

OMNES

"Réglementation aérienne : évolutions et perspectives"

8 décembre 2008

Historique de la réglementation aérienne (M. Bernard Pestel)..... 3

Philippe CADOREL.- Quelques mots de présentation, je voudrais passer la parole au premier intervenant dès 9 heures et j'ai 3 minutes pour vous souhaiter la bienvenue. Nous sommes très heureux de vous accueillir au siège d'Air France pour le vingt-cinquième séminaire d'OMNES.

OMNES a été créée par **Alain Dubourg** en 1995, elle s'est d'abord appelée la SGN avant de devenir OMNES en 1996. Le but était d'organiser des séminaires sur un thème bien particulier, bien évidemment proche de l'actualité, pour les collègues syndicalistes. Donc, c'était une association de syndicats.

Depuis 1995, OMNES a organisé 25 séminaires et 3 conférences-débats dont la dernière a eu lieu en octobre, avec le professeur **Antoine Lyon-Caen**, sur la représentativité syndicale.

Nos amis de KLM nous ont rejoints en 2005 et ont créé le **Dutch Union Omnes Program Committee**, ce qui nous permet, tous les ans, d'organiser en commun un séminaire, et pour le second séminaire, ils sont invités comme ils le sont aujourd'hui. Aujourd'hui, nous avons 16 collègues de KLM et nous serons en tout pratiquement une soixantaine.

C'est la première fois où nous avons une sténotypiste –et je tiens à la remercier– car l'ensemble de nos conférences et débats sont sur notre site Internet, et nous avons vraiment besoin de la retranscription intégrale et précise des interventions.

Je tiens à saluer aussi les interprètes qui assureront pour nos collègues néerlandais la traduction simultanée.

Pourquoi un séminaire sur la réglementation aérienne ?

Le conseil d'administration d'OMNES a estimé qu'à partir du moment où, le 1er janvier, les responsabilités communautaires étaient transférées à l'Agence européenne de sécurité aérienne de Cologne, il était pertinent de faire un point sur ce qu'était la réglementation aérienne, avant que nous allions dans un tronc commun communautaire.

Nous avons travaillé de concert sur ce séminaire assez technique au niveau de notre conseil d'administration, mais je tiens vraiment à remercier **Geoffroy Bouvet** qui est commandant de bord à Air France et secrétaire au conseil d'OMNES. Il tirera également les conclusions du séminaire le dernier jour. Geoffroy a mis son carnet d'adresses et ses connaissances au service du séminaire pour que nous ayons des intervenants de très grande qualité.

Je tiens à remercier aussi **Jean-Michel Bidot** qui n'appartient pas au conseil d'administration mais qui a également aidé et œuvré à la pluralité au niveau des intervenants.

Bernard Pestel interviendra à plusieurs titres. Bernard est commandant de bord à Air France, et également directeur de l'IFURTA. C'est l'institut de formation universitaire et de recherche du transport aérien. C'est un institut de l'université « Paul Cézanne » (Aix-Marseille III), et à ce titre, je l'en remercie, car cela nous permet de faire un partenariat avec cette université au niveau de notre séminaire aujourd'hui. Bernard a accepté d'intervenir sur l'historique. Je trouvais important, avant que nous allions plus loin, que l'on campe le décor de notre industrie qui est relativement récente pour savoir comment elle s'était constituée, comment la réglementation s'était échafaudée petit à petit. Il me semblait donc important que Bernard inaugure ce séminaire.

Il est 9h03. J'ai 3 minutes de retard, je lui laisse la parole. Je vous souhaite un bon séminaire.

Pour des questions pratiques et en tant que maître de cérémonie, je vais être obligé d'être assez strict au niveau du respect des horaires. C'est quasiment une course contre la montre.

Deuxièmement, lorsque vous interviendrez lors des débats, je vous demanderai d'avoir la gentillesse d'attendre que les traducteurs aient terminé la traduction de votre intervention afin que la sténotypiste puisse taper à la fois votre intervention et la traduction des interprètes.

Merci et bon séminaire !

HISTORIQUE DE LA REGLEMENTATION AERIENNE

Bernard PESTEL

Directeur de l'IFURTA

Professeur associé de Droit d'Aix en Provence

Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Commandant de bord Air France

Merci, Philippe. C'est un plaisir mais également un honneur d'intervenir et d'ouvrir ce séminaire de deux jours. Pourquoi ? Parce que j'ai eu également un passé syndical assez important, dans le cadre notamment du SNPL, il y a une bonne vingtaine d'années. Je suis donc très attaché à votre activité, à vos objectifs d'une manière générale, et plus particulièrement pendant ces deux jours. Je trouve qu'OMNES est une très bonne idée et ses séminaires d'information, voire de formation, sont très intéressants parce que le transport aérien, l'aéronautique civile internationale dans un sens beaucoup plus large, est un domaine immense.

Je vais vous dire quelques mots sur l'IFURTA. Dans le cadre de cet institut, nous faisons beaucoup d'heures de formation, 850 heures à Aix-en-Provence, et environ 1 000 en France et à l'étranger. Chaque année, nous sommes obligés de revoir toutes nos formations, que ce soit pour les étudiants ou les professionnels. Depuis 12 ans que je dirige cet institut, je découvre tous les jours, des aspects nouveaux de l'aviation. Travaillant dans la formation, je retiendrai de ces 12 années une certaine humilité que l'on retrouve chez tous les spécialistes de l'aéronautique. Nous sommes obligés d'apprendre et de voir que des expertises très importantes existent dans chaque domaine.

Pourquoi la réglementation ? Parce que c'est important car nous sommes dans un domaine très réglementé. Droit aérien, réglementation, c'est un peu le même cadre. Nous connaissons très bien cette réglementation, chacun dans son domaine. Aujourd'hui, l'intérêt de ma présentation est d'essayer de vous faire découvrir depuis le début de l'aviation, au début du 20ème siècle, l'architecture qui s'est construite en matière de droit aérien et de réglementation.

Pour me présenter rapidement, Philippe l'a fait dans les grandes lignes, je vous dirai que j'ai plusieurs passions, comme vous tous certainement. Ma première passion, comme vous, c'est l'aviation ; j'ai une carrière de pilote de ligne depuis plus de 30 ans, presque 40. Bientôt la retraite, j'allais dire dans quelques mois mais peut-être pas, enfin c'est un autre sujet.. Je suis actuellement commandant de bord sur Boeing 747-400 à Air France et j'ai une autre passion, le droit. J'espère vous la transmettre. Oui, on peut être passionné par le droit ! J'ai fait un cursus de droit, 8 années d'études, et je suis professeur à titre professionnel, associé depuis 13 ans à la faculté de droit d'Aix-en-Provence. Ma troisième passion, c'est la formation, et je la réalise en dirigeant cet institut de formation universitaire.

Quelques mots sur l'IFURTA. C'est un institut universitaire de troisième cycle. Nous formons des étudiants en Bac+5 avec des diplômes français et européen : Master de transport aérien associé à des diplômes de troisième cycle de management et de droit aérien. Nous sommes spécialisés à la fois dans les deux domaines : droit aérien et management. Nous n'avons pas beaucoup d'élus, 22 chaque année, dont 5 professionnels qui suivent 800 heures d'enseignement à Aix-en-Provence en 8 mois intensifs et ensuite, ils vont en long stage en entreprise. Nous travaillons avec tout le domaine de l'aéronautique civile, c'est-à-dire les compagnies aériennes, les aéroports mais également les constructeurs, l'administration de l'aviation, et tout le périphérique très important, c'est-à-dire le fret, l'assistance, le catering, les assurances aériennes, les cabinets d'avocats pour la partie juridique. Le nombre d'opérateurs et d'acteurs dans l'aérien est énorme. L'institut est chaque année parrainé par une haute personnalité. Vous avez reconnu de nombreux noms. L'OACI nous parraine depuis le début.

L'IFURTA a été créé en 1976, d'un commun accord entre la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) française et l'université d'Aix Marseille III Paul Cézanne. Mes prédécesseurs étaient des ingénieurs généraux de l'Aviation civile. Depuis 12 ans, d'un commun accord, nous nous sommes

d'avantage rapprochés du domaine plus opérationnel, je ne vais pas dire professionnel, par rapport à l'administration, avec un partenariat avec Air France. Je suis détaché auprès de l'Education Nationale avec un directeur adjoint d'Air France. L'OACI, la DGAC, la Cour internationale de justice de La Haye, EUROCOPTER, Dassault, Air France également en très bonne position avec le président **Jean-Cyril Spinetta** et le directeur général, **Pierre-Henri Gourgeon**, Airbus avec **Louis Gallois** et **Fabrice Brégier**, **Christian Blanc**, ancien président d'Air France et aujourd'hui secrétaire d'Etat ...

Cette année, les étudiants ont choisi **Claude Terrazoni**. Vous serez invités à Aix-en-Provence, le 26 mai 2009, pour la cérémonie de parrainage qui dure une petite journée. **Claude Terrazoni** est un polytechnicien qui a fait toute sa carrière dans l'industrie, dans un premier temps comme directeur notamment de la division Avion d'Airbus. Ensuite, il a eu une deuxième carrière, qu'il exerce toujours en tant que président de la Chambre de Commerce Internationale de Toulouse. Dans le cadre de cette fonction, il vient d'être réélu dans un deuxième mandat comme président de l'Union des aéroports français (UAF), qui regroupe les gestionnaires de tous les aéroports français, environ 150. Donc, cette année, c'est une mise à l'honneur des aéroports au travers de **Claude Terrazoni**.

