

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE

INSTITUT D'AERONAUTIQUE ET DES ETUDES SPATIALES

COURS DE REGLEMENTATION AERONAUTIQUE

Ce cours est un module de découverte destiné pour les étudiants dans le domaine aéronautique et spatial

L'ENSEIGNANT : Mr HAKIM KBAB

Semestre : 3

UED 2.1

Matière : réglementation aéronautique (VHS 22h30 ; Cours 1h30)

Objectifs de l'enseignement

La **réglementation aéronautique** a pour objectif d'apporter une connaissance détaillée de la réglementation aérienne, les différentes institutions aéronautiques ainsi que la réglementation de la maintenance des aéronefs. Ce cours permet de connaître les points clés des exigences européennes PART 145 et PARTM en matière de maintien de navigabilité des aéronefs.

Contenu de la matière :

Partie I :

- Le droit international
- Organisations des nations unies
- Le droit de l'espace
- Le droit aérien
- Les cinq libertés de l'air

Partie II :

- Les conventions internationales
- La convention de Chicago

Partie III : L'OACI

- Objectif de l'OACI
- Organisation de l'OACI
- Articles de la convention de Chicago
- Annexes de la convention de Chicago
- Elaboration des SARP

Partie IV : institutions aéronautiques

- CEAC (commission européenne de l'aviation civile)
- JAA (autorités conjointes de l'aviation) ; les JARs (joint aviation requirements)
- AESA (agence européenne de la sécurité aérienne)
- FAA ; les FARs
- IATA (international air transport association)

-

Partie V : organisation de l'aviation civile en Algérie

Mode d'évaluation : examen 100%

Références (*Livres et photocopiés, sites internet, etc*) :

- ✓ Convention de Chicago 1947

- ✓ Le droit international
- ✓ Les Jars 145 et 66

PLAN DU COURS

Cours1 : généralités; définitions ; rôle de la réglementation, les conventions internationales

Cours2 : le droit spatial ; le droit aérien, la convention de Chicago 1947

Cours3 : la création de l'OACI ; objectifs de l'OACI ; fonctionnement de l'OACI

Cours4 : les normes et pratiques recommandées (les SARP) ; les PANS ; les SUPP ; création des SARP

Cours5 : les annexes de la convention de Chicago

5h30 HEURES DE COURS

Cours 6 : les organisations supranationales EASA

Les organisations nationales DACM (ALGERIE)

2 h DE COURS

Cours 7 : Maintenance aéronautique PART145 **4h de COURS**

Cours 8 :PART147 ; PART 66, EASA FORME1, la Roberry **3H30DE COURS**

Cours 9 : les articles de la convention de Chicago : **3h30 HEURES DE COURS**

PARTIE I : GENERALITES SUR LA REGLEMENTATION AERIENNE

LA CONVENTION DE CHICAGO

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

I : DEFINITIONS ET GENERALITES

I.1 : Pourquoi un cadre réglementaire ?

Pour assurer une bonne navigabilité ?

C'est à dire garantir l'aptitude d'un aéronef à effectuer des transports de Passagers et/ou de fret dans des conditions acceptables de sécurité :

- Pour les personnes transportées
- Pour les passagers des autres aéronefs
- Pour les territoires survolés
- Pour l'environnement

Car la réglementation

- Définit les normes indispensables
- Rend leur application obligatoire
- Uniformise les pratiques
- Facilite les échanges internationaux

La réglementation nous sert à éviter ces genres d'événements (photos ci-dessous)



COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

I.2 : DEFINITION DE LA REGLEMENTATION :

La réglementation est un ensemble des textes, notamment des lois, décrets, arrêtés et circulaires relatifs aux normes et recommandations techniques nécessaires pour le maintien d'un niveau minimal acceptable de sécurité et de sûreté

La sécurité: consiste à prévenir contre tout ce qui concerne les accidents donc par définition involontaires

« ensemble de moyens humains, organisationnels et techniques réunis pour faire face aux risques techniques ,physiques, chimiques et environnementaux pouvant nuire aux personnes et aux biens sans avoir un but de profit. Elle répond à de nombreuses règles établies»

La sûreté: consiste à prévenir de tout ce qui est volontaire

« Concerne l'ensemble des moyens humains, organisationnels et techniques pour faire aux actes spontanées ou réfléchit ayant pour objectif de nuire ou porter atteinte, dans un but de profit psychique ou financiers »

Actuellement le niveau de la sécurité de l'aviation de transport exprimé en nombre d'accidents mortels par heure de vol est 10

Un décret

Est un acte réglementaire ou individuel pris par le président de la République ou le Premier ministre dans l'exercice de leurs fonctions respectives. En effet, la plupart des activités politiques et administratives de ces deux autorités se traduisent, sur le plan juridique, par des décrets. Ils constituent des actes administratifs unilatéraux. La portée des décrets est variable. Ils peuvent être :

Réglementaires, lorsqu'ils posent une règle générale, et s'appliquent ainsi à un nombre indéterminé de personnes.

individuels, lorsqu'ils ne concernent qu'une ou plusieurs personnes déterminées (ex : décret de nomination d'un haut fonctionnaire).

L'arrêté :

Est un acte émanant d'une autorité administrative autre que le président de la République ou le Premier ministre (ces derniers peuvent toutefois recourir aux arrêtés pour organiser leurs services). Il peut s'agir des ministres, des préfets, des maires, des présidents de conseil général ou de conseil régional. Les arrêtés sont des actes administratifs unilatéraux. Sur le plan de la forme, l'arrêté, comme le décret, comporte à la fois des visas, rappelant les textes qui le fondent, et un dispositif précisant le contenu de l'acte et ses effets juridiques.

Comme le décret, la portée de l'arrêté peut être variable. Il peut être réglementaire, lorsqu'il pose une règle générale (ex : un arrêté municipal interdisant à toute personne circulant dans une rue d'y stationner), ou individuel (ex : nomination d'un fonctionnaire). Dans la hiérarchie des normes, l'arrêté est inférieur au décret

La circulaire :

Est un texte qui permet aux autorités administratives (ministre, recteur, préfet...) d'informer leurs services. Il peut s'agir par exemple de faire passer l'information entre les

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

différents services d'un Etat (administration centrale et services déconcentrés) placés sous la responsabilité d'un ministère ou du ministère vers ses services déconcentrés sur le terrain.

Ces circulaires peuvent prendre d'autres noms, par exemple « note de service » ou encore « instruction »

I.3. LE DROIT:

L'ensemble de règles juridiques en vigueur dans une société

I.4 : LE DROIT INTERNATIONAL:

L'ensemble des lois qui régissent les relations dans la société International;

Il vise à assurer:

1. Les lois sur les guerres
2. La reconnaissance des pays et des états
3. Le droit de la mer
4. Le droit aérospatial (**droit aérien/droit espace**)
5. Les Lois qui régissent le commerce international.....

I.5 : CONVENTIONS INTERNATIONALES

- ✓ L'internationalisation des activités humaine à pousser les pays du monde à réduire les barrières commerciales
- ✓ C'est pendant les conférences internationales que certains des états s'accordent sur différents sujets
- ✓ A la fin de la conférence, on rédige une convention et les représentants des états qui en approuvent les termes sont invités à la **signer**
- ✓ De ce fait, ils engagent leurs gouvernements respectifs à légiférer sur le sujet visé
- ✓ Lorsque les lois, qui ont pour but de respecter les bases de la convention, ont été adoptées, ce que le gouvernement; à **ratifier** la convention

La convention est un registre portant sur un accord, réalisé par plus de deux états, pour donner à cet accord force de loi internationale :

1. La mise en vigueur d'une convention est conditionnée par la ratification d'un nombre min d'états (25)
2. Ses dispositions ne s'appliquent qu'aux états qui l'ont signée et ratifiée; les états dissidents ne sont pas liés par ses obligations et ne peuvent se prévaloir des prérogatives qu'elle confère
3. Les clauses d'une convention prévoit toujours une possibilité d'adhésion ou, à l'inverse, une faculté de dénonciation (annoncer qu'il n'adhère plus à l'entente) moyennant un préavis.

Généralement les états délèguent le droit de gérance de la convention a une organisation internationale reconnue (**ONU**); qui doit vérifier que les états respectent la convention, sur la base des grands principes fondamentaux de l'humanité soit:

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

- Droit fondamentaux de l'homme
- Maintien de la paix; progrès social et de la justice
- Droit des peuples à disposer d'eux même
- Egalité et souveraineté

I.6 : LES INSTITUTIONS SPECIALISEES DE L'ONU

- ✓ Organisation maritime internationale (O.M.I) 1958
- ✓ Organisation internationale de télécom (U.I.T) 1932
- ✓ Organisation météorologique mondiale (O.M.M) 1878
- ✓ Organisation mondiale de la santé (O.M.S) 1946
- ✓ L'union postale universelle (U.P.U) 1874
- ✓ Organisation internationale du travail (O.I.T) 1919
- ✓ Organisation de l'aviation civile internationale 1947

I.7 : DROIT SPATIAL :

C'est la réglementation des activités des états en matière de l'exploration de l'espace extra-atmosphérique y compris la lune et les autres corps célestes

L'origine du droit de l'espace remonte au 24/10/1957 lorsque les russes ont lancé le premier satellite artificiel. Dans le traité de l'espace de 1967, on s'est entendu sur:

1. La liberté d'accès à l'espace extra-atmosphérique
2. L'interdiction de revendications nationales de souveraineté sur une partie de l'espace
3. Interdiction de placer dans l'espace des armes visant la destruction Massive

I.8 : LE DROIT AERIEN

- L'origine du droit aérien remonte au début XXe siècle lorsque l'avion est apparu comme moyen de transport.
- L'avion fut grandement perfectionné et popularisé pendant les guerres mondiales
- L'augmentation soudaine des aéronefs d'après-guerre pousse les différents états à développer une législation plus précise
- Cependant chaque législation se limitait aux espaces aériens des pays concernés, soit l'espace de leur souveraineté
- Il a été convenu que l'espace aérien relève des états immédiatement placés au-dessous sauf dans le cas de la haute mer et de l'antarctique

II : LA CONVENTION DE CHICAGO

- En 1919, au lendemain de la grande guerre et au moment d'élaboration du traité de paix qu'un premier essai d'association entre les états pour l'utilisation de l'aviation à **des fins pacifiques**.
- En 1944, en pleine guerre, une initiative des états unis a tenté de substituer une union plus large à ces associations partielles.
- Le **07/12/1944**; la conférence de Chicago a abouti à la signature, par 52 états, de la convention internationale sur l'aviation civile
- Actuellement tous les états ont ratifié cette convention dont l'Algérie (**le 05/03/1963**)

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

II.1 : La convention se décompose en deux parties:

1. Une convention de droit aérien : Définissant à l'égard des pays contractants les droits et obligations à la mise en œuvre des aéronefs qui pratiquent la navigation aérienne internationale et déterminant également les rapports juridiques des états entre eux
2. Un accord portant sur la création d'un organisme international OACI, qui sera chargé en particulier de veiller à l'application de la convention et de la compléter par des annexes

II.3 : LES OBJECTIFS DE LA CONVENTION

Objectif stratégique A: <u>sécurité</u>	Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale
Objectif stratégique B: <u>sureté</u>	Renforcer la sureté de l'aviation civile internationale
Objectif stratégique C: <u>protection de l'environnement</u>	limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile internationale sur l'environnement.
Objectif stratégique D: <u>efficacité</u>	Améliorer l'efficacité de l'aviation civile internationale
Objectif stratégique E: <u>contuité</u>	Maintenir la continuité des activités aéronautiques
Objectif stratégique F: <u>principe de droit</u>	Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale

II.4 : CONTENU DE LA CONVENTION DE CHICAGO : La convention de Chicago se devise en quatre parties:

Partie.1 :Navigation aérienne

- Chapitre I: principes généraux et application de la convention
- Chapitre II: vol au-dessus du territoire des états contractants
- Chapitre III: nationalité des aéronefs
- Chapitre IV: mesures destinées à faciliter la navigation aérienne
- Chapitre V: conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs
- Chapitre VI: normes et pratiques recommandées international

Partie 2 : Organisation international de l'aviation civile

- Chapitre VII : organisation
- Chapitre VIII: l'assemblée
- Chapitre IX: le conseil
- Chapitre X: le personnel
- Chapitre XI: finance
- Chapitre XII: autres arrangement

Partie 3 : Transport aérien international

- Chapitre XIII : renseignement et rapports
- Chapitre XIV : aéroports, installation et autres services de navigation aérienne
- Chapitre XV : organisation de l'exploitation en commun et service en pool

Partie 4 : Dispositions finales

- Chapitre XVI: autres accords et arrangements aéronautique
- Chapitre XVII: différents et arrangements
- Chapitre XVIII: guerre
- Chapitre XIV: annexes
- Chapitre XX: ratifications, adhésions, amendements et dénonciation
- Chapitre XXI: définitions

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

La convention est composée de 96 articles et elle est complétée par 19 annexes

- Dont 16 annexes ont un caractère technique
- les 3 autres Annexes portent sur la facilitation et la sûreté et la sécurité. Elles contiennent des *normes et pratiques recommandées (SARP: Standards and Recommended Practices)*
- Obligation pour les Etats contractants de se conformer à cette réglementation de base avec Possibilité de notifier des différences (article 38 de la Convention)

La Convention est complétée par d'autres documents

- PANS (Procedures for Air Navigation Services)
 - Manuels
 - Circulaires
-
- ✓ Le texte de la Convention a été rédigé en anglais.
 - ✓ Actuellement le texte est rédigé en anglais, français, espagnol, russe
 - ✓ Les textes en français et espagnol signés à Buenos Aires le 24 septembre 1968, en vigueur le 24 octobre 1968.
 - ✓ Texte en russe signé à Montréal le 30 septembre 1977, en vigueur le 16 septembre 1999.
 - ✓ Ajout de l'arabe à la 31ème session de l'Assemblée en octobre 1995.
 - ✓ Ajout du chinois à la 32ème Assemblée en octobre 1998.

II.5 : GRANDS PRINCIPES DE LA CONVENTION:

1. **Souveraineté** des Etats contractants sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire;
2. Utilisation de l'aviation civile à des **fins compatibles avec les buts de la Convention;**
3. **Engagement** de chaque Etat à prêter son concours pour atteindre le plus grand degré d'uniformité.

A. PRINCIPES RELATIFS AU VOL DES AERONEFS

1. Les libertés de l'air
2. Principe de non-discrimination
3. Principes pour l'établissement de redevances pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne

B. PRINCIPES RELATIFS A L'UTILISATION DES AERONEFS

1. Un aéronef doit être immatriculé
2. Un aéronef doit disposer d'un certificat de navigabilité
3. Le personnel de conduite de l'aéronef doit être titulaire de brevet d'aptitude et de licence

II.6: LIBERTES TECHNIQUES

1. Première liberté : Droit de survol

Droit pour un transporteur d'un Etat de survoler le territoire d'un autre Etat sans y atterrir.

