



COMITÉ JURIDIQUE – 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

LA DÉFINITION D'AÉRONEF CIVIL ET D'AÉRONEF D'ÉTAT ET SES INCIDENCES SUR L'AVIATION

(Note présentée par la Pologne, la Bulgarie, la République tchèque, Chypre, la Grèce, la Lituanie, la Roumanie, la Slovaquie et la Hongrie)

1. DIFFICULTÉS ET PROBLÈMES LIÉS À L'APPLICATION DES ALINÉAS A) ET B) DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION DE CHICAGO

1.1 Les difficultés et problèmes liés à l'application des alinéas a) et b) de l'article 3 de la Convention de Chicago ont été décrits en 1993 dans l'*Étude du Secrétariat sur les aéronefs civils et les aéronefs d'État*, qui présentait des énoncés de base sur les questions suivantes :

- a) régime juridique applicable ;
- b) couverture d'assurance ;
- c) application des lois civiles ou militaires ;
- d) aéronefs utilisés par des organisations internationales et en vertu des Conventions de la Croix-Rouge.

Certaines questions précises ainsi que deux incidents ont été examinés dans le cadre de cette étude.

1.2 L'absence de règles internationales claires et généralement acceptées a des incidences sur la bonne marche et la sécurité des opérations aériennes internationales.

1.3 N'ayant aucun doute quant au critère de base énoncé à l'alinéa b) de l'article 3 pour la détermination du statut des aéronefs, les auteurs de l'étude constatent, toutefois, des difficultés et incertitudes liées à la classification appropriée des aéronefs utilisés à des fins inhabituelles, en particulier lorsqu'un aéronef :

- a) n'est pas utilisé dans des services militaires, de douane ou de police, mais dans d'autres services d'État ;
- b) considéré par ailleurs comme un aéronef civil ayant un équipage civil est utilisé à des fins militaires ;

- c) est affrété, en tout ou en partie, pour transporter du personnel ou du matériel/fret militaire, de douane ou de police est utilisé en partie pour le transport de passagers ou de fret contre rémunération ;
- d) qui, dans d'autres cas, serait considéré comme un aéronef d'État (peut-être même avec un équipage militaire) est utilisé pour le transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération.

1.4 Après avoir analysé les problèmes connexes, l'étude présente des façons possibles de traiter la question :

- a) amendement de la Convention ;
- b) adoption d'une interprétation officielle de l'OACI ;
- c) amendement éventuel d'Annexes à la Convention et des PANS-RAC.

1.5 En conclusion, l'étude du Secrétariat, reconnaissant les incertitudes quant à l'application de l'alinéa b) de l'article 3, propose d'adopter une interprétation dudit alinéa et d'envisager d'amender le formulaire de plan de vol de l'OACI, les PANS-RAC et certaines Annexes.

1.6 Le Conseil de l'OACI a pris note de l'étude du Secrétariat et a chargé le Secrétaire de la communiquer aux États contractants et aux organisations concernées aux fins d'observations, s'il y a lieu, et de soumettre la question au Comité juridique – sans toutefois, demander son inscription au Programme des travaux du Comité.

1.7 Au cours de la dernière décennie, les définitions d'aéronef civil et d'aéronef d'État et de vol civil et de vol d'État ont été mentionnées incidemment dans d'autres travaux de l'OACI portant sur certaines questions précises, sans toutefois que l'on n'ait tenté de proposer des solutions aux problèmes relatifs à la distinction à faire entre ces notions. Le Doc 4444-ATM/501 (quinzième édition – 2007) contient des informations sur les indicateurs de vol appropriés, y compris HEAD (vol avec statut « Chef d'État ») et STATE (vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police). Toutefois, les règles à appliquer pour la détermination du statut des aéronefs utilisés pour des vols effectués à des fins inhabituelles ne sont toujours pas assez claires.