Des séminaires sont tenus en permanence à Aix-en-Provence. Ce matin, on ouvre deux semaines de séminaire sur les aéroports, et la particularité de ces séminaires, c'est que les intervenants sont uniquement des professionnels de grande expertise et à de hauts postes de responsabilité. Aujourd'hui, c'est le secrétaire général de l'UAF qui ouvre la journée de séminaire et nous avons beaucoup de directeurs généraux, de présidents et de personnalités. Ces séminaires sont ouverts dans le cadre de la formation professionnelle.

A côté de ces séminaires permanents, nous faisons également beaucoup de séminaires à la demande, qui vont de formations d'une demi-journée, voire une journée pour une personne, jusqu'à des formations très lourdes. Pendant 5 ans, nous avons effectué la formation de 130 cadres de la Royal Air Maroc, sur site, à Casablanca. Chaque formation de groupes de 20 personnes dure 18 mois, à raison de périodes de 6 jours espacées chaque mois. Des formations diplômantes sur site. Voilà ce que peut faire l'IFURTA.

L'IFURTA essaie également de réunir le maximum de personnes. Vous serez informés et invités à toutes nos manifestations. Notamment, le 27 mai, nous organisons une journée sur le droit et les obligations des passagers et nous invitons régulièrement des conférenciers sur un sujet très ponctuel. La semaine dernière, s'est tenue une conférence sur le terrorisme et l'aéronautique civile. L'année prochaine, aura lieu une conférence sur les systèmes de management de sécurité que vous approcherez aujourd'hui ou demain.

Le droit aérien, c'est un cours que l'on fait entre 30 et 90 heures à l'IFURTA. Je ne vais pas le résumer mais essayer de vous donner l'essentiel, à vous professionnels et responsables de syndicats. Comprendre cette structure qui existe au travers de nombreuses conventions internationales, car, par essence, l'aviation est en premier lieu, internationale. Ce sont donc des conventions entre Etats qui régissent le domaine de l'aéronautique civile. Comme l'a dit Philippe, c'est très important de comprendre cette structure, elle suit totalement l'histoire de l'aviation qui est jeune bien qu'elle ait maintenant plus d'un siècle, et de voir également les principes, parce qu'à chaque fois que l'on fait du droit, on élabore des principes. On utilise d'ailleurs souvent des principes très anciens, bien connus, et appliqués régulièrement. Des principes qui nous permettent de structurer et de créer un cadre cohérent. Je vais essayer de vous faire apercevoir en 45 minutes, cette cohérence destinée à un objectif essentiel, celui de la sécurité de la navigation aérienne.

Ensuite, qu'est-ce que le droit ? C'est très facile à expliquer quand on le prend tel quel, et non pas au travers de milliers de textes, de centaines de codes de tous les Etats de la communauté internationale. Ce n'est pas cela le droit, c'est avant tout de la sociologie, c'est-à-dire des règles de vie en commun. Philippe, dans notre cadre de séminaire, vous en a donné quelques-unes : l'horaire à respecter, –je surveille l'heure !–, les questions, peut-être les pauses. Ce sont des règles, c'est de la sociologie, et quand elles sont transformées pour être écrites presque dans du marbre par des juristes, on l'appelle du droit. Mais c'est avant tout de la sociologie.

Ensuite, on oublie quelque chose d'essentiel, cette sociologie est mise au service essentiellement du politique. Cela veut dire que le droit aérien, la réglementation aérienne, sont politiques. Je veux dire qu'elle est décidée par des politiques, et au travers des politiques, par nous tous, puisque nous faisons pression sur les politiques en les élisant. Il faut toujours garder ces deux domaines en mémoire car lorsque vous regardez ensuite l'histoire de l'aviation, vous pouvez en tant que professionnel, créer ces règles. Elles sont logiques. C'est seulement bien après la sociologie et le politique, que le juriste vient pour construire quelque chose qui sera coordonné et qui pourra survivre dans le temps. Je suis d'accord, il n'y arrive pas toujours...

Un exemple : "définition du droit aérien", cela paraît très théorique, or au début du droit aérien, il y a eu des bagarres philosophiques entre les juristes. Est-ce que le droit aérien est identique au droit aéronautique, au droit de l'espace, au droit de l'air ? Un très grand professeur a mis tout le monde d'accord en disant "je vais l'appeler le droit aérien aéronautique", c'est beaucoup plus large. C'est l'étude du milieu, le milieu, c'est l'air, **l'étude de l'air** dans lequel la navigation va évoluer. Ensuite, les appareils avec lesquels la navigation va s'effectuer : ces appareils ont un nom juridique, ce sont **des aéronefs**. Nous, on connaît les avions mais les avions ne sont qu'une partie des aéronefs. C'est-à-dire que l'on va dans certains domaines, notamment la responsabilité civile, traiter de la même manière en droit français un pilote de parapente avec un seul passager, qu'un transporteur aérien qui transporte 500 passagers.

Je passe sur d'autres termes comme giravions ; il y a même des ornithoptères. Ce sont les engins avec des ailes qui battent mais ils sont très peu dans le transport aérien, je crois.

Ensuite, **les personnes et les biens transportés**. Cela dit bien les choses : ce sont les passagers mais on ne dit pas « les passagers » mais "les personnes". Les membres d'équipage également transportés entrent dans le cadre du droit aérien avec un statut particulier. Les biens transportés sont les marchandises, le fret, et les bagages des passagers.

Les déplacements par les airs et les effets juridiques qui en résultent. C'est intéressant, cela paraît banal mais vous aurez, cet après-midi, une intervention dans le cadre de l'environnement. Dans le droit aérien, c'est-à-dire dans notre domaine aéronautique, nous avons un système de responsabilité totalement différent des autres domaines. On sait très bien que notamment en France, la plupart du temps, quand un transporteur routier ou ferroviaire fait du bruit, ce n'est pas lui, c'est le responsable du moyen utilisé, c'est-à-dire pour le transporteur routier, la société qui gère l'autoroute, qui sera responsable des conséquences en matière de bruit. A cause de cette phrase dans la définition des déplacements par les airs et des effets juridiques en résultant, nous avons créé un système à part de responsabilité, celui de l'exploitant. Tout ce qui s'échappe de l'aéronef et qui cause un dommage au tiers à la surface. Cela peut être une roue qui tombe sur une école maternelle, c'est arrivé dans l'est de la France il y a quelques années. Cela peut être des boulons pour un certain avion pendant quelques années. Cela peut être, malheureusement encore beaucoup plus grave, l'avion lui-même qui s'écrase au sol sur des biens et des personnes. On dit "des tiers", parce qu'ils ne sont pas partie prenante du contrat de transport. Le contrat de transport va lier les passagers, les expéditeurs, les destinataires en matière de fret avec le transporteur au travers d'un contrat de transport. Quand l'avion malheureusement s'écrase au sol, les gens qui sont touchés n'ont pas de contrat, donc ce sont des personnes tierces.

Là, le système de responsabilité est un système très dérogatoire, c'est l'exploitant qui est responsable. On dit "responsabilité objective", c'est-à-dire une responsabilité directe. Lorsqu'un Boeing 747 d' El Al s'est écrasé sur un immeuble d'Amsterdam, les personnes qui étaient dans l'immeuble rentrent dans le cadre de ce système de responsabilité. Egalement, quand la même année, un cargo russe n'a pas pu décoller et s'est écrasé sur un marché à Kinshasa où il y a eu plusieurs centaines de morts, c'était le même régime.

Le 11 septembre 2001, on va en reparler, il y avait 250 personnes à bord des avions et il y a eu près de 3 000 personnes tuées au sol. Cela rentre également dans le cadre de ce régime de responsabilité directe de l'exploitant.

J'insiste en revenant sur l'environnement. On vous parle des déplacements par les airs et des effets juridiques qui en résultent : tout ce qui est environnemental, tout ce qui est bruit, nuisance, sont bien

des effets juridiques qui résultent du déplacement dans les airs de l'aéronef. Donc, on rentre dans la responsabilité directe de l'exploitant. Voilà un exemple des conséquences de ce droit aérien qui s'est beaucoup basé sur le droit maritime au niveau fret, également sur le droit ferroviaire terrestre et maritime ; mais il a pris son essor parce que ce droit tourné autour de l'aéronef possède des spécificités très importantes. Vous savez mieux que moi que le domaine de la navigation a énormément changé et va encore énormément changer, et l'aéronef lui-même, a évidemment évolué. Donc, ce que disait Philippe au niveau historique est également très important.

Vous avez tout dans les deux diapos suivantes. C'est l'essentiel, j'essaierai d'en dire un peu plus. Le cadre international, on dit "cadre normatif international de l'aérien", s'est créé depuis le début dans trois domaines juridiques. Le premier, c'est le droit public, le deuxième, le droit privé, et le troisième, le droit pénal.

Tous ces domaines, qu'ils soient public, privé ou pénal, sont des conventions entre les Etats. Ce sont des Etats qui signent ces conventions et qui ensuite vont les ratifier pour qu'elles puissent entrer en vigueur. C'est obligatoirement du transport aérien international puisque ce sont des conventions internationales, donc échappe à ces textes, le transport aérien domestique, national intérieur.

