



OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

INSTITUTION SPECIALISÉE
DES NATIONS UNIES

**Séminaire juridique sur le droit aérien
international et l'OACI
Dakar, 28 au 30 novembre 2023**



L'OACI et le cadre juridique de la sécurité de l'aviation civile internationale

M. Benoît Verhaegen

**Conseiller juridique principal et
Chargé des relations extérieures**

Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, OACI

Séminaire juridique OACI/URSAC

Bureau Régional WACAF, Dakar, 28-30 novembre 2023

Plan de la présentation

1. La Convention de Chicago – sécurité
2. Certification des membres d'équipage et de l'aéronef
3. Audits de sécurité de l'OACI
4. SARPs, PANS et SUPPs de l'OACI
5. Services de la circulation aérienne
6. Plans de navigation aérienne
7. Article 83 *bis* de la Convention de Chicago



1. La Convention de Chicago – sécurité

- Adoptée lors de la Conférence de Chicago de 1944 (avant la création des Nations Unies)
- Base pour le développement de l'aviation civile internationale
- La « Constitution » de l'OACI
- Transport aérien: libertés de l'air...
- Aspects techniques: la sécurité un succès !



1. La Convention de Chicago – sécurité

Navigation aérienne – principe de souveraineté

- **Souveraineté sur l'espace aérien**
 - Art. 1: Souveraineté de l'État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire
 - Art. 2: régions terrestres et eaux territoriales (12 NM)
 - Au-delà des eaux territoriales = haute mer
 - Pas de liberté sauf survol + escales techniques pour les vols non réguliers (art. 5)
 - Art. 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 35 et 36
- **Article 11 – Souveraineté sous réserve de:**
 - non-discrimination v/v nationalité de l'aéronef
 - les dispositions de la Convention de Chicago

1. La Convention de Chicago – sécurité

- **Préambule**

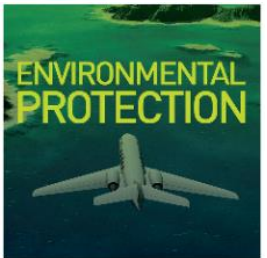
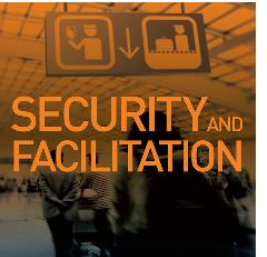
- [...] les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière **SÛRE** et ordonnée [...]

- **Article 44: Buts et objectifs de l'Organisation:**

- Assurer le développement ordonné et SÛR de l'aviation civile dans le monde entier (a)
- Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien **SÛR**, régulier, efficace et économique (d)
- Promouvoir la **SÉCURITÉ** de vol dans la navigation aérienne internationale (h)

Objectifs stratégiques de l'OACI

- **Sécurité**: Renforcer la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale.
- **Capacité et efficacité de la navigation aérienne**: Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile.
- **Sûreté et facilitation**: Renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation civile à l'échelle mondiale.
- **Développement économique du transport aérien**: Renforcer le développement d'un système sûr et économiquement viable d'aviation civile.
- **Protection de l'environnement** : Limiter au minimum les effets néfastes des activités d'aviation civile sur l'environnement.



Sécurité de l'aviation - Définition

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.



Source: Annexe 19 « Gestion de la sécurité », Définitions

1. La Convention de Chicago – sécurité

- **Exceptions à la souveraineté: réglementation internationale**
 - Art. 12: Règles de l'air (+ art. 23 et 25)
 - Art. 28: Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés
 - Art. 33: Reconnaissance des certificats et licences
- **Normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARPs): art. 37, 54 I) et 90**

2. Certification des membres d'équipage et de l'aéronef

Certification et délivrance des licences

- **Certification**
 - Aéronefs (art. 31, Annexes 8 et 6)
 - Exploitation technique des aéronefs (Annexe 6)
 - Organismes de maintenance (Annexes 8 et 19)
 - Aérodrômes (Annexe 14)
- **Délivrance des licences**
 - Licences du personnel (art. 32 et Annexe 1)

