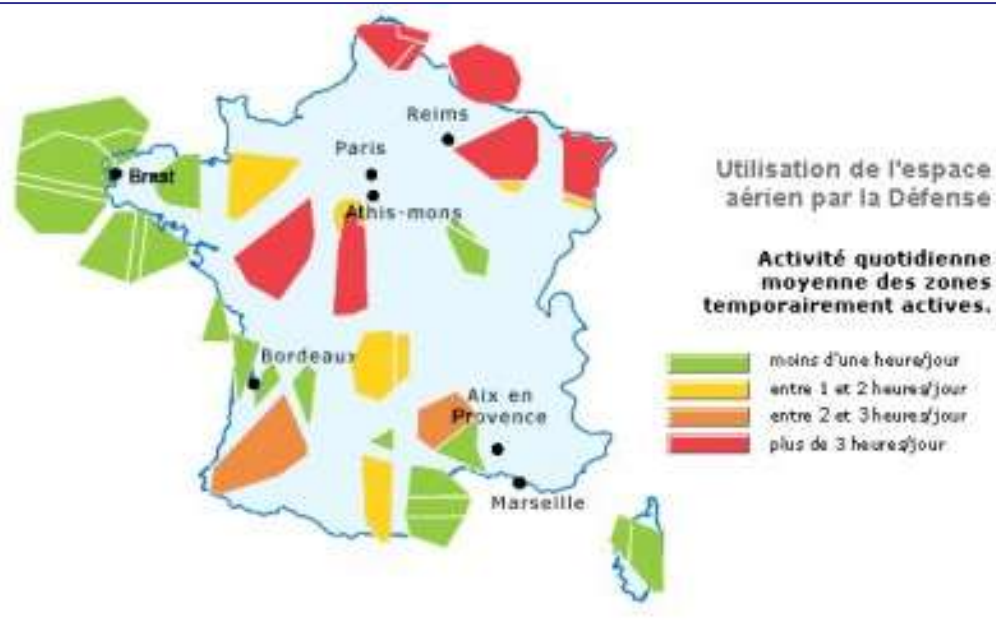
Aviation militaire et CUE

- ❑ Dans la plupart des pays de l'UE, il existe 2 types de circulation aérienne (civile et militaire). Les aviations militaires sont exclues du champ d'application CUE.



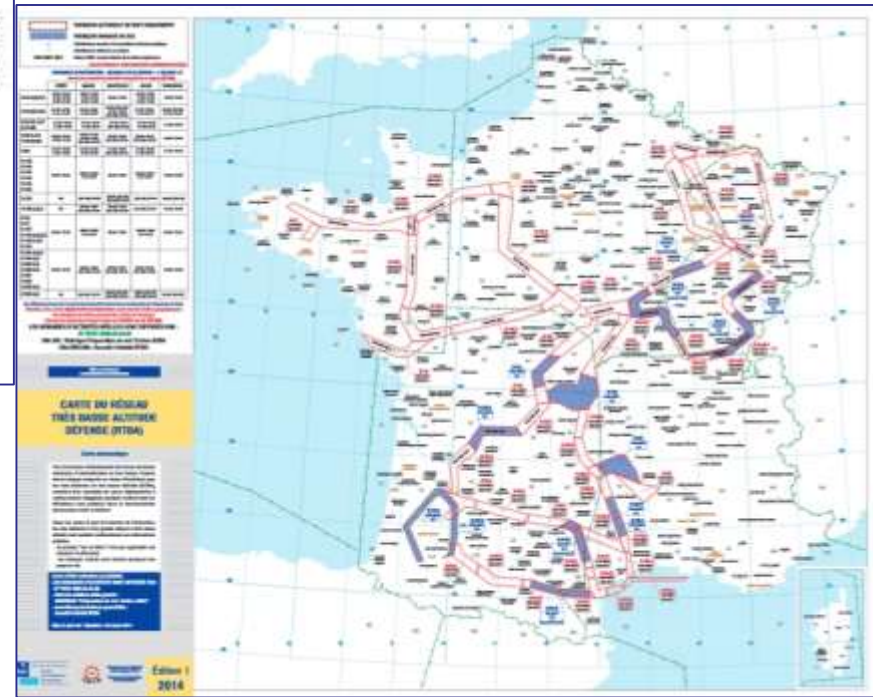
- ❑ Selon le Traité sur le fonctionnement de l'UE, les activités militaires appartiennent au domaine des compétences nationales de la PSDC (politique européenne de sécurité et de défense).

Les zones d'activité militaire



Haute altitude

Basse altitude



La navigabilité des aéronefs d'Etat

- ❑ Les PART sont des normes européennes pour l'aviation civile



- ❑ Les FRA sont des normes françaises pour l'aviation étatique
- ❑ Les EMAR sont des exigences européennes de navigabilité (AED) pour les aéronefs militaires et d'Etat



Le droit aérien international