Le droit public concerne les rapports des individus avec les autorités. Donc, c'est ce domaine qui va être le premier à être élaboré et qui va régir le domaine de la navigation aérienne internationale. En 1919, par la convention de Paris ensuite remplacée par la convention de Chicago de 1944, qui est toujours d'actualité aujourd'hui. L'historique est très important, on voit 1919, 1944, qui nous rappelle tous des souvenirs quand on était à l'école. 1919, on l'a appris, c'est le lendemain de la Première Guerre Mondiale et 1944, la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Cela veut dire que l'aviation a d'abord été créée dans un cadre de guerre, un cadre militaire, et c'est très important de s'en souvenir.

Cela veut dire qu'à la Première Guerre Mondiale et encore plus à la Seconde Guerre, on a utilisé de plus en plus d'aéronefs à usage militaire, des pilotes et du personnel au sol, pour faire voler ces avions. Au début de la Première Guerre ce n'était pas énorme ; à la deuxième, on avait déjà un nombre d'avions assez conséquents qui transportaient plusieurs dizaines de personnes et qui allaient déjà très loin.

Au lendemain de guerre, que faire de tous ces avions ? De ces pilotes ? Que faire des mécaniciens, du personnel au sol ? Les utiliser dans des activités civiles. Ce sont les deux points de départ de notre aviation. Cela veut dire aussi qu'il y avait une grande méfiance vis à vis des aéronefs car ils avaient été utilisés pendant des années essentiellement à des fins belliqueuses. Donc, quand on les a basculés dans le cadre du transport civil, on a dit "attention".

Article 1 de la convention de Paris, qui n'a pas changé, article 1 de la convention de Chicago : c'est « la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur son territoire ». C'est la définition presque banale de la souveraineté, mais on rajoute : « mais également dans l'espace aérien au-dessus de son territoire. » Je peux vous assurer que cet article 1 est gravé dans du marbre. Pour moi, malheureusement, il n'est pas près d'évoluer. Il ne faut pas confondre ce domaine du transport aérien public, international, avec tout ce qui se passe en matière de déréglementation/ dérégulation, d'« open sky ». Demain, on vous parlera du ciel unique européen, il n'empêche que vous êtes toujours, même dans le ciel unique européen, dans la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur son sol !

Déjà en 1919, des gens très célèbres, des pilotes comme **Mermoz** en particulier, ont dit : « c'est idiot de s'enfermer dans nos mesquineries humaines, d'ériger des frontières. » On est obligé de le faire au sol, admettons, mais les ériger dans le ciel alors que dès 1919, l'avion était déjà un lien entre les peuples et qu'on parlait déjà de village mondial... Eh bien non, la « souveraineté complète et exclusive » est restée !

Un bouleversement récent a changé complètement les données. Nous avons l'avant-11 septembre 2001 et l'après-11 septembre 2001. Nous sommes tous d'accord pour dire que ce n'est pas avec ce qui s'est passé le 11 septembre 2001 que l'on va changer cet article 1 "souveraineté complète et exclusive"... Voilà donc le cadre du droit public.

Ensuite, **la convention de droit privé** : c'est essentiellement le système varsovien avec le protocole de La Haye, la convention de Guadalajara, les protocoles additionnels de Montréal. Cela traite de la responsabilité du transporteur vis-à-vis de ce qui est transporté par le contrat de transport, c'est-à-dire aussi bien les passagers, les marchandises, que les bagages. En passant, si l'ONU déclare aujourd'hui 192 Etats plus un associé, l'Etat du Vatican, on va dire 193 Etats, si on dénombre, suivant les auteurs, 200 et quelques entités dites souveraines mais qui ne sont pas toutes reconnues par l'ONU, et dont certaines sont reconnues par plusieurs Etats et d'autres par aucun ... on s'aperçoit que dans le cadre de l'ONU, 192 Etats, 190 pour la convention de Chicago, c'est mondial. On verra que sur le plan pénal, cela l'est également.

Le système varsovien, toujours en vigueur, est en train d'être remplacé par la convention de Montréal de 1999, mais ce sont deux systèmes qui cohabitent. Je vous en dirai également quelques mots. Sur le plan du droit privé, il y a évidemment –je viens de le dire– un système au niveau des tiers à la surface avec la convention de Rome, modifiée un peu plus tard par le protocole de Montréal. Dans le cadre du financement des aéronefs, existe aujourd'hui la possibilité de la convention et du protocole du Cap, un système très récent, mais ratifié seulement par 19 Etats. Existe aussi une convention ancienne sur le droit des aéronefs mais beaucoup moins importante que celle sur la responsabilité. J'essaierai de vous dire quelques mots sur la convention pénale parce que c'est important.

Souveraineté complète et exclusive, qu'est-ce que cela veut dire ? Traduit pour nous sur le plan opérationnel, cela veut dire que les lois applicables dans un aéronef sont les lois de l'Etat survolé. En haute mer il n'y a pas de vide juridique, dans le maritime c'est la loi du pavillon, et le pavillon dans l'aérien, c'est la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Il y a donc un droit de visite de tous les aéronefs par les autorités compétentes. Ce qu'il faut retenir, parce que des erreurs sont encore commises constamment, c'est que l'aéronef n'a pas de statut d'extraterritorialité. Ce n'est pas du tout une ambassade. Porte fermée, porte ouverte, qu'il soit en vol ou pas. La France le dit bien : « obtempérer aux injonctions des autorités sous quelque forme qu'aient lieu ces injonctions et en quelque endroit que se trouve l'avion. » Qu'il soit porte ouverte ou fermée, qu'on vous appelle par radio, qu'on vous fasse des éclats lumineux, ou par télex aujourd'hui à bord, vous devez obtempérer. C'est important !

Autre chose importante dans la convention de Chicago, c'est qu'on exclut les aéronefs d'Etat. Cela nous intéresse totalement. C'est un sujet très difficile à traiter et très important pour nous parce qu'un aéronef qui appartient, au départ, à une compagnie civile mais qui transporte des militaires, comme par exemple des gendarmes français dans le cadre d'une relève à Nouméa ou dans les DOM-TOM, peut être re-qualifié par les autorités de l'Etat survolé comme aéronef d'Etat. Vous n'avez donc pas d'autorisation de vol en tant qu'aéronef d'Etat puisque vous l'aviez en tant que civil. Etre re-qualifié aéronef d'Etat veut dire que vous échappez à toutes les règles internationales. Et cela peut donner l'avion de Korean Airlines qui n'a plus été considéré comme un aéronef civil mais plutôt comme un avion d'espionnage, et il a été descendu ! Comme quelques mois après, l'Airbus d'Iran Air qui a été descendu par un avion américain. Comme l'avion d'Egypte Air qui a été intercepté avec des armes après la prise d'otages du navire Achille Lauro et le transfert des terroristes. C'est un point très important.

Demain, vous aurez **Yves Lambert**, qui a été quatre fois Secrétaire Général de l'OACI. C'est lui qui a rendu le rapport officiel du Korean Airlines ; si vous avez des questions à ce sujet, profitez-en.

Suite au Korean Airline, nous avons eu un article 3 bis modifiant l'article 3, sur le non recours à l'emploi des armes contre les aéronefs civils des 137 Etats, quoi qu'il arrive. Oui, sauf que l'on vous dit bien dans cet article -et c'était très bien de le préciser– que la souveraineté permet toujours d'exiger l'atterrissage d'un aéronef civil qui n'a pas été autorisé ou qui est considéré comme re-qualifié, donc utilisé à d'autres fins.

Jusqu'où peut-on aller ? S'abstenir de l'utilisation des armes, mais vous avez encore plus ancien, l'article 51, sur la notion de légitime défense, celle que l'on connaît notamment en droit français, pour la personne. Elle existe également pour les Etats sur le plan international. Dans le cas du World Trade Center, les autorités d'un Etat, en l'occurrence l'Etat américain, peuvent très bien utiliser les

armes afin de protéger les objectifs qui sont au sol. C'est évidemment un changement complet sur le plan du droit pénal et évidemment de la sûreté aérienne.

Dans le cadre de la convention de Chicago, vous avez beaucoup de règles sur le plan international des routes, des douanes, de la réglementation. Mais c'est dans ce système que l'on a institutionnalisé le système dans lequel nous sommes encore aujourd'hui et qui est en train d'exploser, celui des **droits de trafic**. Ce sont les droits que nous allons utiliser en tant que compagnie aérienne mais qui ne nous appartiennent pas. Ce sont des droits qui appartiennent aux Etats et qui sont négociés d'Etat à Etat, dans le cadre de la convention de Chicago avec un principe de liberté pour les services de vols non réguliers et un principe de permission spéciale pour les services de vols réguliers. Voilà le système que l'on a construit.

Ensuite, **l'accord de transit et l'accord de transport**. Cet accord de transit, ce sont des libertés techniques, c'est-à-dire survoler ou atterrir pour des raisons non commerciales. L'accord de transport représente des libertés entièrement commerciales. On les trouve dans ces deux accords, ils ont été signés en même temps que Chicago mais l'astuce a été de les sortir de Chicago. Pourquoi ?

Pour l'accord de transport, principalement à cause de la cinquième liberté entre deux Etats tiers de faire du commerce entre eux, liberté très peu donnée par les Etats intéressés, qui se les réservent en troisième et quatrième libertés entre les transporteurs respectifs de chacun des Etats. L'accord de transport, il doit y avoir onze Etats qui l'ont signé et ratifié. Donc, il ne sert à rien, si ce n'est à définir les trois libertés commerciales.