Air France survole la Russie pour effectuer un vol Paris-Tokyo

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

2. Deuxième liberté : *Droit d'effectuer des escales techniques*

Droit pour un transporteur d'un Etat d'atterrir dans un autre Etat pour des raisons non commerciales, comme la maintenance ou le ravitaillement en carburant, durant un vol vers un Etat tiers.

Une compagnie européenne fait une escale technique à Dubaï pour effectuer un vol Vienne-Bangkok

II.7 : LIBERTES COMMERCIALES

3. Troisième liberté : Droit de débarquer dans un Etat tiers des passagers embarqués dans l'Etat dont l'aéronef a la nationalité.
Air Algérie débarque à Casablanca des passagers en provenance d'Alger
4. Quatrième liberté : Droit d'embarquer dans un Etat tiers des passagers à destination de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité.
Air Algérie embarque à Casablanca des passagers à destination d'Alger
5. Cinquième liberté : Droit d'embarquer/débarquer dans un Etat tiers des passagers à destination/en provenance de tout autre Etat contractant.
Air France embarque à Bangkok, sur son vol Paris-Hanoi des passagers à destination de Hanoi (droit de trafic entre la Thaïlande et le Vietnam)
6. Sixième liberté : Droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux autres Etats en passant par l'Etat où il est enregistré (troisième et quatrième liberté combinées).
Air France embarque à New York des passagers à destination d'Athènes, via son hub de Paris-Charles de Gaulle
7. Septième liberté : Droit pour un transporteur d'un Etat d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres Etats.
Une compagnie africaine exploite une ligne Miami-Mexico
8. Huitième liberté : Droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre Etat (cabotage).
Une compagnie africaine embarque à New York des passagers à destination de Los Angeles sur son vol Afrique-Los Angeles
9. Neuvième liberté : Droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre Etat.
Une compagnie africaine exploite une ligne New York-Los Angeles

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

III : L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE – OACI.

Suite à des études proposées par les Etats-Unis et des consultations entre les principaux alliés: Conférence internationale de l'aviation civile s'est tenue à Chicago(USA) du 1 novembre au 7 décembre 1944 et cela pour :

1. prendre des dispositions afin que des routes et des services aériens internationaux provisoires soient immédiatement établis
2. mettre sur pied un conseil provisoire qui aurait pour mandat de recueillir, d'enregistrer et d'étudier des données sur l'aviation internationale et de recommander des améliorations
3. discuter des principes et des méthodes à observer lors de l'adoption d'une nouvelle convention relative à l'aviation ».

54 Etats se sont réunis à cette conférence

PARTICIPANTS A LA CONFERENCE INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Afghanistan	France	Panama
Argentine	Grèce	Paraguay
Belgique	Guatemala	Paru
Bolivie	Haiti	Philippines
Bразил	Honduras	Poland
Canada	Indonésie	Portugal
Chine	Irak	Roumanie
Colombie	Jamaïque	Russie
Cuba	Japon	Saint-Pierre et Miquelon
Costa Rica	Liban	Saint-Vincent et les Grenadines
Chili	Libya	Salvador
Chypre	Malaisie	Sierra Leone
Colombie	Maldives	Soudan
Costa Rica	Malte	Soudan du Sud
Cuba	Mexique	Sri Lanka
Cyprus	Népal	Soudan
El Salvador	Nicaragua	Soudan du Sud
Ethiopia	Norvège	Sri Lanka

Signature par 52 Etats d'une Convention relative à l'aviation civile internationale créant de façon permanente l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), afin de « **promouvoir la coopération internationale et le maximum d'uniformité dans les réglementations et les normes, ainsi que les procédures et les structures de l'aviation civile** ». Le résultat le plus important se situait sur le plan technique où la Conférence posait les fondations d'un **régime réglementaire** de la navigation aérienne:

1. qui améliorerait la **sécurité des vols**,
2. qui ouvrait la voie à une **normalisation** de la navigation aérienne à **l'échelle mondiale**.

La ratification d'une convention entraîne des retards inévitables, ce qui a nécessité la signature d'un accord intérimaire créant une organisation provisoire, à caractère technique et consultatif:

Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale (OPACI).

- OPACI: d'août 1945 à avril 1947.
- OACI succède à OPACI, siège à Montréal (Canada).
- Tous les pays de la planète sont membre de l'OACI excepté la **Dominique**, le **Lichtenstein** ; les îles **Tuvalu** et le **Vatican**
- Début OPACI/OACI: l'activité devait répondre à 2 grands objectifs

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

A: UNIFORMITE A L'ECHELLE MONDIALE:

- les règles et règlements concernant la formation et les licences du personnel aéronautique, en vol et au sol;
- les systèmes et procédures de communications
- les règles de l'air et les systèmes et procédures de contrôle de la circulation aérienne;
- les conditions de navigabilité des aéronefs affectés à la navigation internationale ainsi que leur immatriculation et leur identification;
- la météorologie; les cartes aéronautiques.

B: fonctionnement pratique des services et installations de navigation aérienne dans les Etats et coordination de leur mise en œuvre là où les conditions d'exploitation et autres paramètres étaient comparables.

Pour répondre à l'objectif b/ ci-dessus:

1. décision de subdiviser le globe en un certain nombre de **régions** où il existait des problèmes de navigation aérienne particuliers et de nature similaire;
2. doter ces régions d'organismes capables d'aider les Etats à résoudre les problèmes particuliers de leur région, en créant un certain nombre de **bureaux régionaux** qui seraient situés dans la région desservie.

OACI a adopté ce concept des régions et des bureaux régionaux, étant admis que:

- toute activité régionale ne pouvait être entreprise que si elle n'entraînait pas en conflit avec les activités mondiales de l'Organisation;
- Les activités pourraient varier selon les régions, en fonction de l'environnement économique, technique et social de la région en cause

III.1 : BUREAUX REGIONAUX

En 1964, le Conseil a retenu la division du monde en régions de navigation aérienne et la nécessité de planifier à l'échelle régionale.

Les régions actuellement définies sont:

1. Région Afrique-Océan Indien (AFI);
2. Région Asie (ASIA);
3. Région Caraïbes (CAR);
4. Région Europe (EUR);
5. Région Moyen-Orient (MID);
6. Région Amérique du Nord (NAM)
7. Région Atlantique Nord (NAT);
8. Région Pacifique (PAC);
9. Région Amérique du Sud (AM).

- ✓ Des Bureaux Régionaux sont implantés dans les régions de navigation aérienne.
- ✓ Chaque Bureau Régional fournit des services aux Etats dans sa zone de responsabilité pour l'exécution des fonctions de navigation aérienne, de transport aérien, de coopération technique, juridique, de sûreté de l'aviation.

III.3 : Composition de l'OACI L'OACI se compose d'une assemblée, d'un conseil, d'une commission de navigation aérienne, de comités spécialisés et d'un secrétariat général.

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

III.3.1 : L'Assemblée

- Se réunit au minimum tous les 3 ans mais peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment (convocation du conseil ou si 20% des pays membres en font la demande).
- Chaque état possède une voix. Les décisions se prennent à la majorité des votes émis.
- La compétence de l'Assemblée est d'ordre général.
- L'assemblée élit son président et les autres membres du bureau et institue les commissions subsidiaires.
- Élit les membres du conseil et définit ses pouvoirs ;
- Vote le budget ;
- Étudie et recommande aux états les propositions tendant à modifier la convention de Chicago.

III.3.2 : Le conseil

- Composé de 30 états contractants. Est l'organe permanent responsable devant l'assemblée.
- Les membres sont élus pour 3 ans par l'assemblée et les membres donnent une représentation adéquate aux états d'importance majeure dans le transport aérien, aux états qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation, aux états dont la désignation assure la représentation au conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde.
- Les décisions sont prises à la majorité des membres
- Le conseil a des fonctions obligatoires et facultatives;

Le conseil doit:

- ✓ Soumettre les rapports annuels à l'assemblée et exécuter les instructions de celle-ci ;
- ✓ Nommer et définir les fonctions d'un comité du transport aérien ;
- ✓ Instituer une commission de navigation aérienne ;
- ✓ Gérer les finances de l'OACI ;
- ✓ Fixer le salaire du président ;
- ✓ Publier des infos et statistiques sur le transport aérien ;
- ✓ Signaler aux états toute infraction ;
- ✓ Adopter des normes et pratiques recommandées ;
- ✓ Examiner toute question relative à la convention dont il est saisi par un état contractant

Le conseil peut:

- ✓ Créer des commissions de transport aérien ;
- ✓ Déléguer des fonctions à la commission de navigation aérienne ;
- ✓ Mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et faciliter l'échange d'informations ;
- ✓ Étudier toute question touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien et enquêter, suite à une demande d'un état, sur toute entrave à la navigation aérienne.

III.3.3 : Le Secrétariat

Le Conseil de l'OACI nomme le Secrétaire Général pour un mandat de 3 ans Le Secrétaire Général: responsable de l'orientation générale des travaux de l'OACI

- dirige un personnel international spécialisé
- fait fonction de secrétaire du Conseil de l'OACI devant lequel il est responsable
- responsable de la gestion des finances et des bureaux régionaux

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

➤ Le secrétariat : comprend 5 directions principales

1. LA DIRECTION DE LA NAVIGATION AERIENNE

La Direction de la navigation aérienne élabore des études techniques et émet, à l'intention du Conseil, des recommandations en ce qui a trait aux normes et pratiques recommandées (SARP), seize des dix-huit Annexes à la Convention sont de nature technique et relèvent par conséquent de la Direction de la navigation aérienne et de ses sections. De plus, la Direction de la navigation aérienne planifie, organise, convoque et conduit des réunions régionales sur la navigation aérienne en collaboration avec les bureaux régionaux et le Bureau de la planification et de la coordination mondiale (PCO).

2. LA DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN

La Direction du transport aérien travaille à la réalisation des **Objectifs stratégiques de l'OACI**, notamment des Objectifs B — C — D — E.

3. LA DIRECTION DE LA COOPERATION TECHNIQUE

To provide advice and assistance to Contracting States in the development and implementation of projects across the full spectrum of air transport aimed at improving the security, efficiency, regularity and operational safety of national and international civil aviation with a view to achieving standardization, as specified in ICAO's Standards and Recommended Practices (SARPs).

4. LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES

La Direction des affaires juridiques fournit des conseils et de l'assistance au Secrétaire général et, par l'intermédiaire de ce dernier, aux divers organes de l'Organisation et aux États membres de l'OACI, sur des questions constitutionnelles, administratives et de procédure, sur des problèmes de droit international, de droit aérien, de droit commercial, de droit du travail et d'autres sujets connexes.

5. LA DIRECTION DE L'ADMINISTRATION ET DES SERVICES

La Direction de l'administration et des services est chargée de fournir à l'Organisation le soutien administratif dont elle a besoin dans les domaines suivants : gestion du personnel, langues et publications, services de conférences et de bureau, technologies de l'information et des communications, courrier, distribution et vente, Web, bibliothèque et archives, secrétariat de l'Assemblée et du Conseil et gestion de la qualité.

III.4 : LES ACTIVITES DE L'OACI

A. LES ACTIVITES TECHNIQUES :

Amener les états à un niveau de normalisation technique

LA NECESSITE DES NORMES

L'aviation civile est une puissante force de progrès dans notre société mondialisée. C'est l'un des nerfs économiques de nombreux pays. Vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 365 jours par an, un avion décolle ou atterrit toutes les quelques secondes quelque part dans le monde. Chacun de ces vols est pris en charge de façon identique et uniforme, qu'il s'agisse du contrôle de la circulation aérienne, des autorités aéroportuaires ou des pilotes aux commandes de leurs aéronefs. Dans les coulisses se pressent des millions d'employés occupés à la construction, à la maintenance et au suivi des produits et des services indispensables à ce cycle ininterrompu de vols. La précision

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

d'horloge des procédures et des systèmes est rendue possible par l'existence de normes universellement acceptées, connues sous le nom de « Normes et pratiques recommandées », ou SARP (de l'anglais Standards and Recommended Practices). Les SARP concernent tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation civile internationale, tels que la sécurité, les licences du personnel, l'exploitation des aéronefs, les aéroports, les services de la circulation aérienne, les enquêtes sur les accidents et l'environnement.

Une norme est toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants sont tenus de se conformer en application des dispositions de la Convention. En cas de non-conformité, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Une pratique recommandée est toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforcent de se conformer en application des dispositions de la Convention. Les États qui ne se conforment pas aux pratiques recommandées sont invités à en informer le Conseil.

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) Élaborées par la commission de navigation aérienne il s'agit de pratiques d'exploitation ou d'éléments trop détaillés pour faire une norme. Ne sont pas obligatoires mais les états doivent aviser l'OACI d'éventuelles différences avec leur réglementation et les PANS. Dans certains cas, l'OACI adopte des procédures complémentaires régionales élaborées lors de réunions régionales de navigation aérienne.

Procédures complémentaires régionales (SUPP):

- ✓ s'appliquent dans les régions OACI correspondantes;
- ✓ contenu semblable aux PANS mais SUPP application régionale et PANS application mondiale

Autres Documents

Éléments indicatifs:

- complètent les SARP et les PANS;
- facilitent la mise en œuvre;
- publiés sous forme de suppléments aux Annexes de circulaires.

Manuels:

- complètent ou développent les SARP et les PANS;
- facilitent la mise en œuvre;
- actualisés périodiquement.