Annexe 1 – Licences du personnel

L'Annexe 1 contient les SARP adoptées par l'OACI comme normes minimales pour l'octroi de licences:

- Membre de l'équipage de conduite (pilote, navigateur, mécanicien navigant, opérateur radiotéléphoniste navigant)
- Personnel autre que les membres d'équipage de conduite (technicien / ingénieur / mécanicien, contrôleur de la circulation aérienne, agent technique d'exploitation, opérateur radio de station aéronautique, personnel de météorologie aéronautique)



Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs

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

Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, [un poste de télépilotage,] un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs

Annexe 8 - Parties:

- Procédures relatives à la certification et au maintien de la navigabilité continue (Partie II)
- Avions lourds (Partie III)
- Hélicoptères (Partie IV)
- Avions légers (Partie V)
- Moteurs (Partie VI)
- Hélices (Partie VII)
- Avions télépilotés (Partie VIII)
- Hélicoptères télépilotés (Partie IX)
- Postes de télépilotage (Partie X)



Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs

*	<i>État d'immatriculation Service de délivrance</i>	*
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ		
1. Marque de nationalité et d'immatriculation 	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur** 	3. Numéro de série de l'aéronef
4. Catégories et/ou exploitation***		
5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et à † ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. Délivré le Signature		
† Indication du règlement applicable de navigabilité.		
6. ****		

Annexe 8 – Navigabilité des aéronefs

Maintien de la navigabilité:

- Consigne de navigabilité

 MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS <i>Liberté Égalité Partenariat</i>		
CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ N° F-2021-003	Date d'émission : 19 novembre 2021	Page : 1/2
Cette consigne de navigabilité est publiée sur le DGAC pour du matériel :		
 TP 7245F 1 de 2 Numéro de CN : CF-2019-37		
CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ URGENTE		
La présente Consigne de navigabilité (CN) est publiée en vertu de l'article 521.427 du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Il est interdit à toute personne d'effectuer ou de permettre le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité sauf si les exigences de l'article 605.84 du RAC se rapportant aux CN sont satisfaites. L'annexe H de la norme 625, Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs, contient des informations concernant d'autres moyens de conformité aux CN.		
Número : CF-2019-37	Date d'entrée en vigueur : 26 octobre 2019	
ATA : 72	Certificat de type : A-236	
Sujet : Moteur – Manuel de vol de l'aéronef – Limites de fonctionnement		
Applicabilité : Les avions d'Airbus Canada Limited Partnership (anciennement C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), Bombardier Inc.): Modèle BD-500-1A10 portant les numéros de série 50001 et suivants pour les avions dotés de moteurs PW1524G; Modèle BD-500-1A11 portant les numéros de série 55001 et suivants pour les avions dotés de moteurs PW1521G-3 ou PW1524G-3.		
Conformité : Dans les 7 jours à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN, à moins que ce ne soit déjà fait.		
Contexte : Plusieurs cas d'arrêt moteur en vol ont été rapportés sur des avions de la famille BD-500 d'Airbus Canada Limited Partnership. Des enquêtes sont en cours afin d'en déterminer la cause fondamentale. Les résultats préliminaires d'enquête indiquent que des montées à haute altitude effectuées à des niveaux de poussée élevés sur des moteurs d'une certaine poussée nominale pourraient être un facteur contributif. Une telle situation, si elle n'est pas corrigée, pourrait mener à une défaillance non confinée du moteur et entraîner des dommages à l'avion.		
Afin de remédier à cette situation potentiellement dangereuse, la présente CN introduit une nouvelle limite dans le manuel de vol de l'aéronef (MVA) ainsi qu'une procédure normale pour limiter le réglage N1 du moteur à 94 % au-dessus de 29 000 pieds.		
La présente CN est une mesure provisoire et d'autres mesures pourraient suivre dans une prochaine CN.		
Mesures correctives : A. Dans le MVA applicable, modifier la section Limites afin d'y incorporer la limite spécifiée à la figure 1 de la présente CN, et remplacer la section Vérification en montée à haute altitude (avant d'atteindre 35 000 pi.) de la section Procédure normale qui se trouve à la figure 2 de la présente CN.		
		