L'accord de transit je crois qu'il concerne 128 Etats. Il va un peu mieux mais c'est relativement récent, il a eu du mal à démarrer et ce ne sont pas les 190 Etats.

On a bien fait de sortir ces deux accords de la convention de Chicago, car si on les avait gardés, on n'aurait que 11 Etats dans la convention de Chicago, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas d'aviation civile internationale.

Pour le commercial, on sort de Chicago, cadre juridique, on va dans l'accord de transport. Puisqu'il n'y a que 11 Etats, il faut donc rentrer dans un autre domaine également réglementé par cette convention de Chicago, ce sont **les accords bilatéraux**. Et là, il y a environ 2 000 accords bilatéraux Etat par Etat, avec une particularité qui est une petite révolution dans le cadre européen. C'est le fait qu'aujourd'hui, la Commission de Bruxelles s'est déclarée compétente pour signer ces accords bilatéraux au lieu et à la place de chacun des 27 membres de l'Union européenne, notamment lors de la signature des derniers accords bilatéraux France/Etats-Unis, Angleterre/Etats-Unis et Allemagne/Etats-Unis. Il est évident que ces pays n'ont pas du tout été d'accord pour céder leurs droits de souveraineté. "C'est à nous de négocier nos accords bilatéraux". La Commission de Bruxelles a porté l'affaire devant la justice européenne. Celle-ci a rendu sa décision qui s'impose à tous. C'est un des principes de notre droit européen, il s'impose, sans discussions.

C'est donc la Commission aujourd'hui qui négocie les accords bilatéraux et elle vient de négocier en 2004 un accord bilatéral avec les Etats-Unis au nom des 27 membres, accord portant sur l'« open sky ». Donc, aujourd'hui, ces droits de trafic sont en train d'exploser et vous connaissez tous l'actualité ; le fait par exemple que dans le groupe Air FRANCE KLM, on desserve des Londres/Etats-Unis qu'on est en train de programmer.

Les annexes de l'OACI, on ne va pas les voir mais j'en dirai quelques mots. Il y a 18 annexes ; la convention a été signée en 1944, les 6 premières annexes ont été mises en vigueur en 1948, 4 autres ensuite en 1949, les deux suivantes en 1950, et sur tous les domaines de la réglementation. Comment un avion peut-il voler ? Comment peut-on mettre des passagers et comment peut-on atterrir à Los Angeles ? Le brouillard, la météo, le carburant, toutes les règles et tous les supports pour pouvoir faire la ligne sont dans ces 15 annexes qui se sont terminées en 1953. Pendant 20 ans, on n'a pas eu besoin de réglementer à nouveau en matière de navigation aérienne.

Puis est apparu un problème pas nouveau mais avec des conséquences nouvelles : l'environnement. En 1971, l'OACI a élaboré des normes et des pratiques recommandées environnementales. Depuis les années 60, on avait la sûreté. Mais l'OACI dans le cadre de la convention de Chicago a hésité. "Nous, c'est la sécurité, est-ce que la sûreté rentre dans la sécurité ?" Le débat est aujourd'hui clos, la sûreté est un élément totalement associé à la sécurité, avec évidemment ses propres règles. La

sûreté annexe 17 en 1974, et une plus récente concernant les marchandises dangereuses. Jusqu'en 1984, ceux qui connaissent les marchandises dangereuses savent qu'on ne volait qu'avec des textes totalement privés, élaborés par IATA, l'association des compagnies aériennes. Aujourd'hui, il y a des règles officielles qui sont dans l'annexe 18.

Ces annexes n'ont pas de valeur juridique dans la majorité des Etats. Vous savez qu'une convention signée, ratifiée, l'emporte sur les lois nationales dans la majorité des Etats. C'est le cas notamment en droit français. Par contre, les annexes viennent directement de la convention de Chicago, puisque la convention de Chicago a créé l'OACI avec pour mission essentielle d'élaborer des normes et des pratiques recommandées. Mais les normes sont des règles obligatoires. Or, dans la convention, on permet aux Etats d'échapper à ces normes, uniquement en notifiant le fait qu'on n'applique pas la norme chez soi. Donc, la norme n'est pas obligatoire, d'autre part, ces normes sont élaborées par 36 Etats de l'OACI, c'est-à-dire le conseil de l'OACI. Cela veut dire que ce n'est pas l'Assemblée générale qui pourrait être considérée comme législative sur le plan international qui élabore ces normes.

Ainsi, notamment en France et dans une majorité d'Etats, on considère que les normes des annexes OACI n'ont pas de valeur juridique dans les Etats. Cela veut dire que les Etats doivent les intégrer dans des instruments qu'on dit de droit national. Cela veut dire aussi –c'est important pour vous syndicats– que devant beaucoup de tribunaux, vous ne pouvez pas faire état des annexes, parce que le juge n'est pas obligé de les suivre ni même de les lire. Par contre, l'instrument de droit national qui intègre la norme dans le cadre de votre droit sera effectivement appliqué, et la convention de Chicago sera elle aussi appliquée puisqu'elle est au-dessus des lois.

Je reviens à cette convention car pour les annexes, c'est important. Là-dedans, il y a toutes les règles. Nous volons tous les jours avec toutes ces normes parce que c'est très pratique. C'est le système que l'on a utilisé depuis le début sans le savoir. Dans les 18 annexes, vous avez toutes les règles des 190 Etats. Vous avez la base internationale même si elle n'est pas juridique, ainsi que la base internationale. Chaque fois que vous survolez un Etat, il vous suffit de regarder à la fin de chaque annexe s'il y a une différence au niveau de cet Etat. S'il y a une différence, vous appliquez la différence qui est la règle nationale de l'Etat considéré. Nous nous servons de ces règles pour voler, même si elles n'ont pas de valeur juridique obligatoire.

Par contre l'article 12 de la convention de Chicago crée un système particulier et rend ces 18 annexes -je parle des normes– obligatoires au-dessus de la haute mer. Chaque fois qu'un avion vole au-dessus de la haute mer, c'est la loi du pavillon de l'Etat d'immatriculation qui s'applique et ce sont les tribunaux de cet Etat qui seront compétents. Mais les règles aéronautiques à suivre sont celles de l'OACI. C'est ce que nous faisons tous les jours, notamment avec le système des traversées océaniques. C'est un système essentiellement OACI.

Dans le système OACI, 816 est un chiffre magique mais vous le reverrez en matière de sécurité. Pour bien voler, il faut un bon avion avec un CDN (Certificat de Navigation de haut niveau - annexe 8) et de bons pilotes. Cela ne sert à rien d'avoir eu un bon avion si les pilotes crashent l'avion. Donc, il faut de bonnes licences, un bon niveau de formation (annexe 1). Ensuite, il faut un bon exploitant, il est essentiel (annexe 6). Quand je dis qu'on vole avec les 18 annexes, il est évident que ni le personnel au sol qui prépare le vol, ni les pilotes, ne travaillent avec les 18 annexes sur les genoux ; ils ne vont pas faire toutes les normes, annexe par annexe ! C'est l'exploitant qui a le devoir et l'obligation de digérer toute la réglementation internationale pour en faire un manuel d'exploitation qui soit exploitable par chacun. Par exemple, on peut, au lieu de découper par annexe, découper par phase de vol. Il faut donc qu'un exploitant soit capable de le faire. Et la bible des compagnies aériennes est bien l'annexe 6, mais il est évident que les 15 autres annexes sont aussi importantes.

Avant, c'était très simple, on avait deux Etats au maximum : l'Etat du constructeur et l'Etat de l'exploitant, et généralement, les pilotes appartenaient à l'Etat de l'exploitant ; il était donc relativement facile de savoir qui délivrait les autorisations et qui les contrôlait. Aujourd'hui, vous avez des montages qui dépassent totalement l'imagination, vous pouvez avoir un avion français qui vole en Alaska avec une compagnie sud-américaine. Donc, un agrément de la compagnie sud-américaine qui va utiliser des pilotes d'Europe de l'Est par exemple.

Cela devient très difficile. La règle est que celui qui délivre l'autorisation doit normalement contrôler. Contrôler à l'autre bout du monde pose d'énormes problèmes. Chicago l'avait déjà prévu dans l'article 83bis, qui donne la possibilité à un Etat de déléguer, en partie seulement, son autorité de contrôle, notamment lorsqu'un avion vole à l'autre bout du monde. Ainsi on simplifie : vous avez un avion qui vole dans le monde, posez-vous la question de savoir avec quel agrément il vole. Au niveau européen, c'est simple. Avec quelle licence, quel CTA ? Quel est l'Etat européen qui au nom de l'Union Européenne a délivré le CTA ? C'est tel pays ? C'est lui qui en est responsable et qui doit contrôler. Au niveau de l'équipage, c'est la même chose. Avec cette question et cette réponse simples, on arrive quand même à mieux dominer ces problèmes, sachant ensuite que ces Etats qui ont délivré et qui contrôlent, peuvent déléguer à une autre autorité à l'autre bout du monde.