Circulaires:

- contiennent des informations spécialisées;
- ne sont pas mises à jour

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

B. LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Les activités économiques se limitent au constat et à la compilation de procédure négociée par les états entre eux :

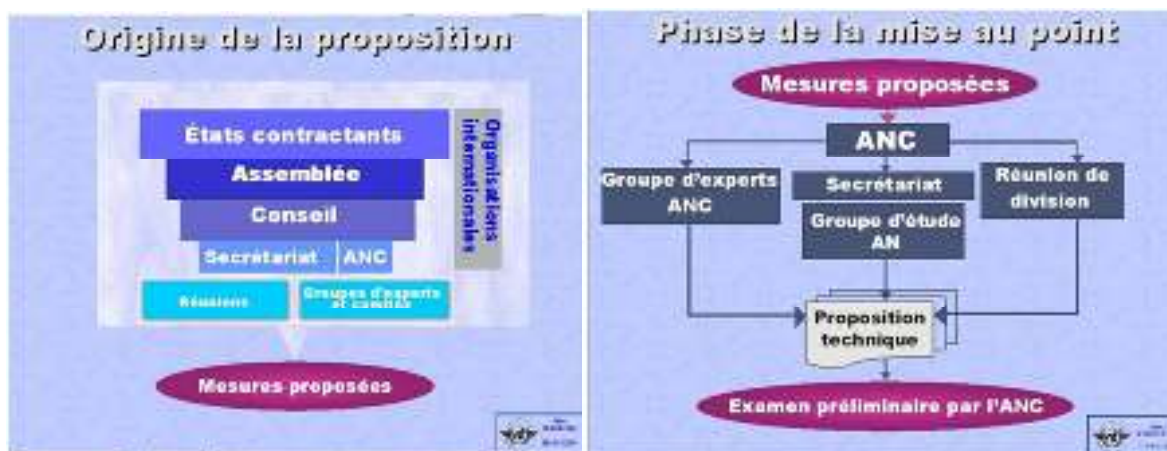
- Travaux statistiques
- Etudes
- Mise à jour du répertoire des tarifs et redevances d'aéroports
- Élaboration du rapport du conseil sur la situation économique du transport aérien.

C. LES ACTIVITES JURIDIQUES :

Élaborent des projets de nouvelles conventions internationales pour l'aviation civile.

III.4 : COMMENT LES SARP SONT-ELLES CREEES?

Pourquoi sont-elles si efficaces aujourd'hui et comment peuvent-elles garantir la croissance sûre, efficace et ordonnée de l'aviation civile internationale dans les années à venir? La réponse tient en ces quatre termes, indissociables de l'aviation : **coopération, consensus, conformité et engagement**. Coopération dans la formulation des SARP, consensus dans leur approbation, conformité dans leur application et engagement d'adhésion à ce processus continu. Le processus de création ou de révision des SARP commence par la présentation d'une **proposition**, élaborée par l'OACI elle-même ou par un de ses États contractants. Les propositions peuvent également émaner d'**organisations internationales**.



III.5 : ÉLABORATION DES SARP

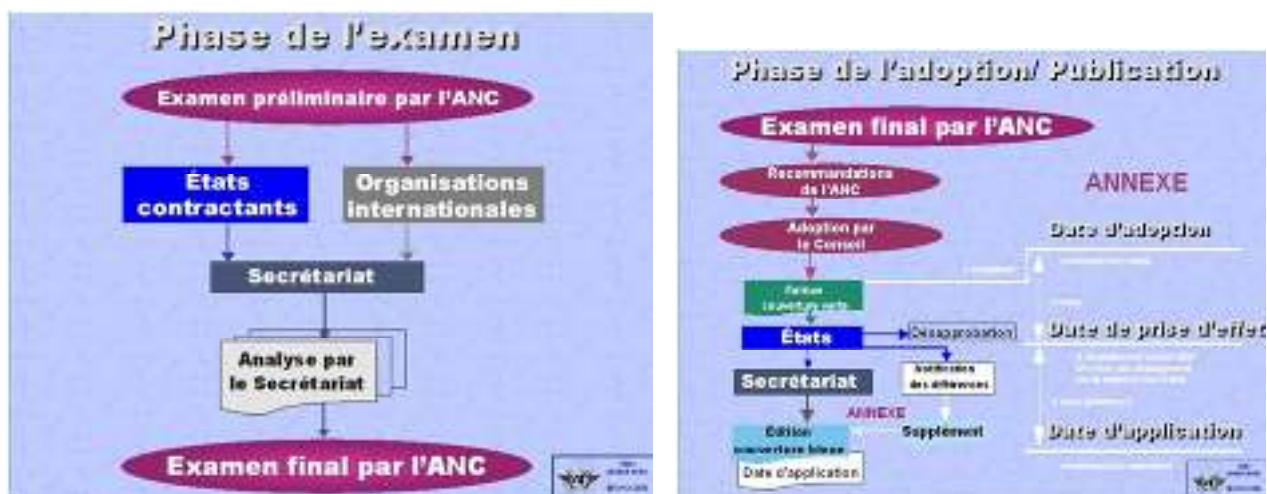
Les propositions de SARP à caractère technique sont d'abord analysées par la Commission de navigation aérienne. Selon la nature de la proposition, la Commission peut en confier l'étude à un groupe de travail spécialisé. Une bonne partie du travail préparatoire est réalisé par correspondance, mais ce sont les réunions qui constituent le principal moteur du progrès dans le domaine de la navigation aérienne. Plusieurs mécanismes consultatifs sont utilisés dans **l'élaboration des SARP**.

Les réunions et conférences de navigation aérienne ont pour but d'examiner les grandes questions dans le domaine de la navigation aérienne. Les réunions à l'échelon division traitent de questions dans un ou plusieurs domaines connexes, tandis que les conférences ont normalement un « thème » portant sur des questions qui touchent plus d'un domaine. Tous les États contractants sont invités à participer à ces réunions et disposent d'une voix égale. Les organisations internationales intéressées sont invitées à participer à titre d'observateurs. Les groupes d'experts de la

COURS: REGLEMENTATION AERIEENNE PART I

Commission de navigation aérienne sont des groupes techniques d'experts qualifiés institués par la Commission pour faire avancer, dans des délais déterminés, la solution à des problèmes particuliers qu'il est impossible de résoudre adéquatement et rapidement avec les ressources de la Commission et du Secrétariat. Ces experts agissent en qualité d'experts indépendants et non comme représentants des États qui ont proposé leur candidature. Les groupes d'étude de navigation aérienne sont de petits groupes d'experts que les États et les organisations internationales mettent à la disposition du Secrétariat de l'OACI pour l'aider, à titre consultatif, à faire avancer les tâches techniques. Les comités techniques du Conseil sont institués pour traiter de questions techniques, économiques, sociales ou juridiques dont la résolution ou l'avancement exige des compétences qui ne sont pas disponibles dans le cadre du Conseil. Ces comités contribuent également à l'élaboration des SARP de l'OACI. En résumé, la Commission confie normalement à un groupe d'experts les sujets techniques particuliers nécessitant une étude détaillée. Les questions moins complexes peuvent être confiées au Secrétariat pour qu'il les examine plus à fond, avec l'assistance éventuelle d'un groupe d'étude de la navigation aérienne.

III.6 : EXAMEN DES PROJETS DE SARP



Divers groupes soumettent leurs conclusions à l'examen préliminaire de la Commission sous forme d'une proposition technique d'amendement des SARP ou de nouvelles SARP. Cet examen se limite normalement aux questions controversées qui, de l'avis du Secrétariat ou de la Commission, doivent être revues avant que les recommandations ne soient communiquées aux États pour qu'ils présentent leurs observations. Les recommandations originales de SARP essentielles ainsi que toute autre proposition élaborée par la Commission de navigation aérienne sont communiquées aux États contractants et aux organisations internationales pertinentes pour observations. Les spécifications techniques détaillées concernant des systèmes complexes sont envoyées aux États sur demande et sont soumises à un processus de validation. Les États ont normalement trois mois pour faire part de leurs observations sur les propositions. Les normes mises au point par d'autres organisations internationales reconnues peuvent également être citées, pourvu qu'elles aient été adéquatement vérifiées et validées. Le Secrétariat analyse les observations des États et des organisations internationales et rédige une note de travail contenant le détail des observations et les mesures proposées. La Commission procède alors à l'examen final des recommandations et établit le texte définitif des amendements qu'il est proposé d'apporter aux SARP, aux PANS et aux suppléments correspondants. Les amendements des Annexes recommandées par la Commission sont ensuite présentés au Conseil pour adoption dans un « Rapport au Conseil présenté par le Président de la Commission de navigation aérienne ».

III.7 : ADOPTION DES AMENDEMENTS ET PUBLICATION DES ANNEXES

Le Conseil examine les propositions de la Commission de navigation aérienne et adopte l'amendement de l'Annexe si au moins deux tiers des membres sont en faveur. Dans les deux semaines suivant l'adoption d'un amendement à une Annexe par le Conseil, une édition provisoire ou édition « couverture verte » de l'amendement est envoyée aux États avec une lettre explicative, qui contient également les dates associées à l'introduction de l'amendement. Conformément à la politique établie, les États contractants ont trois mois pour faire connaître leur désapprobation des amendements adoptés. Un autre mois étant accordé pour tenir compte des délais de préparation et d'acheminement, l'amendement entre généralement en vigueur quatre mois après son adoption par le Conseil. La date d'entrée en vigueur de l'amendement et la date d'application devraient normalement être séparées par une période de quatre mois, mais ce délai peut être plus long ou plus court selon la situation. La date de notification se situe normalement un mois avant la date d'application. L'amendement prendra effet à la date d'entrée en vigueur sous réserve qu'une majorité d'États n'ait pas signifié son désaccord.



À la date de notification, c'est-à-dire un mois avant la date d'application, les États doivent notifier au Secrétariat toute différence qui existe entre leur réglementation nationale et la disposition de la norme amendée. Les différences notifiées sont ensuite publiées dans les Suppléments aux Annexes. Immédiatement après la date d'entrée en vigueur, une lettre est envoyée pour annoncer la prise d'effet de l'amendement et le Secrétariat entreprend la publication de l'édition « couverture bleue », qui est la version de l'amendement à incorporer dans l'Annexe ou les PANS. Les États sont tenus de mettre en œuvre les amendements à la date d'application à moins, bien entendu, qu'ils n'aient notifié des différences à son sujet. Afin de limiter la fréquence des amendements des Annexes et des PANS, le Conseil a fixé, pour chaque année, une date d'application commune choisie parmi les dates du mois de novembre du calendrier de régularisation des amendements du système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). À l'issue de cette **procédure d'adoption**, les nouvelles SARP ou les SARP amendées sont incorporées à l'Annexe

COURS: REGLEMENTATION AERIENNE PART I

pertinente. Il s'écoule en moyenne **deux années** entre l'examen préliminaire par la Commission et la date d'application. Bien que ce laps de temps puisse sembler long au premier abord, il permet des consultations multiples et une vaste participation des États et des organisations internationales, permettant de parvenir à un consensus fondé sur la logique et l'expérience. La coopération et le consensus ont ainsi fourni à l'aviation internationale l'infrastructure indispensable à la sécurité et à l'efficacité du transport aérien. La « conformité » anime ce système de réglementation complet.

APPROBATION ET PUBLICATION D'AUTRES ELEMENTS ET PROCEDURES DES ANNEXES

Même s'ils sont élaborés de la même façon que les normes et pratiques recommandées, les Suppléments aux Annexes sont soumis à un processus d'approbation par le Conseil plutôt qu'à un processus d'adoption. Comme leur nom l'indique, les Procédures complémentaires régionales (SUPP) ont une application régionale et leur processus d'élaboration est différent de celui des amendements des SARP. Elles doivent également être approuvées par le Conseil. Les propositions **d'amendement des PANS** sont approuvées par la Commission de navigation aérienne en vertu des pouvoirs que lui a délégués le Conseil, sous réserve de l'approbation par le Président du Conseil après leur communication aux Représentants au Conseil pour observations. Les manuels et les circulaires sont publiés sous l'autorité du Secrétaire Général conformément aux principes et politiques approuvés par le Conseil.

L'OACI adopte et amende selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants :

- Systèmes de communications et aides à la navigation aérienne (balisage sol).
- Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissages.
- Règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne.
- Licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien.
- Navigabilité des aéronefs.
- Immatriculation et identification des aéronefs.
- Collecte et échange des renseignements météorologiques.
- Livres de bord.
- Cartes et plan aéronautiques.
- Formalités de douane et d'immigration.
- Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents.

PARTIE II : LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Résumé des annexes de la convention de Chicago chaque annexe est sanctionnée par un a deux exemples

ANNEXE 1 – LICENCES DU PERSONNEL (PERSONNEL LICENSING)

Tant que les avions ne pourront pas voler sans pilote; sans équipage et sans personnel au sol, la compétence, les qualifications et la formation de ces spécialistes resteront les principales garanties de l'efficacité et de la sécurité de l'aviation. L'organisation optimale des services de formation et de délivrance des licences crée également des liens de confiance entre les états, conduit à la reconnaissance et à l'acceptation mutuelle à l'échelle internationale des qualification du personnel aéronautique. Donne aux voyageurs aériens un grand sentiment de sécurité. La formation et la délivrance des licences sont les deux éléments critiques qui, ensemble, garantissent la compétence du personnel aéronautique.

ANNEXE 2 – RÈGLES DE L'AIR (RULES OF THE AIR)

Le respect des règles de l'air est indispensable pour un écoulement sûr et efficace du trafic aérien. L'OACI a élaboré des règles qui s'appliquent sans exception au-dessus de la haute mer et, si elles ne s'opposent pas aux règles fixées par les pays survolés, au-dessus des territoires nationaux. Le pilote commandant de bord est responsable de l'application de ces règles.

Remarque: Pas de pratiques recommandées dans l'Annexe2

Tout avion doit être piloté selon les règles générales et:

- ✓ soit selon les règles de vol à vue (VFR: Visual Flight Rules);
- ✓ soit selon les règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules)

Circulation aérienne

- Règles de priorités de passage sont les même que celles de la circulation routières, a cette différence près que les avions évoluent dans l'espace en 3D. Des règles supplémentaires sont nécessaires
- Lorsque deux avions se trouvant à peu près sur le même niveau suivent des routes convergentes, celui de droite à la priorité de passage.
- Toutefois les avions doivent céder le passage aux dirigeables; aux planeurs ; aux ballons et aux aéronefs qui remorquent des objets
- Un avion qui est dépassé à la priorité et l'avion qui le dépasse doit obliquer sur la droite pour s'en écarter
- Lorsque deux avions volent l'un vers l'autre, ils doivent obliquer vers leur droite

Division de l'espace aérien La division de l'espace aérien est faite selon les services rendus

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

	CLASSE B	CLASSE C	CLASSE D	CLASSE E	CLASSE F	CLASSE G
Statut de l'espace	Contrôlé	Contrôlé	Contrôlé	Contrôlé	Non contrôlé	Non contrôlé
Espace réservé pour l'aviation générale	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Éléments de trafic	VFR	VFR	VFR/VFR	VFR spécial	Non	Non
Règles de vol	Contrôlé	Contrôlé	Contrôlé	Non contrôlé VFR spécial	Non contrôlé	Non contrôlé
Séparation de distances	OUI	OUI	OUI	Non (VFR spécial)	NON	NON
Objets en altitude	OUI	OUI	OUI	Mixte (VFR spécial)	NON	NON

ANNEXE 3 – ASSISTANCE METEOROLOGIQUE A LA NAVIGATION AERIENNE INTERNATIONALE (METEOROLOGICAL SERVICE FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION)

- L'assistance météorologique a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.
- Les renseignements nécessaires sont transmis par les bureaux météorologiques aux exploitants, aux équipages de conduite, aux organes ATS, aux organes des services de recherche et sauvetage, aux directions des aéroports et autres intéressés.
- Les usagers aéronautiques ont besoin de comptes rendus et de prévisions d'aérodromes dans le cadre de leurs activités.
- Pour préparer leurs vols, les pilotes doivent connaître les conditions météorologiques le long des routes qu'ils doivent suivre ainsi qu'à leurs aéroports de destinations.