3. Audits de sécurité de l'OACI

- **A32-11 (1998): création du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)**
- **USOAP** (opérationnel depuis le 1er janvier 1999) est l'élément clé de l'activité de l'OACI dans l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation
- But de USOAP:
 - Recevoir des informations objectives et détaillées sur le niveau de mise en œuvre du système de supervision de la sécurité de l'État

4. Audits de sécurité

- **ICAO USOAP – Principaux aspects**

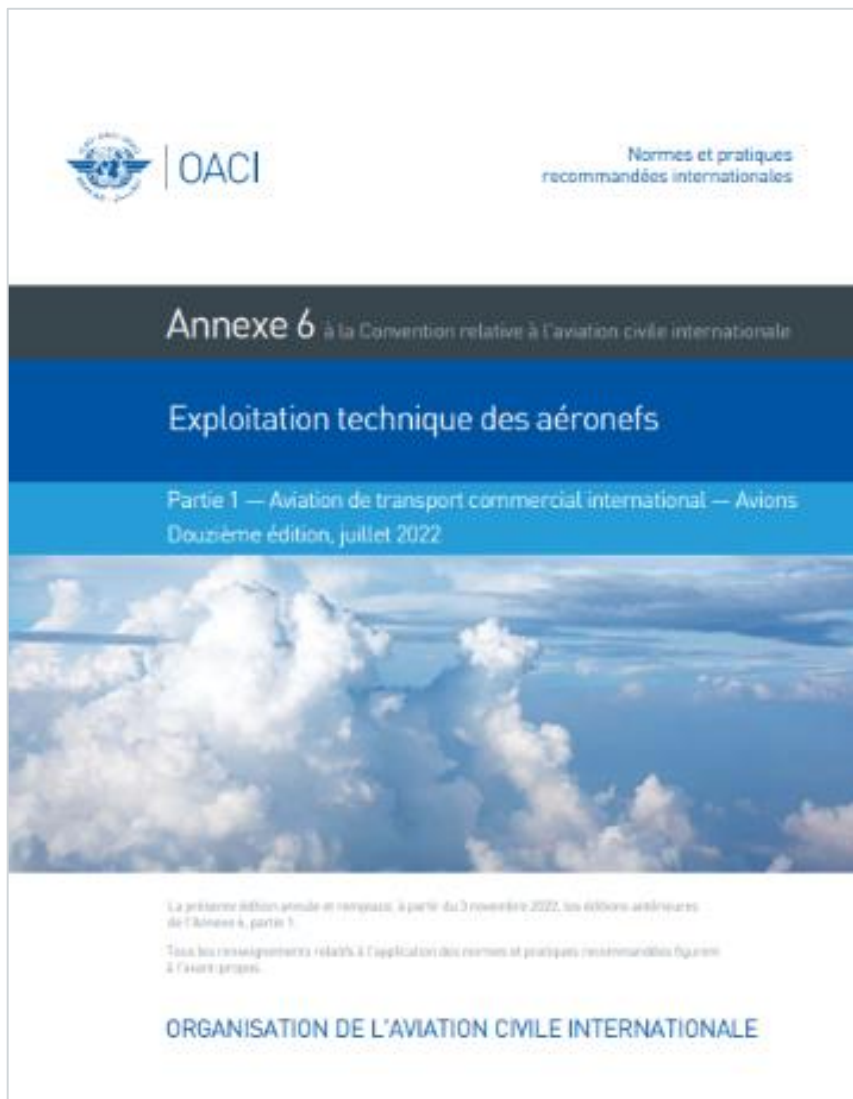
- Des audits de sécurité réguliers, universels, harmonisés et obligatoires sont effectués par l'OACI
- USOAP s'applique à tous les États contractants
- La transparence et la publication des résultats des audits
- Mécanisme de surveillance et de communication systématique de la mise en œuvre des SARP liées à la sécurité

- **FAA – IASA & UE – Listes de sécurité**

USOAP - 8 Éléments cruciaux (EC)