Le résumé au niveau de l'OACI du droit public international, c'est de vous dire que c'est une régulation juridique au niveau de la navigation, c'est-à-dire essentiellement la sécurité mais qu'aujourd'hui, il y a énormément de gens qui s'occupent de nous, notamment l'OMC, et de plus en plus. Et l'OMC a des pouvoirs que l'OACI n'a pas. Donc, il y a un bouleversement. L'OACI a dû se réveiller pour s'occuper davantage de régulation économique, alors qu'avant, elle ne s'assurait essentiellement que de la partie technique.

Sachez aussi que dans le cadre de l'OACI, vous avez la création d'organismes intergouvernementaux régionaux, le CAFAC pour l'Afrique, le CLAC pour l'Amérique du Sud, la CAAC pour les pays arabes, la CEAC pour nous. L'Asie du sud-est a une association mais elle ne joue pas le même rôle, il manque une organisation. La CEAC¹, c'est pour vous expliquer qu'une fois qu'on est passé de l'international mondial, on passe au régional.

Quelques mots sur **la responsabilité du transporteur**. Le système varsovien est un système pour unifier la responsabilité des transporteurs dans le monde. Nous sommes en droit privé. Si dans un accident il y a des blessés, il faut les indemniser. S'il y a des décès, il faut indemniser les ayants droit, notamment les héritiers.

On a pris un principe très simple. Dans la responsabilité, normalement, il faut démontrer un dommage, démontrer la faute de la personne que l'on attaque. C'est très difficile surtout quand il s'agit d'un accident complexe mettant en jeu des professionnels. Ensuite, il faut démontrer un lien de cause à effet entre la faute et le dommage. Qui a créé le dommage ? C'est bien la faute du transporteur. Et là seulement, le juge pourra dire "vous payez". Il faut que le passager victime démontre. Vous savez tous que dans le cadre d'un accident aérien, démontrer la faute de quelqu'un ... Prenons sur le plan pénal, un exemple français (ce n'est pas un très bon exemple) : après l'accident du Mont Saint-Odile, on a attendu 14 ans pour avoir une première décision concernant la responsabilité pénale des acteurs. Une deuxième un an après, cela a été assez rapide. Et la troisième en cassation, on ne sait pas. Avec des moyens énormes d'expertise. Cela veut dire que les passagers et les ayants droit ne peuvent rien faire, notamment contre l'aéroport, l'exploitant, et la compagnie aérienne, car cela demande des moyens énormes et trop chers.

Donc, le **système de Varsovie** a été de dire "on va faire un cadeau aux passagers, on va présumer la faute du transporteur". Vous n'avez plus à démontrer sa faute, elle est présumée. On était en 1929. Mais on s'est également dit "qu'il va être très facilement condamnable et s'il est très facilement condamnable, cela va être préjudiciable pour le développement de l'aviation civile". Donc, on a contrebalancé cette facilité donnée aux passagers par le fait que "oui, tu vas être condamné plus facilement, plus souvent, mais on va plafonner le montant des indemnités". Dans Varsovie, on utilise le franc-or Poincaré de 1929, avec une petite conversion en DTS pour certains Etats. En euros, c'est l'équivalent de 10 000 €, toujours en application aujourd'hui. 10 000 € pour le préjudice maximal même en 1929, c'était intolérable pour certains Etats, notamment les Etats-Unis. Donc, ils ont refusé de rentrer dans le système. On les a forcés un peu en leur disant "on va négocier d'autres plafonds et un autre système". C'est ce qui est arrivé en 1955, on a quand même mis du temps avec le **protocole de La Haye** qui est une révolution puisqu'il double les plafonds. Quand on double 10 000 €, cela ne fait toujours que 20 000 €. Les Américains ont refusé de rentrer dans le cadre du protocole de La Haye, ils sont restés dans le cadre de la convention de Varsovie à la condition que

¹ CEAC : Conférence Européenne de l'Aviation Civile

quelque chose soit prévu pour eux. Cela a été enfin effectif dans un accord de 1966 qui n'est pas sur cette diapo. L'accord de 1966 est un accord uniquement pour les Américains. Toutes les compagnies qui veulent desservir les Etats-Unis doivent signer cet accord de 1966 où on porte les plafonds à 58 000 dollars ou 75 000 dollars avec ou sans frais de justice. Voilà le système.

On a voulu déjà tout réformer parce que cela n'allait pas et on a fait un grand pas avec le **protocole de Guatemala City de 1971** où nous sommes rentrés dans un système avec des plafonds très élevés et un système de responsabilité objective directe de l'exploitant. Non pas faute présumée ; il est responsable. Ce cadre, cela a fait peur à énormément d'Etats et ce protocole n'est toujours pas en vigueur aujourd'hui.

Le protocole de Guadalajara est très intéressant. Il étend pour 85 Etats le système de Varsovie (c'est Varsovie plus La Haye) de responsabilité aux transporteurs de fait. C'est-à-dire vous prenez un billet Air France/KLM, le contrat est Air France/KLM et Varsovie ne s'intéresse qu'à Air France/KLM. Vous volez sur un avion de Delta. Delta n'est pas du tout prévue par Varsovie. Guadalajara vous permet d'attaquer Air France/KLM ou Delta ou les deux en même temps. Le transporteur de fait, c'est le transporteur effectif, c'est-à-dire le transporteur réel.

Trois protocoles additionnels ont été élaborés en 1975 pour remplacer les francs or Poincaré par un système monétaire international que sont les droits de tirage spéciaux, DTS, qui simplifie les montants d'indemnisation (seulement 48 Etats).

Le quatrième protocole de Montréal de 1975 a été signé par la France mais non ratifié, il concerne essentiellement le fret.

Tous ces systèmes sont aujourd'hui remplacés par **la convention de Montréal du 28 mai 1999** mais ils coexistent en même temps. Pourquoi ? Parce que dans la convention de Montréal, vous avez aujourd'hui, ce qui est déjà pas mal, 86 Etats. C'est valable uniquement pour un accident entre ces 86 Etats. Tout accident qui met en jeu un Etat des 86 et un autre Etat des 150 Etats de Varsovie sera sous Varsovie. On voit que depuis le 28 juin 2004, l'Europe a signé et ratifié au nom des 27 cette convention de Montréal. Comme les Etats-Unis ont signé et ratifié également cette convention, tout vol entre l'Union Européenne et les Etats-Unis –une bonne partie du marché– se fera maintenant dans le régime de Montréal au niveau des accidents. Tout le reste c'est encore, pour la grande majorité du monde entier, le système de Varsovie.

En Europe, nous avons déjà un système équivalent à la convention de Montréal pour les vols européens. A cela nous avons ajouté d'autres règlements : des pénalités, pas de la responsabilité. C'est la pénalisation des compagnies aériennes, des transporteurs, en cas de débarquement dû à un retard important, la décision du 25 avril 2007 concerne l'« open sky » Union européenne / Etats-Unis.

Nous avons vu le droit international public, la responsabilité, parce que c'est une chose très importante.

Maintenant, je fais le lien pour les autres intervenants avec ce que nous avons créé dans le cadre de l'aviation civile européenne. Cela paraît très simple mais les Etats ne faisant pas tous partie de tous les systèmes européens que l'on a créés, c'est un peu plus compliqué.

Qu'avons-nous fait ? Nous avons créé, dans le cadre de l'OACI, au lendemain de la Première Guerre Mondiale, **la CEAC : la Conférence Européenne de l'Aviation Civile**, qui regroupe l'Europe élargie aujourd'hui à 45 Etats. C'est vraiment l'Europe élargie. La CEAC, c'est la réunion des 45 directeurs généraux de l'aviation civile ; tous les 6 mois, l'un d'entre eux est président de la CEAC et le bureau est à Paris. La CEAC fait beaucoup de choses pour l'aviation mais n'émet que des recommandations et des avis. Ensuite chaque directeur de l'aviation civile rentre chez lui jurant de transposer ce qui a été fait en commun dans son droit national. Il a juré mais il a peut-être croisé les doigts !

En dessous de la CEAC, vous avez un club de réglementations qui sont les JAA (Joint Aviation Authorities). Ce sont 43 Etats sur 45 et ils créent une réglementation, des JAR. JAA/JAR, cela a une sonorité qui n'est pas prise au hasard, c'est FAA/FAR. C'est-à-dire que dans le cadre de la CEAC, dit autrement de l'OACI, on crée une réglementation européenne mais en liaison avec les

Américains. C'était pour se rapprocher des FAR américains. On vole tous les jours dans le cadre de dizaines de réglementations JAR. Les JAR, comme les annexes, n'ont pas de valeur juridique dans les 43 Etats européens. Il faut que les directeurs généraux de l'aviation civile introduisent ces JAR dans un instrument de droit national. Quand on avait le JAR OPS, la bible équivalente à l'annexe 6 de l'OACI, en France, c'est l'arrêté OPS1 de novembre 1997 qui en était la base juridique en France, mais avec des différences malheureusement.

Voilà le système CEAC/JAA. Retenez bien que ce n'est pas juridiquement obligatoire. On vole avec les JAR, mais ils peuvent changer d'un pays à l'autre dans le cadre des transpositions nationales. Aujourd'hui l'Union Européenne qui fait de plus en plus d'aviation souhaite créer une réglementation européenne. Là, nous sommes dans l'Union européenne des 27. Mais au lieu de la créer complètement, elle a décidé de reprendre l'architecture de ce qui existe aujourd'hui. Donc, notamment, de reprendre ce que fait la CEAC et plus particulièrement ce que font les JAA.