Différents compte rendus météorologiques

1. Les comptes rendus d'aérodrome (**METAR: Aviation Routine Weather Report, METEorological Aerodrome Report**) indiquent les conditions météorologiques sur l'aérodrome: vent à la surface, visibilité, portée visuelle de piste (RVR: Runway Visual Range), temps présent, nuages, température et point de rosée (DP: Dew Point), pression atmosphérique. Ils sont émis toutes les demi-heures ou toutes les heures.
2. Ces comptes rendus sont complétés par des rapports spéciaux (**SPECI: Aviation Selected Special Weather Report**) chaque fois que l'un des paramètres change au-delà de certaines limites d'importance opérationnelle.
3. Les prévisions d'aérodrome (**TAF: Terminal Aerodrome Forecast**) donnent des renseignements sur: vent à la surface, visibilité, conditions météorologiques, nuages et température. Elles sont émises toutes les 3 ou 6 heures, ont une période de validité de 9 à 24 heures et sont continuellement révisées.

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

4. Les prévisions d'atterrissage sont préparées pour certains aérodromes internationaux afin de répondre aux besoins des aéronefs. Elles sont jointes aux METAR et SPECI, et sont valides pendant 2 heures. Ces prévisions renseignent sur les conditions prévues sur les pistes des aérodromes (vent à la surface, visibilité, conditions météorologiques, nuages).
5. Pour aider les pilotes à planifier leurs vols, des exposés météorologiques verbaux ou automatisés leur sont présentés, souvent en y joignant des cartes météorologiques.
6. Des centres de veille météorologique sont mis en place pour prévenir les aéronefs en vol de l'évolution significative du temps. Ils préparent des
7. avertissements de conditions météorologiques dangereuses (SIGMET: Significant Meteorological Conditions) telles que orages, grêle forte, turbulence forte, tempête de sable, etc.. Ces bureaux météorologiques émettent des avertissements de cisaillements du vent (WS: Wind Shear) sur les trajectoires de montée ou d'approche.
8. Les aéronefs en vol doivent signaler aux organes ATS les conditions météorologiques importantes rencontrées sur la route.
9. Pour permettre d'observer et de rendre compte de nuages de cendres volcaniques et l'émission d'avertissements aux pilotes et aux compagnies aériennes, l'OACI a établi la veille des volcans le long des voies aériennes (International Airways Volcano Watch) avec l'aide d'autres organisations internationales. Ce système repose sur 9 centres qui émettent des avis consultatifs sur les cendres volcaniques à l'échelle mondiale à l'intention des usagers aéronautiques et des bureaux météorologiques.
10. Des systèmes d'observations automatisées sont utilisés aux aérodromes pour diffuser toutes les demi-heures ou toutes les heures des informations sur les conditions météorologiques.

ANNEXE 4 – CARTES AERONAUTIQUES (AERONAUTICAL CHARTS)

- ✓ L'aviation dispose de cartes spécifiques nécessaires à la sécurité de l'activité aérienne et présentent des données sous une forme complète, claire et pratique.
- ✓ Ces cartes, établies suivant les normes de l'OACI, fournissent non seulement des informations à caractère géographique (à 2 dimensions) mais aussi des données ATS (3 dimensions), utilisées pour la planification des vols, l'ATC et la navigation.
- ✓ L'Annexe 4 précise les obligations relatives aux cartes aéronautiques: zone représentée, présentation, identification, contenu, symboles et couleurs.
- ✓ Si au lendemain de la création de l'OACI seulement 7 types de cartes étaient adoptés, mais avec le développement de la navigation aérienne et de la cartographie, 21 types de cartes OACI sont utilisés, chacune suivant un but précis.

ANNEXE 5 – UNITES DE MESURE UTILISEES DANS L'EXPLOITATION EN VOL ET AU SOL (UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS)

1. La question des unités de mesures utilisées en aviation civile internationale remonte aux origines même de l'OACI; consciente de la nécessité de l'utilisation d'employer un système uniforme de mesures.
2. La conférence de Chicago en 1944 a adopté une résolution demandant aux états d'employer le système métrique comme principal système de mesure normalisé à l'échelon international

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

3. L'assemblée adopta en 1947 une résolution demandant aux états d'élaborer dès que possible une norme définissant un système d'unité.
4. 1948 une résolution a été adoptée, elle comportait une table des unités de l'OACI fondée sur le système métrique ; mais aussi quatre autres tables destinées aux états qui ne seraient pas en mesure d'appliquer la première.
5. en 1961 le nombre de tables d'unités a été réduit à deux jusqu'à 1979 ou à un amendement a été adopté
6. l'amendement a pour objet le renforcement le rôle de l'OACI dans la normalisation des unités afin de couvrir tous les aspects de l'exploitation aérienne, en vol et au sol et non plus uniquement les communications air-sol. L'amendement a introduit le SI comme système uniforme de base à appliquer dans l'aviation civile
7. en plus du SI, un certain nombre d'unités hors SI peuvent continuer à être utilisées en aviation parallèlement à SI. Il s'agit notamment du *litre*; *degré Celsius* ou *degré angulaire*

ANNEXE 6 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS (OPERATION OF AIRCRAFT)

Objet essentiel de l'Annexe 6: normalisation de l'exploitation des aéronefs de transport aérien international afin d'assurer sécurité et efficacité. Annexe 6 comporte 3 parties:

- 1^{ère} partie: Aviation de transport commercial international – Avions
- 2^{ème} partie: Aviation générale internationale – Avions
- 3^{ème} partie: Vols internationaux d'hélicoptères

SARP (Standards and Recommended Practices): *effectives en juillet 1949; depuis, *amendements pour des SARP additionnelles et modifications des SARP existantes.

SARP couvrent divers domaines concernant les avions et les hélicoptères tels que: exploitation, performances, équipements de communication/navigation et autres, maintenance, documents de vol, responsabilités et durée de travail du personnel de bord, sûreté de l'aviation civile, etc.

Exemple: les SARP de la partie 1 sont les suivantes:

- Le constructeur établit un manuel de vol: (*performances de l'aéronef*)
- L'exploitant établit un manuel d'exploitation (*responsabilité du personnel; procédures d'urgences*)
- Le constructeur établit un manuel de maintenance (*procédures de service et entretien de l'aéronef*)
- L'exploitant conserve les fiches techniques d'entretien
- L'exploitant conservera les dossiers techniques 90 jours à partir de la date de réforme du matériel (*mise hors service*)
- l'exploitant veille à ce que son personnel soit bien informé
- L'exploitant établit un carnet de route (contient les détails du vol de l'avion)
- L'exploitant s'assure que les passagers soient mis au courant du mode d'emploi des ceintures de sécurité, des issues de secours, des gilets de sauvetage et de l'alimentation en oxygène
- L'exploitant veille à ce que les passagers soient maintenus à leur siège par des ceintures de sécurité durant le décollage; l'atterrissage où en cas de turbulence

Les équipements requis à bord lors de vol:

- ✓ Trousses de premiers soins

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- ✓ Extincteurs
- ✓ Siege et ceinture pour chaque personnel

ANNEXE 7 – MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION DES AERONEFS (AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS)

- C'est l'Annexe la plus brève de l'OACI et ne comporte que des normes. Elle présente dans un tableau une classification des aéronefs d'après leur moyen de sustentation en vol.
- Elle précise les spécifications relatives à l'emplacement des marques:
 - ✓ de nationalité attribuées par l'UIT (Union Internationale des Télécommunications) et notifiées à l'OACI (ex: Algérie, 7T; Maroc, CN; Tunisie, TS; USA, N)
 - ✓ d'immatriculations composées d'autres caractères attribués par l'Etat.
- L'Annexe 7 normalise l'utilisation des lettres, des chiffres et autres symboles constituant les marques de nationalité et d'immatriculation et précise l'emplacement de ces caractères sur les différents types d'aéronefs.
- Un certificat d'immatriculation, établi par l'Etat, est obligatoire à bord de l'aéronef ainsi qu'une plaque près de la porte principale indiquant nationalité et immatriculation de l'aéronef.

Exemple 1: Classification des aéronefs



Exemple 2

- La marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation seront constitués par un groupe de caractères
- La marque de nationalité précédera la marque d'immatriculation
- La marque de nationalité sera choisie dans la série des symboles de nationalité qui figurent dans les indicatifs d'appels radio attribué à l'état d'immatriculation (U.I.T)
- La marque d'immatriculation est constituée par des lettres des chiffres ou par une combinaison des deux
- Ces immatriculations ne doivent pas être confondues à des abréviations telles que SOS, RAS....
- Les lettres doivent être des lettres romaines en majuscule

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- La largeur de chaque caractère (*sauf I*) et la longueur des tirets doivent être des deux tiers de la hauteur d'un caractère
- Les caractères et les tirets doivent être en traits pleins et d'une couleur qui tranche
- L'épaisseur des traits doit être plein et du sixième de la hauteur d'un caractère
- Chaque caractère est séparé de celui qui le précède ou le suit immédiatement par un espace égale au quart de largeur d'un caractère.
- Pour cet espacement, un tiret est considéré comme un caractère

ANNEXE 8 – NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS (AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT)

Annexe 6 et Annexe 8 sont complémentaires. L'annexe comprend

1. Définitions
2. Procédures relatives à la certification de navigabilité et au maintien de l'état de navigabilité
 3. Avions dont la masse est supérieure à 5700 kg
 4. Hélicoptères
 5. Avions dont la masse est supérieure à 750 kg mais inférieure à 5700 kg
 6. Moteurs
 7. Hélices

Exemple 1: certificat de navigabilité

- Le Certificat de Navigabilité (CDN) est le document qui certifie que l'aéronef est apte à voler.
- Pour que le CDN soit délivré, il faut que les caractéristiques de conception, de construction et d'utilisation soient conformes aux conditions de navigabilité établies par l'Etat d'immatriculation.
- Le Certificat de Type est délivré à tout modèle nouveau d'avion ou d'hélicoptère destiné à être produit en série, signifiant l'approbation technique du type d'aéronef.

Normes relatives à la délivrance du CDN:

1. **PERFORMANCES:** L'avion doit: *satisfaire les exigences de performances minimum pour toutes les phases de vol; *pouvoir poursuivre son décollage en toute sécurité ou l'interrompre en cas de défaillance d'un moteur; *pouvoir poursuivre sa montée jusqu'à une hauteur où il pourra continuer son vol et atterrir en toute sécurité.
2. **QUALITES DE VOL:** L'avion doit pouvoir être manœuvré de façon stable dans toutes les conditions d'utilisation prévues sans que le pilote ait à faire preuve d'une habileté, d'une adresse ou d'une vigueur exceptionnelles; Le pilote doit être prévenu d'un risque de décrochage et avoir la possibilité de conserver la maîtrise de l'avion
3. **CONCEPTION:**
 - ✓ Cockpit: réduction des risques de manœuvre incorrecte des commandes par suite d'une confusion, de la fatigue ou d'entraves quelconques, champ de vision étendu et clair, capacité à garder la maîtrise de l'aéronef en vol;

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- ✓ cabine: assurer la sécurité, la santé et le bien-être des occupants (ex: évacuation rapide et matériel de survie des occupants en cas d'atterrissage d'urgence).

4. **MOTEURS ET ACCESSOIRES:** Essais de performances (puissance, poussée, paramètres d'exploitation) pour démontrer la sûreté de fonctionnement et l'endurance du moteur.

5. **CONCEPTION ET CONSTRUCTION:**

- ✓ garantie du bon fonctionnement de tous les éléments de l'aéronef (ex: pièces mobiles);
- ✓ matériaux utilisés selon des spécifications approuvées;
- ✓ méthodes d'usinage et de montage efficaces contre la détérioration et la fragilisation des pièces de structures;
- ✓ moyens de prévention ou d'intervention efficaces contre les risques d'incendie, de décompression accidentelle, de présence de gaz toxiques, ainsi que de protection contre la foudre et l'électricité statique.

1. Certificat de navigabilité de type

2. Certificat de navigabilité individuelle

- ✓ *certificat de navigabilité normale (CDN)*
- ✓ *Certificat de navigabilité spéciale (CDNS)*
- ✓ *Certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CDRA)*
- ✓ *Certificat de navigabilité pour exportation*
- ✓ *Laissez passer*

ANNEXE 9 – FACILITATIONS

L'avantage de la rapidité du transport aérien est conservé en facilitant les formalités de douanes, d'immigration, de contrôle sanitaire, de sûreté et de contrôle des stupéfiants.

- L'Annexe 9 vise à faciliter ces formalités au départ et à l'arrivée des vols en accélérant l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs, des personnes, des marchandises et des bagages aux aéroports internationaux.
- L'Annexe 9 contient également des dispositions relatives à:
 - ✓ **la désinsectisation** (à limiter utilisation aérosol dans cockpit et cabine avec passagers et équipage à bord; seulement les produits chimiques et insecticides recommandés par OMS);
 - ✓ **la désinfection** (utilisation de germicides selon réglementation concernant l'aéronef, non utilisation de produits dommageables à la structure et aux systèmes, ainsi qu'aux passagers et équipage);
 - ✓ **La documentation**;
 - ✓ **la facilitation des opérations**: SAR, enquêtes sur les accidents, de récupération d'épave, de secours lors de catastrophes naturelles, atterrissages d'urgence hors aéroport
 - ✓ **Le passeport**: seul document exigé pour voyage par voie aérienne, visa le cas échéant;
 - un passeport individuel délivré à chaque voyageur quel que soit son âge;
 - passeport lisible à la machine: date variable selon les Etats;

L'Annexe 9 comprend aussi de nombreuses dispositions, telles que:

- le stationnement des aéronefs,
- la circulation des passagers, leur acheminement lorsque les distances à parcourir sont longues,

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- les signes internationaux à l'usage des passagers,
- l'affichage des renseignements concernant les vols,
- les transports de surface entre la ville et l'aéroport,
- les aménagements pour le stationnement des véhicules,
- les accès à l'aérogare, l'installation des postes d'enregistrement, les dispositifs de traitement des bagages, l'hygiène publique, le change des devises, les passagers nécessitant une assistance spéciale (handicapés, enfants, personnes âgées), non admissibilité de certains passagers, etc.