1. Législation de base
2. Règlements d'exploitation spécifiques
3. Système de l'aviation civile et fonction de supervision de la sécurité des États
4. Qualification et formation du personnel technique
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité
6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certifications, de permis d'autorisation ou d'approbation
7. Obligations en matière de surveillance
8. Résolution des problèmes de sécurité

Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs



- Contient les SARPs adoptées par l'OACI comme normes minimales applicables à **l'exploitation technique des aéronefs par les exploitants autorisés** à mener des opérations commerciales internationales de transport aérien.
- L'Annexe 6 (Partie 1) – Principaux chapitres:
 - Préparation et exécution des vols (Ch. 4)
 - Limites d'emploi relatives aux performances des avions (Ch. 5)
 - Équipement, instruments de bord et documents de vol des avions (Ch. 6)
 - Maintien de la navigabilité des avions (Ch. 8)
 - Équipage de conduite des avions (Ch. 9)

Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs

Permis d'exploitation aérienne (AOC)

- Transport aérien commercial: AOC valide délivré par l'État de l'exploitant (parties I et III)
- Une copie authentifiée conforme à bord (documents: art. 29)
- Reconnaissance mutuelle de la validité (c.f. art. 33) selon les normes « minimales » de l'OACI (Annexes 6 et 19).

Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs

Permis d'exploitation aérienne (AOC)

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE		
1	ÉTAT DE L'EXPLOITANT ²	1
	AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ³	
AOC n° ⁴ : Date d'expiration ⁵ :	NOM DE L'EXPLOITANT ⁶ s/n Nom commercial ⁷ : Adresse de l'exploitant ⁸ : Téléphone ⁹ : Fax : Courriel :	POINTS DE CONTACT OPÉRATIONNELS ¹⁰ Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitation figurent dans _____ ¹¹ .
Le présent document atteste que _____ ¹² a (ont) reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément au Manuel d'exploitation et à (aux) _____ ¹³ .		
Date de délivrance ¹⁴ :	Nom et signature ¹⁵ : Fonction :	

Audits USOAP

- L'OACI effectue des audits et d'autres activités de surveillance pour déterminer les capacités de ses États membres en matière de supervision de la sécurité, en :
 - évaluant la mise en œuvre effective des 8 éléments cruciaux (EC) dans les 8 domaines d'audit (c.-à-d. LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS et AGA) au moyen des questions de protocole (PQ) ; et
 - vérifiant le niveau de mise en œuvre par les États membres des :
 - normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité ;
 - procédures associées ; et
 - éléments indicatifs.

Domaines d'audit de l'USOAP



4. SARPs, PANS et SUPPs de l'OACI

- Mise en œuvre nationale par le biais de la réglementation nationale
- Les SARPs doivent avoir un effet juridique – généralement par voie réglementaire (texte en 6 langues)
- Convention de Chicago: *pacta sunt servanda* = contraignant
- Annexes: SARPs + documents d'orientation (notes, appendices, ...)
- PANS & SUPPS + instructions techniques (Circulaires et Manuels = Secrétariat)