1.8 En 2012, les définitions d'aéronef d'État et de vol d'État ont aussi été examinées par le Conseil sur la base de l'étude présentée par le Secrétaire du Comité du transport aérien. L'étude portait seulement sur des préoccupations en matière de recouvrement des coûts, mais souscrivait à l'avis général qu'il n'y avait, à ce moment-là, aucune nécessité d'étudier plus en profondeur ces notions.

1.9 L'Étude du Secrétariat de 1993, et par la suite divers autres travaux et documents connexes de l'OACI, ont déjà donné aux États contractants des orientations de base utiles concernant des solutions aux problèmes juridiques (et pratiques) associés à la distinction à faire entre aéronef civil et aéronef d'État et – plus particulièrement – entre vol civil et vol d'État. Certaines questions importantes semblent pourtant être demeurées sans réponse.

1.10 La définition des notions d'aéronef civil et d'aéronef d'État ou de vol civil et de vol d'État revêt non seulement une importance fondamentale dans le cadre du régime de la Convention de Chicago, mais pourrait aussi avoir une certaine pertinence dans le contexte des instruments de droit aérien criminel des Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing (hormis les conventions de droit aérien privé), par opposition aux régimes aéronautiques des États soumis aux réglementations nationales.

1.11 Compte tenu des objectifs de l'OACI et, en particulier, de celui de l'alinéa h) de l'article 44 de la Convention de Chicago qui est de promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale, il faut mentionner qu'il y a trois objectifs spécifiques se rapportant aux aéronefs civils et d'État ou au statut (mixte) inhabituel des aéronefs ou des vols employés à la navigation aérienne internationale :

- a) le premier objectif est lié à la définition d'aéronef civil et d'aéronef d'État ;
- b) le deuxième concerne l'établissement de critères plus précis pour la détermination du statut (civil, d'État ou mixte) des aéronefs et des vols exploités à des fins inhabituelles ;
- c) le troisième objectif a pour but d'assurer la reconnaissance par la communauté aéronautique internationale des règles prévues pour la détermination du statut des aéronefs utilisés pour un vol particulier ou une série de vols (autorité décisionnelle compétente et manière d'indiquer le statut et d'en informer les parties concernées lorsque les règles d'établissement du plan de vol ne sont pas suffisantes).

1.12 Un autre ensemble de problèmes concernent la détermination des lois civiles et d'État (militaires) applicables qui régissent la navigation aérienne, les règles de circulation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, l'exploitation technique des aéronefs, les enquêtes sur les accidents et les questions de responsabilité civile et d'assurance. Il faut noter la tendance en ce qui concerne les législations nationales et certaines organisations internationales (y compris l'OTAN et l'Union européenne) à appliquer les règlements et les normes de sécurité de l'aviation civile lorsque des aéronefs militaires sont utilisés pour le transport de passagers non militaires. Une démarche similaire pourrait être adoptée pour les vols affectés à des services mixtes (État et civil).

2. CONCLUSION

2.1 La résolution de tous ces problèmes exigerait un volume de travail énorme pour la mise à jour et le parachèvement des études pertinentes du Secrétariat de l'OACI ou d'autres organes de l'OACI en vue de l'adoption des documents appropriés. Des études précédentes font mention d'autres mesures possibles, notamment l'amendement de la Convention, l'adoption d'une interprétation officielle de l'OACI et l'amendement d'Annexes ou d'autres documents de l'OACI. On pourrait aussi envisager d'étendre les pouvoirs réglementaires du Conseil de l'OACI à certaines questions d'intérêt commun (civil et militaire). En ayant à l'esprit l'importance des objectifs ci-dessus ainsi que la responsabilité de l'OACI quant à la promotion de la sécurité de l'aviation internationale, le Comité juridique pourrait souhaiter exprimer son avis sur la voie à suivre.

3. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ JURIDIQUE

3.1 Le Comité juridique de l'OACI est invité à exprimer son avis quant à la possibilité de réaliser les objectifs décrits ci-dessus sans amendement de la Convention.