ANNEXE 10 – TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

L'Annexe 10 a pour objet les télécommunications aéronautiques, la navigation et la surveillance (CNS); comporte 5 volumes:

- **Volume I** : Aides radio à la navigation (Radio Navigation Aids),
- **Volume II**: Procédures de télécommunications (Communication Procedures),
- **Volume III**: Systèmes de communication (Communication Systems):
 - 1^{ère} Partie: Systèmes de communication de données numériques (Digital Data Communication Systems),
 - 2^{ème} Partie: Systèmes de communications vocales (Voice Communication Systems),
- **Volume IV**: Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision (Surveillance and Collision Avoidance Systems),
- **Volume V** : Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques (Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization).

ANNEXE 11 – SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (AIR TRAFFIC SERVICES)

Annexe 2, Annexe 11 et PANS/ATM: documents complémentaires

DEFINITIONS

Circulation Aérienne (Air Traffic): Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport. (Aire de Manœuvre: pistes, voies de circulation, sauf aire de stationnement)

Aéroport: Aire définie (y compris bâtiments, installations, équipements) utilisée pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs au sol

Contrôle de la Circulation Aérienne: Ensemble des services rendus aux aéronefs afin d'aider à l'exécution sûre, rapide et efficace des vols.

ATM: Gestion du trafic Management) Gestion dynamique intégrée de la circulation aérienne et de l'espace aérien, comprenant:

- ATS: Services de la Circulation Aérienne (Air Traffic Services)
- ASM: Gestion de l'Espace Aérien (Airspace Management)
- ATFM: Gestion des Courants de Trafic Aérien (Air Traffic Flow Management)
 - * de façon sûre, économique et efficace
 - * par la mise en œuvre d'installations et de services sans discontinuité en collaboration avec tous les partenaires et faisant intervenir des fonctions embarquées et des fonctions au sol.

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

ATS désigne:

- FIS: Service d'Information de vol (Flight Information Service);
- Service d'alerte (Alerting Service);
- Service Consultatif (ADVS: Advisory Service)
- ATC: Service de Contrôle de la Circulation Aérienne (Air Traffic Control) qui englobe:
 - ❖ Service de Contrôle Régional assuré par Centre de Contrôle Régional (**ACC: Area Control Centre**);
 - ❖ Service de Contrôle d'Approche assuré par Bureau de Contrôle d'Approche (**APP: Approach Control Office**);
 - ❖ Service de Contrôle d'Aérodrome assuré par Tour de Contrôle d'Aérodrome (**TWR: Control Tower**).

Objectifs ATS:

1. Contrôle

- a) empêcher les collisions entre aéronefs;
- b) empêcher les collisions sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et les obstacles sur cette aire;
- c) accélérer et régulariser la circulation aérienne;

2. Information Fournir aux aéronefs les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

3. Alerte alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

ANNEXE 12 – RECHERCHES ET SAUVETAGE (SEARCH AND RESCUE - SAR)

L'Annexe 12 (SAR) a pour objet d'établir des procédures destinées à localiser et à porter secours aux survivants des accidents d'aviation. Cette Annexe comprend les chapitres suivants:

1. Organisation

Le SAR est assuré à l'intérieur du territoire (y compris eaux territoriales) de l'Etat concerné ainsi que dans les régions approuvées par l'OACI (ex: haute mer).

Dans chaque région SAR, un Centre de Coordination de Sauvetage (RCC: Rescue Coordination Center) est établi.

Ce chapitre traite aussi des unités SAR, des communications (moyennes et correspondantes) ainsi que des équipements.

2. Coopération Ce chapitre aborde la coopération:

- entre Etats voisins et autres Etats, notamment l'entrée rapide des équipes de sauvetage de ces Etats;
- avec d'autres services de l'Etat concerné (aviation, marine, santé, protection civile, armée, etc.)

3. Mesures préparatoires Ces mesures concernent la planification des opérations, la disponibilité des unités SAR, l'entraînement, ainsi que l'enlèvement des épaves.

4. Procédures opérationnelles Les opérations SAR font l'objet de normes en fonction du degré d'urgence:

phase d'incertitude: quand le contact radio a été perdu ou si l'aéronef n'arrive pas à destination.

Le RCC est alertée, et selon les circonstances, la phase d'incertitude est transformée en ***phase d'alerte***

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

au cours de laquelle le RCC avertit immédiatement les unités SAR et déclenche les mesures nécessaires. **phase de détresse:** le RCC doit prendre toutes les mesures pour localiser et porter secours lorsqu'un aéronef est supposé ou en toute certitude en détresse. Les organes concernés sont informés: compagnie aérienne, Etat d'immatriculation, organes ATS, RCC voisins, services d'enquête sur les accidents.

Les mesures à prendre sur les lieux de l'accident ainsi que celles concernant le traitement d'un message de détresse intercepté par un pilote sont définies dans ce chapitre.

En appendice, les signaux SAR sont présentés:

- signaux échangés entre les aéronefs et les navires au cours d'une opération SAR;
- signaux visuels sol-air à l'usage; **des survivants, ** des équipes de secours

Ground-air visual signal code
for use by survivors

No.	Message	Code symbol
1	Require assistance	∨
2	Require medical assistance	X
3	NO or Negative	N
4	Yes or Affirmative	Y
5	Proceeding in this direction	↑

ANNEXE 13 - ENQUETES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

L'Annexe 13 (AIG):

- ✓ précise que l'objectif de l'enquête sur un accident ou un incident est la prévention;
- ✓ contient les SARP et des suppléments qui régissent les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation;
- ✓ est un document de référence aux personnes appelées à participer à l'enquête sur un accident ou un incident grave;
- ✓ définit les Etats qui peuvent participer à l'enquêtes (Etat d'occurrence, Etat d'immatriculation, Etat de l'exploitant, Etat de conception, Etat de construction) ainsi que les droits et responsabilités qui reviennent à chacun d'eux;
- ✓ traite notamment de la conservation des indices et de la responsabilité de l'Etat d'occurrence en ce qui concerne la garde et l'enlèvement de l'aéronef;
- ✓ précise les modalités de notification d'un accident ou d'un incident grave aux Etats concernés;
- ✓ souligne que l'Etat d'occurrence est responsable de la conduite de l'enquête, sauf s'il la délègue à un autre Etat; si l'accident ou l'incident grave ne se produit pas sur le territoire d'un Etat, la responsabilité de l'enquête va à l'Etat d'immatriculation.

L'enquête comprend:

- la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements utiles;

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- la détermination des causes;
- la formulation des recommandations;
- l'établissement du rapport final.

D'autres dispositions portent sur:

- ❖ l'enquêteur désigné,
- ❖ les enregistreurs de bord,
 - ❖ les autopsies,
- ❖ la coordination avec les autorités judiciaires,
- ❖ l'information des services de sûreté de l'aviation,
- ❖ la divulgation des pièces et la réouverture de l'enquête

ANNEXE 14 – AERODROMES

L'Annexe 14 comprend 2 volumes:

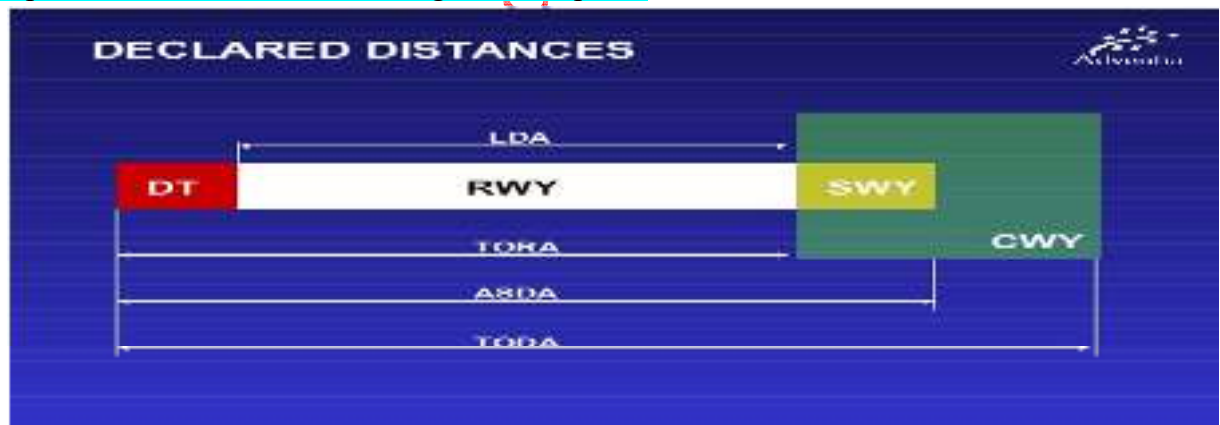
1. **Volume I**: Conception et Exploitation Technique des Aérodrômes (Aerodrome Design and Operations);
2. **Volume II**: Hélistations (Héliports).

L'Annexe 14 contient les SARPS qui traitent des caractéristiques physiques et des surfaces de limitations d'obstacles ainsi que certaines installations et services techniques concernant les aérodrômes.

Dans une large mesure, les spécifications pour les installations sont liées:

- à un système de code de référence;
- au type de piste destiné à ces installations.

Exemple les normes relatives aux longueurs des pistes



- **TORA (Take Off Roll Available)** : la distance de piste disponible pour le roulement et décollage (incluant le seuil décalé).
- **LDA (Landing Distance Available)** : la distance disponible pour l'atterrissage en conditions normales. Dans le cas de situations critiques, autres longueurs sont indiquées :
- **TODA (Take Off Distance Available)** : Dans le cas d'un avion devant utiliser l'intégralité de la longueur de piste pour décoller (TORA), il indique la longueur TORA + la longueur du prolongement dégagé (généralement en herbe) pouvant être utilisé pour atteindre la hauteur minimale requise soit 35 ft.

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- **ASDA (Acceleration Stop Distance Available)** : En cas d'annulation du décollage il indique la longueur de piste disponible pour le roulage maximum depuis le début du décollage jusqu'à l'arrêt de l'appareil (incluant le seuil décalé et le prolongement d'arrêt).

Exemple: Aircraft Classification Number /Pavement Classification Number (ACN/PCN)

La méthode ACN/PCN est un système international normalisé, élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui vise à fournir des renseignements sur la résistance des chaussées aéronautiques et qui permet ainsi de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées. Cette méthode est applicable depuis 1983 par l'ensemble des états membres de l'OACI.

L'ACN (Aircraft Classification Number) est un nombre exprimant l'effet d'un avion de type donné sur une chaussée de type donné (souple ou rigide).

Le PCN (Pavement Classification Number) est un nombre exprimant la portance d'une chaussée donnée.

Le principe général de cette méthode est le suivant : un avion dont l'ACN est inférieur ou égal au PCN d'une chaussée peut utiliser cette chaussée sans autre restriction que celle pouvant être liée à la pression de ses pneumatiques

Le PCN : Pavement Classification Number

Le principe de cette méthode est relativement simple puisque l'on associe à chaque zone homogène – section de chaussée dont les caractéristiques techniques sont identiques ou du moins suffisamment proches pour être assimilées - d'une plate-forme un PCN qui reflète la capacité portante de la chaussée. Cette information est publiée de la manière suivante:

$$\text{PCN} = 27 / \text{F} / \text{A} / \text{W} / \text{T}$$

Le nombre est le numéro de classification de chaussée arrondi à un nombre entier.

La première lettre correspond à la nature de la chaussée :

- F : pour les chaussées souples (Flexible en anglais), c'est à dire composées essentiellement d'enrobés bitumineux ;
- R : pour les chaussées rigides composées essentiellement de béton de ciment.

La deuxième lettre désigne la catégorie de résistance du sol support soit encore le sol « naturel » sous la chaussée :

- A : résistance élevé;
- B : résistance moyenne ;
- C : résistance faible ;
- D : résistance ultra faible.

La troisième lettre fait référence à la limite de pression de gonflage des pneumatiques :

- W : pas de limite ;
- X : 1,5 MPa ;
- Y : 1 MPa ;
- Z : 0,5 MPa.

La dernière lettre indique la base d'évaluation du PCN :

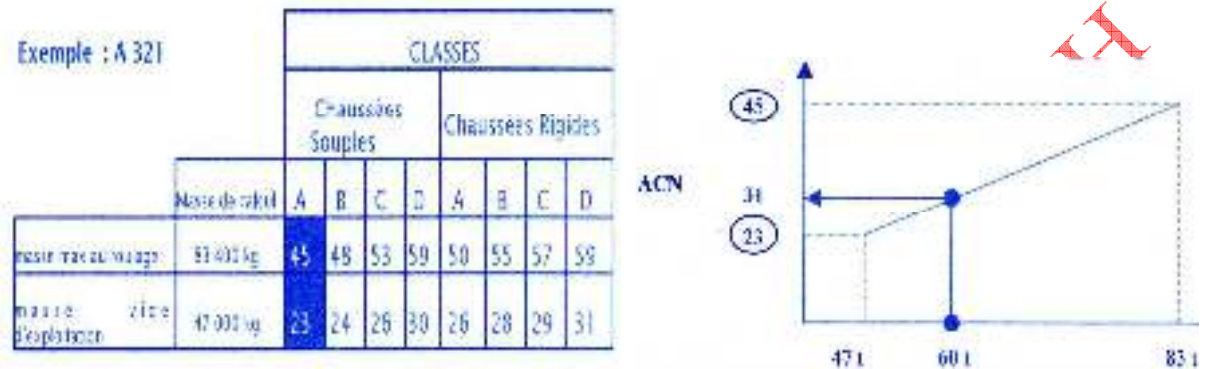
- T : évaluation technique c'est à dire basée essentiellement sur les caractéristiques mécaniques de la chaussée ;

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- U : évaluation « par expérience » basée essentiellement sur le trafic existant que la chaussée supporte sans dommage significatif.

L'ACN : Aircraft Classification Number

Cet autre paramètre représente la contrainte d'un aéronef sur une chaussée. Il est déterminé, conformément à certaines procédures normalisées, par les constructeurs aéronautiques. Cet ACN est publié sous la forme simplifiée suivante :



Exemple:

L'A 321 dont les caractéristiques sont données ci-dessus veut se poser à la masse de 60 tonnes sur la plate-forme donnée comme modèle (27/F/A/W/T).

Conclusion: l'ACN de l'A 321 à la masse de 60 t avec un sol support de qualité A est de 31

L'Annexe 14 précise le but et la signification des aides visuelles déployées aux aéroports.