Nous avons créé **l'EASA, l'agence de sécurité européenne**. C'est une agence de l'Union Européenne qui a pour mission de reprendre tous les JAR, de les modifier, de les toiletter, ou de les reprendre tels quels, et d'en faire un instrument européen qui, lui, aura une valeur de règlement européen. Cela veut dire que dès que l'EASA se saisit d'un JAR et le transforme, comme l'UE OPS, par exemple, on ne peut plus y échapper. Comme lorsque l'année prochaine, on parlera du règlement concernant certaines particularités du personnel navigant. Là, malheureusement, on ne pourra plus y échapper.

Nous sommes passés à une vitesse supérieure et avec un bulldozer ! Une fois que c'est fait, aucun Etat ni aucun particulier ne peut y échapper. J'insiste beaucoup parce que pour vous syndicalistes, c'est aujourd'hui plus qu'essentiel. Cela veut dire qu'une partie de votre travail maintenant –vous le savez déjà et vous êtes heureusement déjà organisés– se passe auprès de l'EASA, et aussi en amont auprès de Bruxelles. Parce qu'une fois que ces règlements sont sortis, c'est terminé !

La CEAC, les JAA, et l'EASA vont être développés par d'autres intervenants.

Yves Lambert, qui a été également Directeur général d'**Eurocontrol**, vous en parlera. Sur le plan juridique, c'est une convention de Bruxelles de 1963, qui établissait un organisme intergouvernemental, Eurocontrol, supranational. Mais au début, cela était difficile parce qu'il n'y a pas eu la volonté politique de suivre, notamment au niveau de la France. C'était un espace aérien unique déjà en matière de contrôle. **Yves Lambert** va vous développer le ciel unique européen d'aujourd'hui et le SESAR².

Pour la sécurité on a l'EASA : pour l'espace aérien européen, c'est la même chose, l'Union Européenne a voulu légiférer en matière de ciel. Là aussi on manque d'experts, mais avec intelligence, elle s'est dit qu'elle allait se servir de ce qui existe déjà, notamment Eurocontrol.

La convention de Schengen, c'est le contrôle d'entrée dans les territoires de l'Union européenne. Au début, cela représentait 5 Etats et maintenant, on en est à 24. Cinq Etats font partie de Schengen mais ne l'appliquent pas complètement. Un Etat est intéressé, on va le citer parce qu'il est très important, peut-être le plus important pour certains, c'est la cité du Vatican ! Schengen joue sur notre vie de tous les jours. Ceux qui travaillent dans les aéroports connaissent les aéroports Schengen et les non Schengen. C'est européen mais ni l'Angleterre ni l'Irlande n'appliquent Schengen. Il faut donc adapter les aéroports.

C'est pour cette raison que j'ai fait cette présentation. Les 27 Etats de l'Union européenne, auxquels on associe la Norvège, l'Islande et la Suisse, qui prennent de plus en plus de réglementations de l'Union européenne. Ils s'associent mais ils ne sont pas dans l'Union européenne. Sur ces 27 Etats, 22 sont dans la convention Schengen mais à différents niveaux. 25 sont dans Eurocontrol. Sur les 39 d'Eurocontrol, et c'est déjà énorme, 25 sont européens, l'Estonie et la Lettonie sont les seuls qui ne sont pas de l'Union Européenne.

Des JAA, 3 ne sont pas Eurocontrol, et de la CEAC, 2 ne sont pas Eurocontrol. Pour les JAA, 27 Etats de l'Union Européenne, là, c'est facile, ils y sont tous.

² SESAR : Single European Sky ATM Research Programme

J'ai oublié de vous dire que les JAA n'existent plus officiellement, c'est maintenant l'EASA. Mais comme elle n'a pas la capacité de reprendre les dizaines de JAR, les JAA continuent à exister sous un organisme qui s'appelle officiellement JAAT ; T pour temporaire. Il a la charge, pendant que l'EASA élabore et reprend les JAR, de faire vivre les JAR qui existent encore. 43 Etats, il n'y a que San Marino et le Monténégro de la CEAC. Dans le cadre de la CEAC, vous avez les 27 de l'Union Européenne sur les 45, et les 45, c'est très difficile de les rapprocher, mais on va dire que 50 à 54 Etats ont la possibilité d'être européens.

La France en fin de compte –ceci pour nos amis français– n'a pas signé ni ratifié ces 8 conventions internationales. Je ne vais pas développer pour laisser place aux questions mais dans le cadre français on a inventé un système qui n'est pas mal, c'est la codification administrative. Tout ce qui nous intéresse en France se retrouve dans le cadre des RADIC (recueils, arrêtés, décisions et circulaires), avec le code de l'aviation civile et avec un système de codification très facile.

Je vais quand même vous dire quelques mots de l'architecture de **droit pénal contre le terrorisme et les actes illicites**. Lockerbie a entraîné la création d'une convention sur le marquage des explosifs en feuille. Lockerbie, ce fut très simple : du semtex dans une cassette audio indétectable. L'idée de la convention sur le marquage des explosifs est de détruire tous les explosifs existants. Pourquoi ? Parce que les explosifs utilisés par les terroristes sont la plupart du temps des explosifs officiels, gérés par les Etats. Ce sont des personnes qui ont des autorisations pour les utiliser, des militaires, des artificiers, ceux qui travaillent dans les carrières, les mines, le bâtiment. Et les terroristes vont se servir de ce circuit officiel. On détruit tous ces explosifs, avec des délais évidemment, et aujourd'hui, on fabrique des explosifs qui ont obligatoirement un système permettant la détection. Cette idée fait suite malheureusement à ces 259 victimes de Lockerbie.

Le 11 septembre 2001 est une révolution. Pourquoi ? Parce qu'avant, on protégeait l'avion, l'aéronef et tout ce qu'il transportait (passagers, personnel navigant et biens transportés). Il fallait protéger, voire rendre le contrôle de l'aéronef au commandant de bord qui l'avait perdu.

Après le 11 septembre 2001, c'est l'avion de transport qui est devenu une arme. On dit une arme par destination sur le plan juridique et pas n'importe quelle arme : une ADM, une arme de destruction massive. Au global, plus de 3 000 morts au World Trade Center. Cela change toutes les règles en matière de sûreté.

Ce schéma sur plusieurs décennies vous montre les vagues successives d'actes illicites.

La première vague : les détournements d'avion. On utilisait l'avion comme moyen de transport. C'étaient des personnes d'Europe de l'Est qui voulaient échapper au régime de l'Est pour aller vers l'Ouest ou des Cubains qui voulaient aller aux Etats-Unis, par exemple. Les années 60, avec un côté police. La première convention créée en pénal, c'est la **convention de Tokyo de 1963**, très connue chez les pilotes car c'est elle qui donne au commandant des pouvoirs de police à bord de l'aéronef.

Une autre vague : des terroristes à bord de l'avion qui le détournent en prenant des otages. Ce qui a conduit à une deuxième convention, la **convention de La Haye en 1970**, qui a défini ces actes en infraction pénale, valable dans 182 Etats aujourd'hui.

Ensuite, les terroristes ont attaqué de l'extérieur ou attaqué des infrastructures. La convention de Tokyo, concernant la police à bord ; la convention de La Haye, concernant terrorisme à bord de l'aéronef ne suffisaient pas. **La convention de Montréal**, c'est à bord de l'aéronef mais également à l'extérieur. D'une manière générale, les actes dirigés contre l'aviation civile, et notamment les infrastructures au sol qui ont pour but de détruire une aide à la navigation et de mettre l'avion en danger.

Les terroristes ne se sont pas arrêtés là. Ils ont attaqué les aéroports, les agences. Donc, il a fallu en **1988, un protocole complémentaire de Montréal** qui a étendu les infractions pénales à tout acte illicite dans les aéroports, sans limitation de temps.

La convention sur le marquage des explosifs, c'est celle qui fait suite à Lockerbie. On voit qu'en France, cet acte est puni de 20 ans de réclusion criminelle voire la réclusion à perpétuité s'il y a eu des morts. En France, une fausse information mettant en danger la sécurité de l'Aviation Civile,

c'est 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende. C'est beaucoup puni. Je n'avais pas d'avions de KLM, je suis désolé.

Je vais terminer sur cette diapositive car c'est aussi très important de vous rappeler qu'on a été champions du monde, il y a fort longtemps !

Merci.

M. CADOREL.- Merci beaucoup, Bernard. C'est un défi énorme que de résumer un historique de la réglementation en une heure et quart. Merci de l'avoir relevé. Je passe la parole au public, car je suis sûr qu'il y a de nombreuses questions.

Question : Vous avez des annexes qui sont supranationales ; avec les accords ou les conventions européennes qui vont être signés, ces traités peuvent-ils être vus comme une réglementation européenne ? Est-ce que nous allons avoir une réglementation européenne contraignante avec des annexes de l'OACI qui ne seront plus déterminantes ? Est-ce que les conventions européennes seront les seules à s'appliquer et deviendront contraignantes ?