5. Services de la circulation aérienne

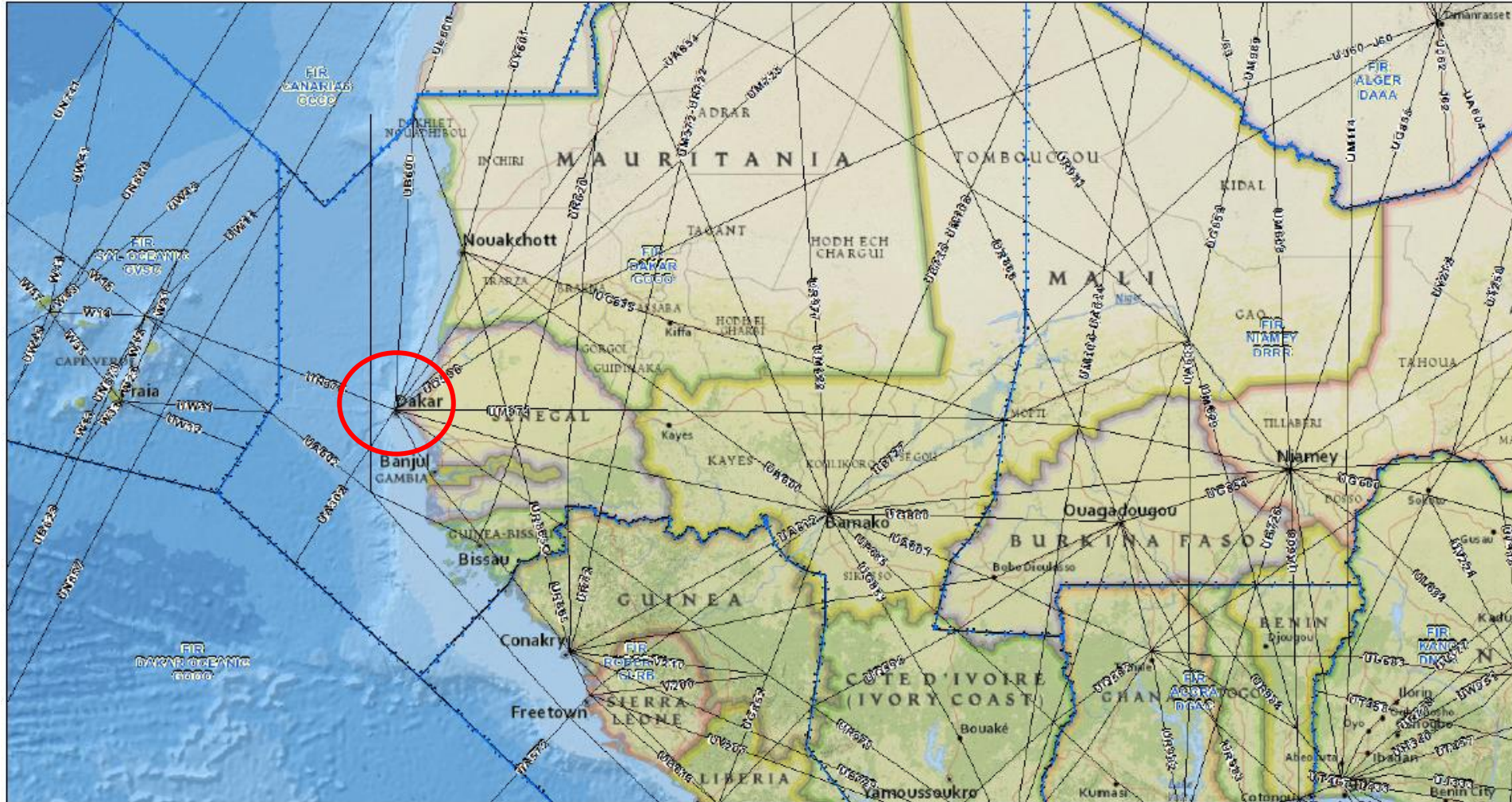
SARPs & PANS – SUPPs & Plans de navigation aérienne – États

- Régions d'information de vol (FIRs) & les autorités ATS
- Article 28 + accords régionaux de navigation aérienne
- Annexe 2 (Règles de l'air): pas de différences au-dessus de la haute mer
- Annexe 11 (ATS): idem dans l'espace aérien national et en haute mer
- Liberté de survol en haute mer

FIR DAKAR et autres



FIR DAKAR et routes ATS



6. Plans de navigation aériennes (PNA)

- Assemblée: A41-10, appendices E, F et G
- Considérations techniques et opérationnelles: A41-10, appendice G
- Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG)
- Procédure d'amendement par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI
- Principalement par correspondance (ou réunions régionales de navigation aérienne)
- Approbation par le Conseil (sous réserve du principe de souveraineté)
- Dérogations temporaires = mesures de contingence:
Président du Conseil