- ✓ Le balisage lumineux est un système sur un aéroport destiné au guidage des pilotes aux commandes des aéronefs, de nuit ainsi que par conditions de visibilité réduites.
- ✓ Le marquage au sol à un aéroport permet d'assister les pilotes dans l'identification de certaines locations et d'assurer le guidage de jour des mouvements au sol.
- ✓ Les signaux, lorsqu'ils sont utilisés en conjonction avec une carte d'aéroport, sont destinés à simplifier le guidage des mouvements à la surface et les procédures de contrôle.
- ✓ Les systèmes visuels de guidage d'accostage (VDGS: Visual Docking Guidance Systems) assurent le guidage des aéronefs lorsqu'un stationnement précis est demandé.

1. Systèmes Electriques

La sécurité de l'exploitation aux aéroports dépend de la qualité de l'énergie électrique. Le système d'alimentation en énergie électrique comprend une ou plusieurs sources externes d'électricité, une ou plusieurs centrales électriques ainsi qu'un réseau de distribution incluant transformateurs et appareillages de commutation.

2. Délais de basculement de l'énergie de secours:

- approche aux instruments et approche de précision CAT I: 15 secondes;

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- approche de précision CAT II/III: 1 seconde pour les derniers 300 mètres de la rampe d'approche et le balisage de piste; 15 secondes pour les autres parties du balisage lumineux;
- décollage: 1 seconde pour les bouts de piste et la ligne axiale; 15 secondes pour les autres parties du balisage

3. **Installations, Equipements et Services Opérationnels**

4. **Plan d'urgence**

- La planification d'urgence est le processus de préparation à une urgence survenant sur l'aérodrome ou à son voisinage. L'objectif de cette planification est de minimiser les effets d'une urgence, particulièrement sauver des vies humaines et continuer l'exploitation des aéronefs.
- Le plan d'urgence comprend les procédures de coordination des différents intervenants activant au niveau de l'aérodrome ainsi que ceux présents aux alentours et qui peuvent contribuer à la réponse à l'urgence.

Exemples d'urgences: aéronef en danger, sabotage, intervention illicite, produits dangereux, incendie de bâtiment, catastrophe naturelle, épidémies

Exemples d'intervenants:*de l'aérodrome: ATC, services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, administration aéroportuaire, services de santé et ambulances, exploitants d'aéronefs, services de sécurité et police;* hors aérodromes: pompiers, services de santé (ex: hôpitaux), armée, gardes côtes.

5. **Sauvetage et Lutte contre l'Incendie (Rescue and Fire Fighting)**

- Le principal objectif d'un Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie (SSLI) est de sauver des vies en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenant sur ou aux abords de l'aérodrome.
- Le SSLI crée et maintient les conditions de survie, constitue des voies de sorties aux occupants de l'aéronef et engage le sauvetage des occupants qui ne peuvent s'échapper sans assistance.
- Les facteurs les plus importants lors d'un accident d'aéronef sont: la formation reçue, l'efficacité des équipements et la vitesse à laquelle le personnel et l'équipement sont déployés.

L'Annexe 14 traite également des points suivants:

- enlèvement des aéronefs accidentés;
- gestion des aires de stationnement;
 - extincteurs près des aéronefs;
- circulation des véhicules à l'intérieur de l'aérodrome;
 - guidage des mouvements au sol;
- emplacement des installations et équipements dans les zones opérationnelles;
 - clôture; éclairage de sécurité.

Le volume II contient les SARPS concernant les hélistations et traite

- des caractéristiques physiques, les surfaces de limitation d'obstacles,
- l'utilisation des hélicoptères selon l'emplacement des hélistations (ex: plates-formes, en terrasse, etc.)
 - les aides visuelles,
 - le sauvetage
 - la lutte contre l'incendie

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

ANNEXE 15 – SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES – AIS)

L'Annexe 15 traite des Services d'Information Aéronautique dont l'objectif est d'assurer l'acheminement des informations/données nécessaires à la sécurité, la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

Des informations/données abimées ou erronées peuvent affecter la sécurité de la navigation aérienne.

L'information aéronautique est fournie dans le cadre du système intégré d'information aéronautique qui se compose des éléments suivants :

- Publication d'information aéronautique (AIP).
 - ✓ Amendements de l'AIP (AMDT AIP).
 - ✓ Suppléments à l'AIP (SUP AIP).
- NOTAM et bulletins d'information pré vol (PIB).
- Circulaires d'information aéronautique (AIC).
- Listes récapitulatives et résumés diffusés mensuellement

L'AIP

L'AIP est destinée en premier lieu à répondre aux besoins internationaux dans les échanges d'information aéronautique à **caractère durable** et essentielle à la navigation aérienne. L'AIP constitue la source de base pour l'information **permanente** et les modifications temporaires à **longue durée**.

L'AIP comprend 3 parties : Généralités (GEN); *En-Route (ENR); *Aérodromes (AD). Chacune des parties est divisée en sections et sous-sections.

1^{ère} partie – GEN renferme: *les renseignements et exigences nationaux (ex: entrée, transit et sortie des aéronefs, des passagers et des marchandises; instruments, équipements et documents de vol); *les tableaux et codes (ex: abréviations utilisées; indicateurs d'emplacement; tables de conversion); *les services (AIS, ATS, COM, MTO, SAR).

2^{ème} partie – ENR traite: *des règles et procédures (ex: VFR/IFR, radar, accidents, espaces aériens); *routes ATS; *avertissements à la navigation (ex: zones dangereuses, obstacles à la navigation aérienne, migration d'oiseaux); *carte de croisière OACI.

3^{ème} partie – AD concerne les aérodromes: *disponibilité, SSLI; renseignements détaillés sur les aérodromes, les hélistations.

NOTAM :

- ✓ il est émis rapidement toutes les fois que l'information à diffuser est temporaire et de courte durée ; ou que l'information est permanente et qu'il est nécessaire de la communiquer sans délai.
- ✓ Les NOTAM sont classés en deux séries :
 - **Série A** : qui regroupe les informations intéressant le trafic International,
 - **Série B** : qui regroupe les informations intéressant le trafic national.
- ✓ **Les NOTAM sont numérotés de 0001 à suivre à partir du 1er janvier de l'année** civile en cours. La numérotation est précédé de la lettre A ou B selon le type de l'information diffusée (exemples : A0001 pour une diffusion internationale ; B0502 pour une diffusion nationale).
- ✓ Le Bureau NOTAM International (NOF: International NOTAM Office) est chargé de diffuser les NOTAM sur le plan international et national par la voie du réseau RSFTA.
- ✓ Les NOTAM sont diffusés conformément aux codes et abréviations OACI (DOC 8400).

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)

- ✓ Elle traite des informations d'ordre aéronautique qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans l'AIP ou dans les NOTAM. Ces informations sont plus souvent d'ordre explicatif ou administratif. Elles peuvent également annoncer des changements importants à longue échéance, dans une législation, un règlement des procédures, des installations ou des services.
- ✓ Les circulaires sont classées en deux séries différentes :
 - **Série A** : qui regroupe des informations ayant une portée internationale.
 - **Série B** : qui regroupe des informations ayant une portée nationale.

Chaque série est numérotée de 1 à suivre, à compter du 1er Janvier de l'année en cours.

ANNEXE 16 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ENVIRONMENTAL PROTECTION)

Volume I: Bruit des Aéronefs (Aircraft Noise);

- ✓ Le problème de bruit se posait déjà durant les premières années de l'OACI et se limitait au bruit des pales de l'hélice dont l'extrémité tournait presque à la vitesse du son.
- ✓ Avec l'arrivée des premiers turboréacteurs, au début des années 1960, que le problème s'est accentué
- ✓ Le bruit du turboréacteur est en fonction de plusieurs paramètres, notamment le régime; en réduisant ce dernier on peut réduire le bruit mais on risque de compromettre la sécurité
- ✓ En 1968 l'OACI a adopté une résolution dans laquelle elle reconnaissait la gravité du bruit aux voisinages des aéroports; et chargeait le conseil d'élaborer des spécifications internationales et des éléments indicatifs en vue de limiter le bruit des aéronefs
- ✓ En 1971; l'assemblée a adopté une nouvelle résolution reconnaissant que les activités aéronautiques pouvaient avoir des effets néfastes sur l'environnement
- ✓ La même année; l'annexe 16 a été adoptée pour réglementer divers aspects relatifs au bruit des aéronefs, elle couvrait les aspects suivants:
 - Procédures de représentation et de mesure du bruit des aéronefs
 - Tolérance humaine au bruit des aéronefs
 - Certification acoustique des aéronefs
 - Critères pour l'établissement de procédures d'exploitation visant à atténuer le bruit des aéronefs
 - Contrôle de l'utilisation des terrains
 - Procédures d'atténuation du bruit au point fixe

Volume I - Les SARP de ce volume concernent le bruit des aéronefs et s'appliquent en fonction:

- de la date de certification du type d'aéronef;
- de la masse de l'aéronef;
- du type d'aéronef (jet, à hélices, hélicoptères, avions supersoniques)
- Elles s'appliquent également aux APU (Auxiliary Power Units) au sol.
- Les SARPS portent notamment sur les: *mesures du bruit; *points de mesure du bruit; *niveaux maximums du bruit.

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- Des actions sont entreprises pour réduire le bruit des aéronefs aux aéroports: *Réduction du bruit à la source (nouvelles technologies); *planification et gestion de l'utilisation des terrains (zoning, isolation acoustique, taxation, installation de contrôle des trajectoires et de bruit); *procédures antibruit, Noise Abatement Procédures (pistes préférentielles, procédures de décollage et d'atterrissage); restrictions d'exploitation (vols de nuit limitations d'accès d'un aéronef)

Volume II: Emissions des Moteurs d'Aviation (Aircraft Engine Emissions)

- ✓ En 1971, une résolution a été adoptée par l'OACI a donné lieu a des mesures précises sur la question émissions des moteurs et a des propositions détaillées concernant les normes de l'OACI visant a limiter les émissions de certains types de moteurs
- ✓ En 1981, ces normes limitent les émissions de fumées et de certain gaz polluants provenant des gros des turboréacteurs ;
- ✓ Elles interdisent également les décharges de combustibles brut
- ✓ L'annexe a été élargie pour qu'elle incorpore des dispositions sur les émissions des moteurs et elle a reçu un nouveau titre « protection de l'environnement
- ✓ Ce volume contient les normes qui interdisent les décharges intentionnelles de combustible dans l'atmosphère pour tous les aéronefs construit après le 18/02/1982
- ✓ Il comporte aussi; la régulation des émissions de fumée des turboréacteurs et des réacteur a turbo soufflante destinés a la propulsion aux vitesses subsoniques et construits après le 1 janvier 1983
- ✓ D'autres normes fixent les limites des émissions de monoxyde de Carbone; d'hydrocarbures non brûlés et d'oxyde d'azote
- ✓ Ces normes sont fondées sur le cycle d'atterrissage et décollage des aéronefs
- ✓ Le volume II; présente en outre des renseignements détaillées sur les méthodes de mesures ; les spécifications des instruments a employer.

Volume II - Les SARPS de ce volume sont destinées à faire face aux problèmes environnementaux: *pollution au sol et à basse altitude; *changement climatique; *développement de l'aviation.

- ✓ Ces SARPS portent essentiellement sur la réduction des émissions de fumée et de gaz par les moteurs lors des propulsions aux vitesses subsoniques et supersoniques.
- ✓ Les émissions de CO₂ sont liées à la consommation de carburant selon les phases de départ et d'arrivée des aéronefs:

ANNEXE 17 : SURETE (SECURITY)

- ✓ L'Annexe 17 a pour objectif prioritaire la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public, en ce qui concerne la protection de l'aviation civile internationale contre les interventions illicites.
- ✓ Cette Annexe est principalement consacrée aux aspects administratifs et à la coordination des activités de sûreté ainsi qu'aux mesures techniques visant à protéger la sûreté du transport aérien international.

Les SARPS définissent:

- ✓ **les principes généraux**: objectifs de sûreté; relation entre sûreté et facilitation; coopération internationale;
- ✓ **l'organisation: programme de protection de l'aviation civile**; rôle des administrations aéroportuaires, des exploitants d'aéronefs et organes ATS

LES ANNEXES DE LA CONVENTION DE CHICAGO

- ✓ **les mesures de préventions concernant**: *les accès des personnels et des véhicules à certaines zones; *les aéronefs (vérification de sécurité avant le départ, accès au cockpit par des personnes non autorisées); *les passagers et leurs bagages de cabine (filtrage et protection, y compris passagers en transit); *les bagages de soute (filtrage, identification bagages); *le fret, courrier et autres marchandises (filtrage, contrôle du catering et autres produits à bord ou les produits destinés aux zones restreintes); *les passagers de certaines catégories (expulsés, prisonniers);
- ✓ **gestion de la réponse à une intervention illicite**: *prévention; sécurité des passagers et membres d'équipage; collecte d'information et coordination; *assistance (atterrissage)

ANNEXE 18 – SECURITE DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES (THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR)

L'Annexe 18 renferme les SARPS relatives au transport de marchandises dangereuses par air.