M. PESTEL.- Très bonne question ! Toutes ces nouvelles conventions à venir dans le cadre européen, seront-elles les seules qui seront appliquées dans le cadre de l'Union européenne ? Quid alors de l'OACI et de ses annexes, c'est-à-dire entre l'international mondial et ce que nous construisons au niveau européen ? Tout le monde n'a pas encore tranché. Les Anglais l'ont fait, dans le cadre notamment de la responsabilité du transporteur. Le juge s'est demandé s'il devait appliquer le règlement européen qui s'imposait à son tribunal. Mais que faire alors de la convention de Varsovie, convention internationale que l'Angleterre a signée et ratifiée ? Les Anglais ont, à mon sens, fort justement fait prévaloir la convention internationale qui, étant signée et ratifiée, l'emporte sur les lois. Tout le monde n'est pas d'accord. A partir du moment où un Etat a signé et ratifié une convention, que celle-ci est en plus conforme à sa constitution, on sait qu'elle l'emporte sur toutes les lois nationales. Les lois nationales, quelles sont-elles ? Mon raisonnement – mais tout le monde ne le suit pas, je le répète – est que les lois nationales sont d'abord européennes et ensuite purement nationales. Donc pour moi, les conventions internationales l'emportent toujours, même sur le côté européen.

Cela veut dire que les conventions de Chicago, de Varsovie, de Tokyo, toutes les conventions de droit pénal, l'emportent selon moi sur le droit européen, et elles seront complétées, nous sommes tous d'accord, par le droit européen puis par le droit national.

Par contre, dans le cadre purement national, où on n'applique pas quelque chose d'international, là, les règlements européens l'emportent totalement sur tout texte national et on est obligé de l'appliquer. Et on attire effectivement l'attention de la Commission de Bruxelles pour qu'elle ne fasse pas une réglementation sans se préoccuper de ce qui se passe sur le plan international et au niveau de l'aérien, notamment dans le cadre de l'OACI.

Les annexes n'ont pas de valeur juridique dans la plupart des pays sauf pour certains comme la Suisse qui a créé une loi les rendant directement applicables. Mais très peu de pays l'ont fait. Tant qu'elles ne sont pas introduites, soit dans un texte réglementaire européen, soit dans un texte hollandais, elles ne sont pas applicables chez vous, indépendamment de la convention de Chicago.

Michel BIDOT.- Je voudrais parler du droit des victimes. On sait que les victimes d'accident aérien ne se contentent généralement pas même de 75 000 dollars. C'est ridicule quand on sait que le prix d'un Américain c'est plusieurs centaines de milliers de dollars, peut-être des millions de dollars... Que faut-il faire, auprès de qui faut-il s'adresser, et qui peut payer quand on est ayant droit de victimes et qu'on voudrait recevoir beaucoup d'argent ? Une hypothèse.

M. PESTEL.- Dans le cadre européen et aujourd'hui, dans le cadre de la convention de Montréal, on a créé un nouveau système à deux niveaux. Jusqu'à 100 000 DTS (environ entre 120 000 et 130 000 €) le transporteur est automatiquement responsable. Il ne peut s'exonérer que par la faute de la victime. Donc il devra payer l'indemnisation jusqu'à hauteur de ces 100 000 DTS. Au-delà de ces 100 000, on revient dans un système uniquement de présomption de faute vis-à-vis du transporteur et là, la responsabilité devient illimitée. Cela ne veut pas dire qu'on va gagner tout et n'importe quoi, elle est à hauteur du préjudice réel se trouvant au-delà de 100 000 DTS. C'est le

même système que Varsovie : la faute est présumée et le dommage réel sera indemnisé. C'est le cadre de la convention de Montréal et du règlement européen qui date de 1997.

Dans que le cadre de Varsovie pure, c'est plafonné. Mais vous avez le moyen –et c'est intéressant notamment pour les pilotes– de déplafonner, soit parce que le transporteur a commis quelques fautes en matière de titre de transport –c'est déjà un peu plus rare– mais notamment lorsqu'un préposé ou le transporteur a commis une faute inexcusable. La faute inexcusable, c'est une faute où le préposé a été téméraire et conscient de la probabilité du dommage, ou a voulu délibérément ce dommage. A partir du moment où la victime démontre cette faute inexcusable, le juge peut déplafonner et l'indemniser à hauteur du dommage réel.

Pourquoi cela intéresse-t-il beaucoup les pilotes ? Parce qu'on va souvent essayer de démontrer la faute inexcusable du pilote, puisqu'en cas d'accident aérien, il y a forcément eu un pilote à bord de l'aéronef. Pour déplafonner, on tentera de démontrer sa faute inexcusable. Comme on n'a pas les moyens en matière d'expertise de le démontrer, on va également utiliser le pénal, notamment en France où le pénal est entièrement à la charge de l'Etat. Et peut-être après 10 ans d'expertise, la justice pénale démontrera la faute du pilote ou d'un autre préposé, ce qui pourra servir au niveau du civil. C'est aussi une des raisons pour lesquelles on est de plus en plus pénalisé.

La deuxième raison de la pénalisation grandissante de notre société et surtout en France –ce serait intéressant de demander à nos amis hollandais si c'est le cas chez eux– c'est que les victimes ne veulent plus uniquement de l'argent ; elles veulent aussi que les responsables de l'accident soient punis et emprisonnés le plus longtemps possible pour pouvoir faire leur deuil. C'est une réalité, mais pas seulement dans l'aérien.

Question.- Merci pour votre exposé. J'ai beaucoup appris sur l'histoire de l'aéronautique et ses conséquences. Vous avez parlé des 18 annexes et des 198 Etats, pourriez-vous répéter l'importance de l'annexe 6 ?

M. PESTEL.- Dans les 190 Etats qui font partie du système OACI et de la convention de Chicago, il y a 18 annexes et j'ai dit que l'annexe 6 était une des plus importantes. Elle n'est pas obligatoirement la plus importante, mais pour nous compagnies aériennes, si ! Elle est notre bible. Si vous avez un livre de chevet, vous devez avoir l'annexe 6, le JAR OPS est aujourd'hui l'UE OPS et en France les RADIC. Dans cette annexe 6 et les textes équivalents, vous avez tout le niveau réglementaire concernant l'exploitant. Comment faire voler un avion ? C'est dans cette annexe où on lui dit qu'il doit toujours respecter le certificat de navigabilité, là où se trouvent toutes les règles opérationnelles, les minima météo opérationnels, là où sont toutes les règles concernant les équipages. Vous y trouverez les pouvoirs du commandant de bord et son statut, et d'une manière générale celui du personnel navigant. Là où vous aurez les règles d'emport carburant. Toutes les règles d'exploitation sont dans l'annexe 6. Pour nous, elle est essentielle et à connaître par cœur.

Une annexe sur les aérodromes nous intéresse pour l'utilisation de la piste au décollage et à l'atterrissage, certains points sont intéressants mais elle intéresse principalement les aéroports. Des annexes évidentes également pour nous sont celles qui touchent à la communication, à la circulation aérienne, la sûreté, les marchandises dangereuses. Toutes les annexes sont importantes, mais la 6 concerne essentiellement la réglementation des exploitants.

Question.- A la fin de votre intervention, vous avez spécifié que certains traités parmi les plus récents n'ont pas été signés ni ratifiés par la France. Avez-vous un éclairage, une réponse ? L'ont-ils été par d'autres membres de l'Union européenne ou de l'Europe ?

M. PESTEL.- C'est une très bonne question qui va me demander un petit travail de 5 minutes tout à l'heure parce que je n'ai pas la réponse avec moi. La dernière convention du Cap et le protocole associé, permettent aux Etats ne pouvant soutenir financièrement les exploitants de permettre à d'autres d'aider leurs compagnies aériennes à acheter leurs avions. Ce système que nous avons inventé est très poussé évidemment par les constructeurs d'avions. Le constructeur va s'auto-garantir sur l'avion lui-même et ses équipements et pourra ainsi utiliser ces équipements comme moyens de paiement. C'est-à-dire qu'on va asseoir un crédit sur ces matériels d'équipements. Il est évident que les 19 Etats qui ont signé cette convention n'ont pas une aviation très développée. Les grands Etats ne l'ont en général pas signée et la France ne l'a pas signée.

Les autres conventions, comme celle de Guatemala, la majorité des Etats n'en ont pas voulu, la France comprise, car c'était un système beaucoup trop contraignant à l'époque pour les compagnies aériennes qu'on a voulu protéger.

Aujourd'hui avec Montréal, on a un système un peu différent mais qui peut arriver au même résultat que Guatemala. Quelles sont les autres conventions non signées par la France ? La convention sur les tiers à la surface, Rome et le protocole n'ont pas été signés parce que nous n'étions pas d'accord sur les montants d'indemnisation proposés ; mais on a retenu dans le code de l'aviation civile le même système. Nous avons préféré avoir le nôtre. Concernant les autres Etats, c'est assez curieux parfois, on ne sait pas toujours pourquoi tel Etat a signé une convention et pas l'autre, et notamment les protocoles. J'ai des tableaux sur l'Union européenne et je vous répondrai tout à l'heure.

Question.- Il y a effectivement une supra-réglementation au niveau de l'OACI, mais qu'est-ce qui réglemente les activités aériennes avec des avions immatriculés dans un Etat, des pilotes venant d'autres Etats et les équipages de cabine de nationalité différente ? Est-ce l'OACI ou des réglementations spécifiques au niveau des différents Etats ?