Sécurité et navigation aérienne internationale

Certification: équipage/aéronefs/exploitants d'aéronefs

- Les États membres promulguent des lois et réglementations nationales afin de certifier que les membres d'équipage, les aéronefs et les exploitants d'aéronefs sont en état de navigabilité afin d'opérer de manière sécuritaire
- État d'immatriculation – **Annexes 1 et 8**: licences d'équipage (art. 32) et certificat de navigabilité (art. 31)

Reconnaissance du PEL + CofA

- Art. 33 : Reconnaissance mutuelle de validité si délivré selon des exigences répondant aux normes « minimales » de l'OACI
- **SI** les normes des Annexes 1 ou 8 ne sont pas respectées:
 - Art. 38: l'État doit notifier une différence auprès de l'OACI
 - Art. 39: approbation des licences/certificats
 - Art. 40: autorisation de l'État de survol (art. 11)

Les différences ne sont pas exportables

États à survoler:

- Art. 11: les lois et réglementations locales s'appliquent
- Annexe 6: pilotes doivent vérifier la loi des espaces aériens à traverser
- Des lois plus strictes peuvent s'appliquer, sauf reconnaissance mutuelle de la validité
- Art. 32 b): équipage national soumis aux lois nationales

Vérifications:

- Art. 16: Inspections au sol (art. 29 et al.)
- EFOD: publication de l'OACI sur les différences par rapport aux SARP
- Annexe 15 - AIPs: différences « significatives » avec les SARPs et les PANS
- Rapports USOAP de l'OACI : y compris les préoccupations significatives de sécurité

Résumé des responsabilités en matière de sécurité

- États survolés: supervision + surveillance (A36-6)
- État d'immatriculation (certification de l'équipage et de l'aéronef)
- État de l'exploitant (certification de l'exploitant)
- Autorité ATS compétente: nationale/internationale
- Autorité compétente sur les aéronefs: autorité de l'État d'immatriculation ou ATS
- OACI: SARPs, etc.; PNAs; Audits; EFOD; WAGMAR (art. 83); Résolutions de l'Assemblée; fonctions du Conseil pour le règlement des différends
- Résolution A41-2, *Infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie*