- ✓ **Les marchandises dangereuses se regroupent par articles ou substances** susceptibles de présenter un risque pour la santé, la sécurité, la propriété ou l'environnement lorsqu'ils sont transportés. Ces derniers sont classés selon différents ensembles de réglementations relatifs autant pour le transport aérien que terrestre, notamment les «Instructions techniques de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par transport aérien».
- ✓ **L'Annexe 18 traite** également de l'emballage, l'étiquetage, des responsabilités, du contrôle du respect de la réglementation, de la formation concernant le transport des marchandises dangereuses.

annexes de la convention de Chicago

PARTIE III : ORGANISATIONS
SUPRANATIONALES ET ORGANISATIONS
NATIONALES DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE

**L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE EN
ALGERIE (DACM)**

HISTORIQUE

ETATS UNIS :

- La fédérale aviation administration créée en 1958 à la suite de plusieurs accidents aériens, elle prend son nom définitif en 1967
- La FAA a sous sa responsabilité tout ce qui concerne l'aéronautique civile aux états unis
- Elle dépend du département of transportation
- Elle émet des projets de recommandation FAR (fédérale aviation régulations)

UNION EUROPEENNE




- L'european civil aviation conférence (ECAC), fondée en 1955, est la première institution européenne aéronautique
- 1970 : Les JAA sont fondées par les autorités anglaises, françaises, allemandes et hollandaises en liaison avec les programmes Airbus et concorde, et sous l'impulsion des industriels
- 1979 : 13 autorités européennes de l'aviation civile ont commencé à harmoniser leurs codes nationaux de navigabilité (standards et procédures)
- 1987 : les premiers projets de recommandations J.A.R (joint aviation requirements) sur la maintenance et les opérations d'avions de transport civil sont édités
- 1992 : les règlements JAR 145 devient exigible pour tous les organismes d'entretien
- 2002-2003 : création de L'EASA qui émet des projets de recommandation Part

CORRESPONDANCE JAA ; EASA ; FAA

REGLEMNTS TECHNIQUES

	 FAR	 EASA	 JAA
Aéronefs -5.7t et -9Pax	FAR23	CS23	JAR 23
Aéronefs inf5.7t et sup 10Pax	FAR25	CS25	JAR 25
Moteurs	FAR34	CS34	JAR E
Noise	FAR36	CS36	JAR 36
Helices	FAR35	CS P	JAR P

REGLEMENTS D'ORGANISATION

	 FAR	 EASA	 JAA
Certification et production d'aéronefs ou éléments	FAR 21	Part 21	JAR 21
Operations des aéronefs	FAR 91	EU-OPS	JAR OPS
Entretien des aéronefs	FAR 145	Part 145	JAR 145
Formation des personnels navigants techniques	FAR 61	Part FCL	JAR FCL
Formation du personnel de maintenance	FAR 65	Part 66	JAR 66
Organisme de formation	FAR 147	Part147	JAR 147

AUTRES AUTORITES

Civil aviation administration of China



Transport Canada



Federal agency for air transport Russia



On trouve (presque) autant d'autorités que d'états souverains ; la philosophie, et parfois les règlements, restent similaires, mais pour chaque autorité, un agrément différent sera nécessaires

LES AGREMENTS:

- Obtenir un agrément, c'est obtenir le privilège de pouvoir signer au nom de cette autorité (APRS)
- Un agrément s'obtient d'une autorité en démontrant le respect d'un référentiel (ensemble de textes réglementaires) (voir le cours Part 145)
- Un même organisme peut obtenir une multitude d'agréments. il sera audité par une multitude d'autorités
- Certaines autorités peuvent reconnaître un agrément délivré par une autre autorité

ROLE DE L'AGENCE EUROPEENNE DE SECURITE AERONAUTIQUE

L'EASA a pris ses fonctions le 28 septembre 2003. Elle a été créée par le règlement CE 1592/2002 du Parlement Européen et du Conseil. Le site de Cologne a été choisi comme siège de l'Agence lors du Conseil des chefs d'Etat de décembre et l'Agence a signé les accords de Chypre afin de devenir membre plein des JAA.

- Directeur exécutif :
- Publication et mise à jour des informations : www.easa.eu.int
Quelques chiffres (année 2006) :
- Siège : Cologne (Allemagne)
- Personnels : environ 230 (en 2007 : 350)
- Budget : 48 M€
 - ✓ Contribution européenne décidée par le Conseil
 - ✓ Redevances de certification versées par les industriels

Elle est une autorité administrative de la Communauté et est habilitée depuis le 28 septembre 2003 à prendre des mesures administratives qui s'imposent juridiquement à tous les membres de la communauté. Elles sont de 3 ordres :

- Opinions (textes réglementaires de mise en œuvre)
- Décision de l'Agence (CS, guides et AMC)
- Décision du Directeur exécutif (procédures de travail de l'Agence)

A ce jour :

1. Délivrance du certificat de type aéronefs et moteurs.
2. Allocation des tâches de certification aux autorités nationales.
3. Le site Internet de l'Agence est le moyen de publication officielle de l'Agence.

LES MISSIONS DE L'EASA :

1. Etablir et maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'Aviation civile et de protection de l'environnement.
2. Favoriser la libre circulation des biens, des personnes et des services.
3. Favoriser la rentabilisation des processus réglementaires et de certification.
4. Aider les Etats membres à remplir, sur une base commune, les obligations imposées par l'OACI.
5. Promouvoir au niveau mondial les vues qu'elle défend quand aux normes de sécurité à appliquer dans l'aviation civile.

SES ACTIONS : Dans un premier temps, l'EASA établit la base des certifications des produits, des organisations et des personnels intervenants dans les domaines de :

- La conception
- La fabrication
- L'exploitation
- La maintenance

LES ORGANISATIONS NATIONALES (DGA AU MAROC OU DGAC EN FRANCE ET DACM EN ALGERIE PAR EXEMPLE)

Les organisations nationales ont pour **missions essentielles :**
Responsable de la sécurité et de la sûreté du système aviation civile

Elle assure une vigilance de tous les instants dans ses domaines de compétence (contrôle des aéronefs, des navigants, des exploitants, des industriels, retours d'expérience après incidents ou accidents) pour maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau. Elle définit la politique de sûreté aéroportuaire et veille à son application par les différents acteurs et opérateurs du transport aérien

➤ Prestataire de service, opérationnel au quotidien

- Elle fournit aux compagnies aériennes les services nécessaires à la sécurité et à la régularité de la navigation aérienne.

LES ORGANISATIONS SUPRANATIONALES ET LES ORGANISATIONS NATIONALES

- Elle est également maîtresse d'œuvre de la planification des infrastructures, facteurs d'aménagement du territoire.
- **Garante de la qualité de la formation des hommes**
 - Elle veille à la qualité des filières de formation. Elle peut disposer d'une structure spécifique de formation au pilotage ainsi la formation initiale et le perfectionnement des principaux acteurs techniques de l'Aviation Civile, dont notamment les contrôleurs aériens.
- **Conseil et partenaire des industriels et exploitants de l'aéronautique**
 - Elle travaille au quotidien avec tous les acteurs de l'aéronautique : constructeurs, motoristes, compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, autres administrations, prestataires ou collectivités territoriales.
- **Acteur de la prévention**
 - Elle veille non seulement à la sécurité des hommes mais aussi à la préservation de l'environnement, par une lutte permanente contre les nuisances générées par le transport aérien.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE EN ALGERIE

L'organisation du transport aérien en Algérie est régie par : Décret exécutif n 10-98 du 2 Rabie Ethani 1431 correspondant au 18 mars 2010 portant organisation de l'administration centrale du ministère des transports.

Sous l'autorité du ministre des transports, l'administration centrale du ministère des transports comprend :

1. Le secrétaire général assisté de deux (2) directeurs d'études et auquel sont rattachés le bureau du courrier et le bureau ministériel de la sûreté interne d'établissement.
2. Le chef de cabinet assisté de huit (8) chargés d'études et de synthèse, chargés respectivement :
 - de la préparation et de l'organisation de la participation du ministre aux activités gouvernementales et celles liées aux relations avec le parlement
 - de la préparation et de l'organisation des activités du ministre dans le domaine des relations internationales et de la coopération ;
 - de la préparation et de l'organisation des relations du ministre avec les organes de l'information ;
 - de la préparation et de l'organisation des relations du ministre dans le domaine des relations publiques ;
 - du suivi des relations avec le mouvement associatif et les partenaires socio-économiques ;
 - du suivi des grands programmes de développement du secteur ; de la préparation et du suivi des dossiers relatifs aux programmes de recherche sectorielle ;
 - de la préparation et du suivi des bilans consolidés des activités du secteur

L'inspection générale dont l'organisation, le fonctionnement et les missions sont fixés par le décret exécutif n 91-327 du 22 septembre 1991.

- 4- Les structures suivantes :
- la direction de l'aviation civile et de la météorologie ;
 - la direction de la marine marchande et des ports ;
 - la direction des transports terrestres et urbains ;
 - la direction de la planification et du développement ; la direction de la réglementation et de la coopération ;
 - la direction de l'administration générale.

La direction de l'aviation civile et de la météorologie, DACM chargée:

- de l'étude, de la coordination, de la synthèse et du contrôle des travaux liés au développement de son domaine d'activité ;
- de veiller la sécurité et la régularité de la navigation aérienne dans l'espace aérien national ;
- de préparer les plans de développement des infrastructures et des matériels aéronautiques et de déterminer les modalités de leur exploitation et de leur entretien régulier ;
- d'organiser et de contrôler les activités des services aériens ;

LES ORGANISATIONS SUPRANATIONALES ET LES ORGANISATIONS NATIONALES

- de définir et d'élaborer, en vue de son adoption par les institutions concernées, la carte aéroportuaire et de suivre sa mise en œuvre ;
- d'assurer la régulation du transport aérien et du secteur aéroportuaire en matière de sécurité et de sûreté ;
- de certifier les aérodromes et les prestations des services de navigation aérienne ;
- de définir les conditions de l'assistance météorologique l'ensemble des usagers et de garantie de la fourniture des prestations ;
- de proposer les textes caractère législatif et réglementaire entrant dans le cadre de sa compétence
- de superviser, en liaison avec les autres structures concernées, la formation et le perfectionnement dans les métiers et les professions de l'aviation civile et de la météorologie ;
- d'effectuer le suivi du fonctionnement et de la gestion des organismes et des établissements entrant dans son domaine de compétence, placés sous la tutelle du ministre, et d'en faire les bilans ;
- de préparer et de suivre, en liaison avec les institutions concernées, les accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux relatifs l'aviation civile et la météorologie ;
- de préparer, en relation avec les institutions concernées, la participation de l'aviation civile et de la météorologie dans les rencontres internationales ;
- de constituer et de tenir jour une banque de données relative l'aviation civile et la météorologie et d'en assurer le suivi.

Elle comprend quatre (4) sous-directions :

LA SOUS-DIRECTION DES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES, chargée :

- de déterminer les besoins dans le domaine de l'équipement aéroportuaire
- de promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures aéroportuaires ; de participer, en relation avec les structures concernées, la définition des spécifications des infrastructures aéroportuaires,
- de la mise au point des programmes de construction et d'équipement aéroportuaires et du contrôle de leur exécution ;
- d'étudier les projets d'implantation et d'extension des aérodromes,
- de définir les servitudes qui leur sont rattachées, et de proposer les éléments de détermination des taxes et des redevances aéroportuaires ;
- de définir les règles relatives aux conditions d'exploitation et d'entretien des infrastructures aéroportuaires et de veiller leur application ;
- de veiller la qualité du service aéroportuaire ; de veiller au respect de la législation et de la réglementation applicables en matière d'environnement au niveau des aérodromes ;
- de définir les méthodes et les techniques de préparation et d'exécution des vols et les règles de circulation au sol ;
- d'étudier et d'élaborer les conditions et les modalités d'entrée, de séjour et de sortie des aéronefs, équipages, passagers, fret et de coordonner, en
- liaison avec les services concernés, les procédures de facilitation aéroportuaire ;
- d'élaborer et de proposer les éléments relatifs la sûreté aéroportuaire et de veiller leur application en liaison avec les structures et institutions concernées ;
- de constituer et de tenir jour une banque de données relative aux infrastructures aéroportuaires et d'en assurer la gestion.

LA SOUS-DIRECTION DE LA REGULATION DES TRANSPORTS AERIENS, chargée :

- de préparer et de mettre en œuvre, en liaison avec les autres institutions concernées, la politique en matière de régulation des transports aériens ;
- de suivre l'évolution des techniques de régulation des transports aériens et d'en assurer la vulgarisation ;
- de réaliser ou de faire réaliser les analyses prospectives et les études stratégiques sur l'évolution technique et socio-économique en matière de régulation des transports aériens et d'établir les prévisions court, moyen et long terme ;
- d'élaborer et de mettre en œuvre la politique relative aux liaisons aériennes faisant l'objet de sujétions de service public ;

LES ORGANISATIONS SUPRANATIONALES ET LES ORGANISATIONS NATIONALES

- d'assurer la délivrance des licences d'exploitation et des autorisations d'exploitation des services aériens ainsi que le suivi économique des transporteurs aériens algériens ;
- de délivrer aux compagnies aériennes étrangères les autorisations d'exploitation de services aériens réguliers et non-réguliers destination ou au départ du territoire algérien ;
- d'initier tous travaux et études relatifs l'évolution des transports aériens ;
- de participer, avec les institutions concernées, la conclusion des accords internationaux, relatifs aux services aériens et d'en effectuer le contrôle d'application ;
- de procéder l'immatriculation des aéronefs et de gérer la matricule aéronautique ;
- de constituer et de mettre jour une banque de données relative la régulation du transport aérien et d'en assurer la gestion.

LA SOUS-DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE ET DE LA NAVIGATION AERIENNES, chargée :

- de veiller au respect des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables la sécurité et la navigation aériennes ;
- de définir les normes et concepts de supervision de la sécurité aérienne en matière d'exploitation technique des aéronefs ; de procéder aux audits de délivrance de maintien et de renouvellement des permis d'exploitation aérienne ;
- de définir les méthodes et procédures applicables l'ensemble des services, organismes ou personnes concourant l'exercice des missions de contrôle et de sécurité et de veiller la cohérence de leur application
- d'analyser les anomalies et incidents d'exploitation aérienne et de participer aux enquêtes sur les incidents et accidents d'aéronefs ;
- de veiller la gestion et au respect de la réglementation en vigueur en matière de survol du territoire national par les aéronefs nationaux ou étrangers ;
- d'élaborer les éléments relatifs la réglementation en matière de sécurité et de navigation aériennes et de veiller au respect de son application ;
- de veiller la surveillance et la conformité des activités des organismes ou des personnes agréés en matière de navigation aérienne aux conditions d'habilitation ;
- de participer aux activités de recherche et de sauvetage (SAR) ;
- de constituer et de mettre jour les banques de données relatives la sécurité et la navigation aériennes et d'en assurer la gestion.

LA SOUS-DIRECTION DE LA METEOROLOGIE, chargée :

- de déterminer la composition des réseaux d'observation, de climatologie et de télécommunication météorologique et de fixer les règles de leur fonctionnement et de leur exploitation ;
- de veiller, en liaison avec les organismes concernés, la vulgarisation de l'information météorologique et climatologique ;
- de veiller la normalisation en matière d'observation météorologique et de publication des données ;
- d'élaborer et d'approuver les plans d'investissement et de veiller leur réalisation ;
- de déterminer les règles et techniques applicables la préparation et la présentation des renseignements en matière de météorologie et de définir les moyens, formes et modalités d'assistance météorologique ;
- de concourir l'élaboration des programmes de formation, de recyclage du personnel nécessaire la prise en charge de l'activité et des matières y afférentes ;
- de centraliser les études et recherches effectuées en matière de météorologie et de climatologie et d'assurer leur exploitation ;
- de participer, en liaison avec les institutions concernées, aux travaux des organisations nationales et internationales agissant dans le domaine de la météorologie et des changements climatiques.

PARTIE V : LA MAINTENANCE AERONAUTIQUE PART145

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

ANCIENNE AERONAUTIQUE PART145

1. Le PART 145 a pour objet de fixer les conditions en matière de délivrance et de maintien d'agrément aux organismes pour l'entretien des aéronefs et éléments d'aéronefs
2. L'autorité compétente et l'état membre, ou l'agence si l'organisme n'est pas situé dans un état membre
3. L'entretien participe à la sécurité en assurant le maintien de la navigabilité du matériel aéronautique en exploitation

AGREMENT D'ENTRETIEN PART145 :

UN AGREMENT POUR QUI ???