M. PESTEL.- C'est d'abord l'OACI. C'est-à-dire la convention de Chicago et après la réglementation dans sa partie applicable dans chacun des Etats, puisque ce n'est pas directement imposable. Cette réglementation est la base. Par contre, le système OACI ou même de l'Union européenne, est un système qui réglemente et qui ensuite délègue les autorisations, les agréments et le contrôle en amont et en aval, aux autorités de chaque Etat. Cela veut dire que nous sommes totalement dans un système européen qui était les JAR chez nous, et qui est maintenant dans le cadre de l'EASA. Les CTA et les licences sont européennes, mais pour une compagnie française, c'est la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui va délivrer ces deux autorisations européennes au nom de l'Union européenne. L'Union Européenne ne peut pas le faire, l'OACI encore moins. L'OACI, se sera développé dans le cadre de la sécurité, du management de la sécurité, elle va faire des audits et essayer de contraindre les Etats. Je vais passer la parole à **Geoffroy Bouvet**, mais l'application de cette réglementation se fait par l'Etat qui délivre au nom, soit des règles internationales soit de l'Union européenne ; celle qui a délivré va contrôler. Ce contrôle peut être délégué dans le cadre de l'OACI à d'autres autorités d'Etat par l'article 83 de Chicago.

Le personnel navigant, par exemple, que fait-il dans cet avion et avec quelle autorisation y est-il ? Il possède une licence donnée par tel pays, dans tel système. C'est l'autorité qui en est responsable. Pour l'avion, c'est la même chose ; au niveau européen, qui a délivré le CTA et la licence ? Ensuite, on regarde si ces deux autorités ont délégué. Il existe aussi des règles particulières en matière d'affrètement et de location. Dans le cas d'un affrètement, l'équipage est supposé, sauf convention contraire, être toujours sous la Direction du fréteur. C'est la règle mais elle peut être changée, alors que pour la location, c'est totalement différent.

Geoffroy BOUVET.- Une question piège. Nous sommes tous des syndicalistes ici, donc les questions de droit social nous intéressent. On sait que toutes les règles techniques ont des influences sur le social. Quelle est ton opinion sur l'application de ce droit social ou sa possibilité d'application dans toute l'histoire que tu as exposée ?

M. PESTEL.- Je ne suis pas un spécialiste au niveau du droit social. Mon sentiment, c'est que l'on fait un forcing très important parce qu'il y a la sécurité. En dehors de la sécurité, j'ai parlé aussi de régulation économique. Il faut que l'aviation soit régulée, parce qu'on ne peut pas se permettre d'avoir des compagnies qui émergent sans aucune organisation financière ni humaine car cela aura évidemment un impact sur la sécurité. On ne peut pas permettre dans le cadre d'une régularité, que des compagnies puissent disparaître très rapidement. Il y a une régulation économique et tout le monde en est d'accord, même si c'est dans un cadre de libéralisation. Mais le maître mot, c'est la sécurité et évidemment la sûreté comprise.

A partir de ce moment-là, les règles sont vraiment très techniques. Tu as raison, le technique joue totalement sur le cadre social. Mais j'ai quand même l'impression que ce cadre social n'est pas du tout traité à la hauteur des enjeux, et que le décalage est très important entre les avancées très rapides sur le plan technique et le fait qu'on se préoccupe beaucoup moins, sur le plan européen, du

social. On arrive à se mettre d'accord sur le plan de la sécurité et sur le plan technique mais on a quand même des divergences sur le plan social, c'est très culturel. C'est vraiment culturel, et il est très difficile de se mettre d'accord. C'est peut-être une des raisons pour laquelle l'Union Européenne ne fait pas de forcing en parallèle entre le technique et le social.

Vous avez là, en tant que syndicalistes, un jeu à jouer. Vous l'avez déjà fait dans plusieurs domaines en influençant le technique par du lobbying au niveau des parlementaires européens, sur la partie purement sociale. En plus, le social évolue, c'est un sujet culturel d'une part, et d'autre part, on change. Je ne pense pas que Geoffroy pensait aux 60 ans, mais à une époque, l'OACI c'était 60 ans et pas plus, alors que la France dépassait ces 60 ans. On est même allé notifier notre différence à l'OACI lui disant qu'on voulait suivre les 65. Aujourd'hui, on fait l'inverse, parce que le contexte a changé ; les fondements n'ont pas changé. Les syndicats n'ont pas changé leurs principes, mais le contexte a évolué et donc, effectivement, c'est très difficile de cerner le côté social.

Question.- Je représente l'union néerlandaise des techniciens aéronautiques, donc le personnel de certification aux Pays-Bas. Nous sommes responsables de la certification d'entretien de l'avion. En tant que personnel de certification, nous sommes liés à différents règlements et lois que je vais vous énoncer.

Nous devons respecter les règlements européens. Nous devons respecter les règlements américains. Nous devons respecter les annexes de l'OACI. Tous ces règlements et toutes ces lois ne sont pas synchronisés ! C'est un problème grave car l'interprétation de ces lois devrait être claire et transparente. De plus, nous constatons d'énormes différences d'interprétation. Nous avons déjà des traductions entre les différentes langues de l'Union européenne et la Commission européenne va traduire cette loi en néerlandais. De plus, la langue aéronautique est en général l'anglais.

En tant que personnel de certification, nous devons respecter le cadre juridique strict et il ne peut pas y avoir de différences d'interprétation entre Etats et selon les langues. Nous constatons déjà qu'en néerlandais, un règlement est interprété d'une façon, alors qu'en français ou en anglais, il le sera différemment. Comment surmonter ce problème ?

M. PESTEL.- En effet, il vous faut respecter l'OACI et l'Union Européenne. Avant, c'était la CEAC, JAA ; avec l'Union Européenne, dans chacun des Etats, les textes communs, qu'ils soient internationaux ou régionaux, sont traduits et peuvent donc poser des problèmes de traduction et d'interprétation, ce qui ne simplifie pas la tâche des opérationnels.

Sur le plan OACI, il y a déjà 8 ou 9 langues de travail officielles, je vous dirai le nombre exact. Cela veut dire que les textes sont étudiés et travaillés, et une fois qu'ils sont traduits et authentifiés par l'OACI, ils sont considérés comme des textes de référence.

Les JAR étaient très bien parce qu'elles étaient totalement organisées dans un système respectant les systèmes qualité. Tous les Européens, Europe élargie, se réunissaient pour travailler et ils travaillaient déjà sur toutes les particularités possibles de chaque Etat. C'est-à-dire que le texte, le JAR, ne sortait qu'à partir du moment où on avait intégré toutes les particularités des Etats, y compris les problèmes de traduction. Ces problèmes existeront toujours, parce qu'un mot peut être interprété différemment par des personnes de même nationalité et parce qu'on utilise des mots de langue courante sur un plan technique.

Ensuite, les JAR avaient élaboré un système d'acceptabilité. C'est-à-dire que les autorités nationales qui devaient délivrer l'autorisation, c'est-à-dire le respect du JAR, devaient vérifier la concordance avec le JAR. Pour simplifier, elles interprétaient le JAR, en faisaient un texte national et préconisaient à l'opérateur de l'appliquer pour avoir l'agrément. C'est un exemple. Vous pouvez normalement interpréter le JAR et l'appliquer d'une manière légèrement différente qu'un autre opérateur, mais dans le respect du JAR. C'est la possibilité de ces règles. Personne ne peut les appliquer *stricto sensu*, parce qu'on ne peut pas tout prévoir. Donc, on laisse une liberté normalement à l'exploitant et aux autorités.

Le problème c'est que les autorités des Etats, voulant garder la mainmise sur ces règlements, ont fait de ces moyens d'acceptabilité des moyens presque obligatoires avec leur propre interprétation. Donc, déjà dans les JAR, c'était un peu dévié. Cela demande donc plus de travail, parce qu'au lieu de n'avoir qu'un simple contrôle, elles faisaient un contrôle du contrôle...

Maintenant, c'est pire, parce que l'EASA qui n'a pas le même système que les JAA, élabore des règlements et c'est à chacun d'appliquer ce règlement tel qu'il le lit, et aux autorités de valider s'il est respecté ou pas. Certaines autorités nationales aujourd'hui, c'est le cas de la France, ont créé des moyens d'acceptabilité pour les règlements de l'EASA alors qu'elle ne le demande pas, et elles auront peut-être tendance à vous obliger à appliquer ces moyens d'acceptabilité, alors que ce ne sont que des exemples.

Les solutions sont pour moi très simples et je le dis sincèrement. Le jour où les aviations civiles embaucheront des personnes de la compétence de nos deux bons interprètes d'aujourd'hui, on aura déjà beaucoup moins de problèmes, car les administrations se plaignent de ne pas avoir d'interprètes de haut niveau. Les compagnies, elles, ont déjà des interprètes et des personnels qui parlent plusieurs langues.

Deuxièmement, et cela n'engage que moi, les autorités des aviations civiles des 27 Etats vont disparaître petit à petit. En France il y a eu une première révolution, la deuxième révolution arrivera au début de l'année prochaine avec une perte de poids énorme de la DGAC, avec petit à petit, un transfert vers l'EASA. Dans les 27 Etats, vous n'aurez que des bras armés pour les contrôles et les audits. A mon avis, il n'y aura plus de parties régulatrices à terme. On aura résolu le problème.

M. CADOREL.- C'est une histoire qui se termine.

M. CADOREL.- Merci beaucoup, Bernard. Un quart d'heure de pause et on reprend avec **Jean Paries**. Merci encore à **Bernard Pestel** et à l'IFURTA.