7. Protocole introduisant l'Article 83 *bis*

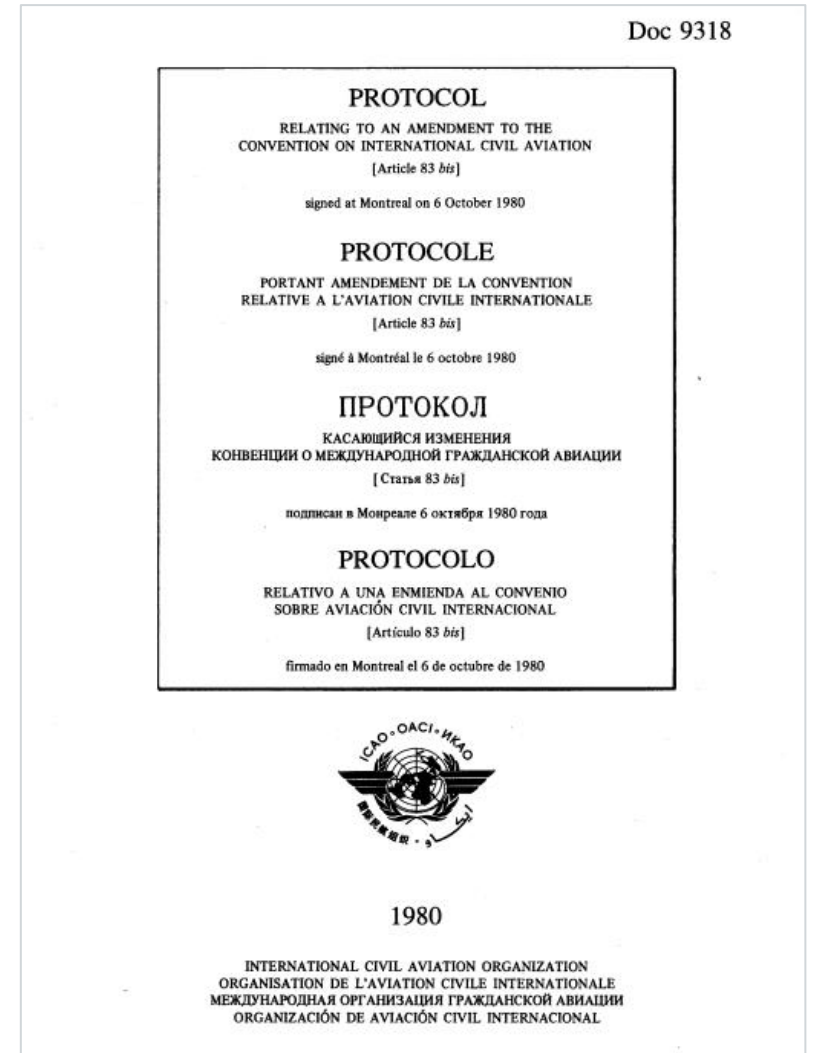
Problèmes

- Location internationale: État d'immatriculation différent du siège principal de l'État de l'exploitant
- Surveillance à distance de l'équipage et des aéronefs difficile
- Transfert temporaire de registre – retour...?
- Délégation d'autorité – effet bilatéral
- Effet multilatéral – Transfert de responsabilité

Protocole introduisant l'Article 83 *bis*

Historique: adoption de l'Article 83 *bis*

- Panel d'experts (1976) et Sous-Comité du CJ (1977)
- CJ (1978): Proposition d'amendement à la Convention de Chicago; absence de définition de location, affrètement et banalisation; art. 13, 30, 31 et 32 *a*)
- Art. 83 *bis*: adoption le 6 octobre 1980 (A23) – EEV 20 juin 1997
- Premier amendement substantif: 182 Parties
- Circulaire 295 (2003)
- Équipe spéciale du CJ (2015): Manuel (2017) + 5 recommandations



Article 83 *bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

- a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 *a)*, lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 *a)* lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.
- b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.
- c) Les dispositions des alinéas *a)* et *b)* ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

Article 83 *bis*: mécanisme pour la sécurité

35

QUAND?

Location internationale d'aéronefs

QUI?

État d'immatriculation/ État de l'exploitant

QUOI?

Transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation

COMMENT?

Par un accord rendu public

EFFET!

Reconnaissance multilatérale du transfert

Article 83 *bis*: bénéfiques pour la sécurité

- Coordination améliorée de la supervision de la sécurité
- Loi de navigabilité de l'État de l'exploitant appliquée par l'État de l'exploitant
- Qualification et formation harmonisées de l'équipage
- Amélioration de la maintenance des aéronefs
- Application de l'article 12 facilitée par l'État de l'opérateur
- Location sans équipage vs. location avec équipage
- Baux à moyen terme vs courts ou longs termes

Documentation



**Résolutions de
l'Assemblée
A23-2; A23-3; A23-13**



**Cir. 295 - 13 éléments
d'orientation +
Modèle d'accord**



**Manuel mise en
œuvre art. 83 bis
Doc 10059 (2017)**



**Site web OACI (LEB)
Collection des traités
et WAGMAR**

Nouveautés!

1. Nouveau: *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* (2020) permettant l'enregistrement en ligne des accords.
2. Annexe 6: Résumé de l'accord 83 *bis* à conserver à bord des aéronefs.
3. DAGMAR a été remplacé par WAGMAR (2020) (enregistrement en ligne par les Parties).



ICAO

WAGMAR WEBSITE OF AERONAUTICAL AGREEMENTS AND ARRANGEMENTS

39

Search Agreement

Search Aircraft

User Guide

LOGIN

WAGMAR

WEBSITE OF AERONAUTICAL
AGREEMENTS AND ARRANGEMENTS

WAGMAR est une plateforme d'enregistrement interactive en ligne pour un enregistrement rapide et efficace des accords et arrangements aéronautiques

Principales fonctionnalités et avantages:

- Enregistrement des accords par les points focaux des États
- Processus intuitif
- Aucune obligation de transmettre des copies papier certifiées conformes à l'OACI
- Notifications automatisées à l'autre État partie

Questions?



Thank You!