Sont soumis à la surveillance de l'administration pour l'obtention et le renouvellement d'un agrément d'organismes d'entretien agréé

1. les exploitants assurant eux-mêmes l'entretien de leur matériel
2. les organismes d'entretien non exploitants assurant l'entretien du matériel pour le compte d'exploitants
3. les constructeurs/fabricants entreprenant des activités d'entretien

UN AGREMENT = DOMAINE D'ACTIVITE APPROUVE

Domaine d'activité couvert par l'agrément



MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

L'Agrément 145 Sabena technics



CERTIFICAT D'AGREMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE

PRELIMBRO

SABENA TECHNICS BOB

(Société Belge de Maintenance)

(Société Belge de Maintenance)

DOMAINE D'AGREMENT DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE

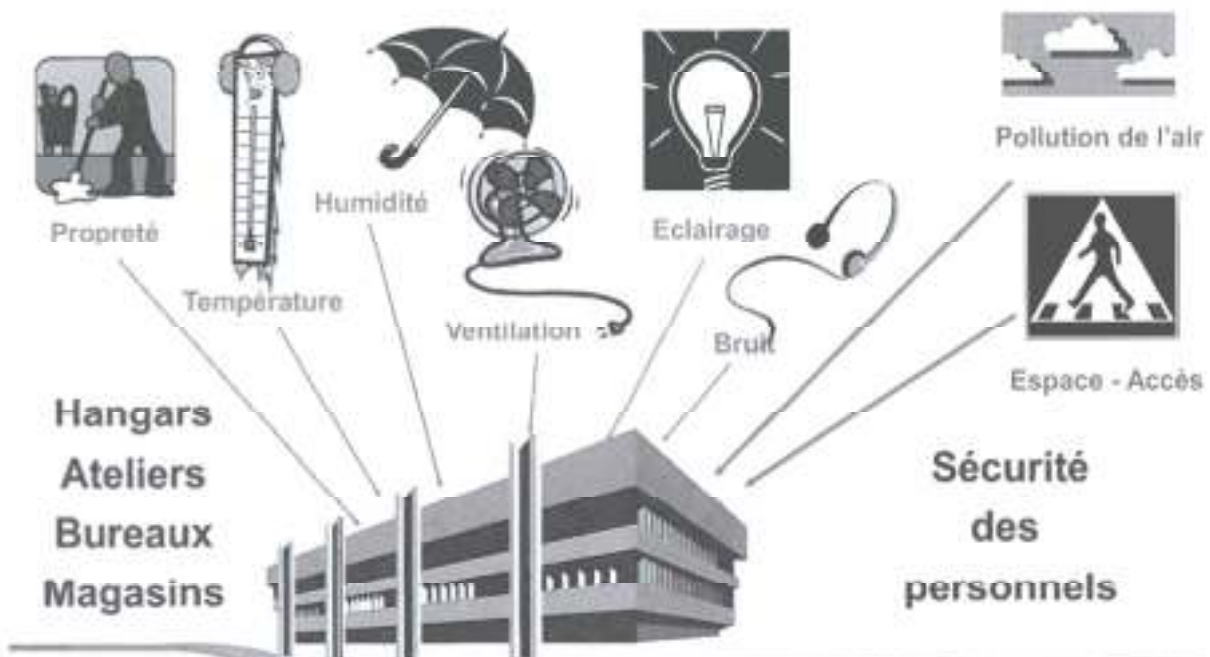
PRELIMBRO

SABENA TECHNICS BOB

CLASSE (TYPE)	CATEGORIE (SERIE)	LIMITATION (SERIE/TYPE)	Moyens (MOY)	
			MOY	MOY
AEROMOBILES (A1)	A1 - Aéronefs de ligne (TFR) et Composites (plus de 125 kg)	Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
		Aéronef ATR72	MOY	MOY
REVISIONS DES APPAREILS AERONAUTIQUES (A2)	A2 - Révisions des appareils aéronautiques	MOY	MOY	
REVISIONS DES APPAREILS AERONAUTIQUES (A3)	A3 - Révisions des appareils aéronautiques	MOY	MOY	
REVISIONS DES APPAREILS AERONAUTIQUES (A4)	A4 - Révisions des appareils aéronautiques	MOY	MOY	

UN AGREMENT = DOMAINE D'ACTIVITE APPROUVE + MOYENS TECHNIQUES APPROUVES

PART.145.A.25 MOYENS INDUSTRIELS

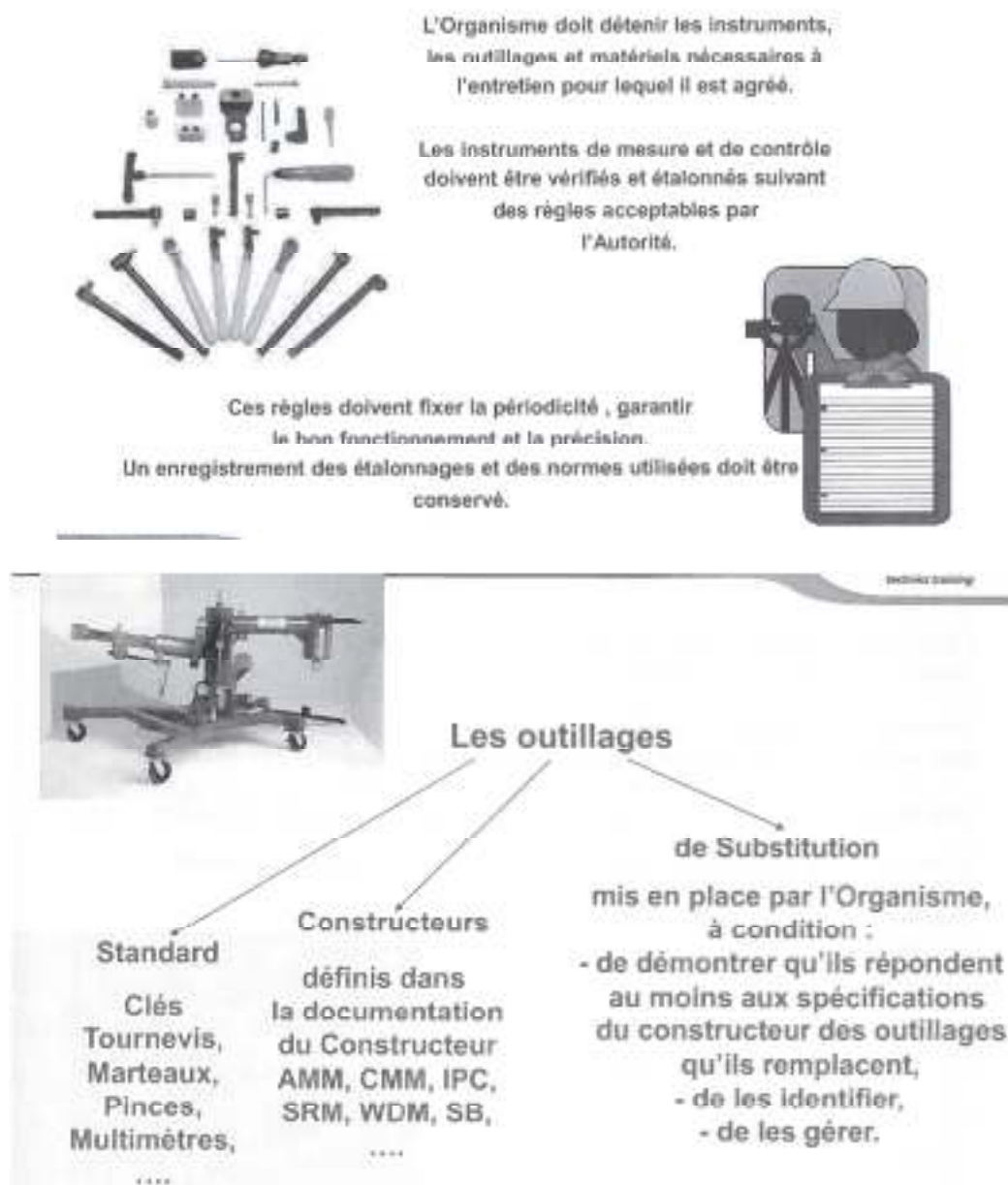


- protection des intempéries
- adaptés :

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Aux travaux à effectuer
- A la taille des A/C en entretien programmé pour les hangars
- Aux tailles des équipements pour les ateliers
- Pas de contamination de l'environnement de travail
- L'éclairage garanti que les taches sont effectuées dans les meilleures conditions
- Un bruit a un niveau acceptable
- Permettre la ségrégation du matériel bon et mauvais état
- Bureaux pour la gestion du travail et les personnels de certification
- Stockage et préservation du matériel
- Protection des intempéries et pollutions (poussière)

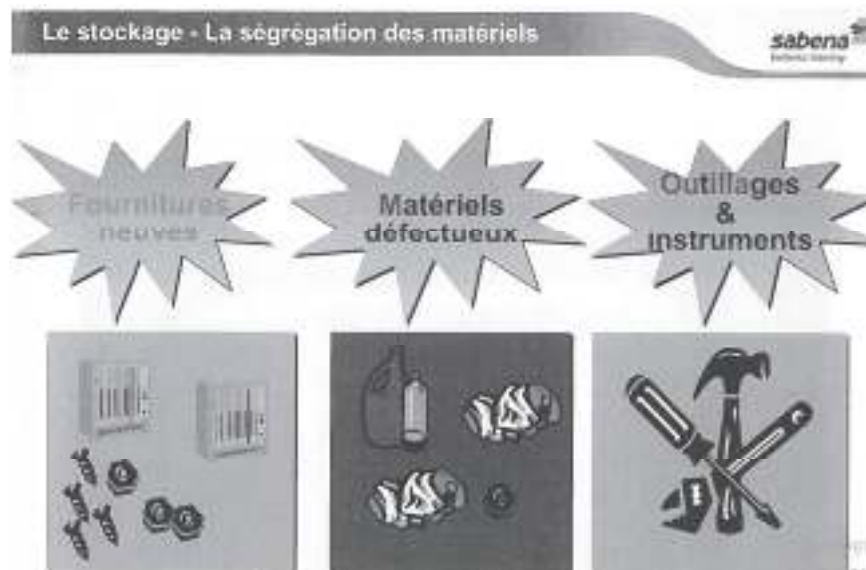
145.A.40 INSTRUMENTS, OUTILLAGES ET MATERIELS



- L'organisme doit disposer des moyens nécessaires a réaliser l'entretien des matériels couverts par l'agrément

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Les moyens sont ceux spécifiés par le fabricant, sauf si une procédure approuvée par l'autorité permet l'utilisation d'une alternative
- Les moyens doivent être disponibles en permanence
- Les moyens d'accès pour l'entretien en base doivent être suffisants
- Outillage soumis à étalonnage/calibration
 - Identifiés
 - Suivis
 - Normes d'étalonnage identifié
 - Etalonnages/calibrations enregistrés et archivés



145.A.42 ACCEPTATION DES ELEMENTS D'AERONEFS

- Classification des « pièces » avion
- Élément d'aéronefs
 - ✓ « serviceable »
 - ✓ « unserviceable » devant être entretenus
 - ✓ « unserviceable » non récupérable
- Pièce standard
- Matières premières et matières consommables
 - ✓ Répondant aux spécifications
 - ✓ Traçabilité appropriée
 - ✓ Déclaration de conformité
 - ✓ Origine du fabricant et du fournisseur

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

The image shows two forms. The left form is the 'PART 145 NATIONAL CERTIFICATION FORM' for 'SERENITY INTERNATIONAL LTD'. The right form is the 'AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE (ARC) EASA FORM 1' for 'SERENITY INTERNATIONAL LTD'. Both forms contain various fields for identification, certification, and release details.

Avant toute installation

- Admissibilité de l'élément
 - ✓ P/N
 - ✓ Standard de modification
 - ✓ CN/AD
- Fabrication locale des pièces, si procédure approuvée
 - ✓ Pour le travail en cours (pas de stock)
 - ✓ Interdit à la vente en pièce séparée
 - ✓ Identification des pièces fabriquées
 - ✓ Fabrication selon les plans et méthodes approuvées
 - ✓ Pas de pièces « au modèle »

L'AMC 145.A.42 précise les types d'éléments pouvant être fabriqués, de même que les autres exigences liées à cette fabrication

UN AGREMENT = DOMAINE D'ACTIVITE APPROUVE + MOYENS TECHNIQUES APPROUVE + DOCUMENTATION APPROUVE +

145.A.45 DONNEES D'ENTRETIEN



- L'organisme doit détenir les données d'entretien à jour pour les travaux à effectuer

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Si la documentation est fournie par le client, celle-ci doit être disponible au moment des travaux
- Définition des données d'entretien
 - ✓ exigence, procédure, consigne opérationnelle ou information applicable issue de l'autorité applicable locale
 - ✓ instructions de maintien de navigabilité délivrées par les TC/STC holders
 - ✓ CN/AD
 - ✓ Instructions de maintien de navigabilité du pays d'immatriculation
 - ✓ Toute norme applicable reconnue par l'EASA

Toute donnée d'entretien peu pratique, ambiguë, imprécise ou erronée doit être enregistrée et notifiée à l'auteur (Maintenance Occurrence Reporting)

- L'organisme doit fournir un système de carte/formulaires communs
- La référence aux données d'entretien/taches doit figurer précisément
- Si les cartes/formulaire sont établis de manière électronique, une protection et une sauvegarde supérieure 24h doit être mis en place
- Les taches complexes doivent être sous divisées en étapes clairement définies pour permettre l'enregistrement de chaque étape

Il est possible, lorsque l'exploitant/client l'exige, d'utiliser son propre système de cartes de travail. Dans ce cas, une procédure est mise en place pour permettre l'utilisation et le renseignement correct.

- Disponibilité des données
 - ✓ Permanence de tout le personnel en ayant besoin
 - ✓ Procédure garantissant la mise à jour

Si les données d'entretien sont fournies par le client, un écrit de celui-ci est nécessaire quand à la mise à jours de ces données

UN AGREMENT = DOMAINE D'ACTIVITE APPROUVE + MOYENS TECHNIQUES APPROUVES + DOCUMENTATION APPROVEE + PERSONNEL QUALIFIE

145. A.30 : EXIGENCE EN MATIERE DE PERSONNEL



- Les dirigeants responsables
 - ✓ Désigné et identifié
 - ✓ Garantie le respect du part-145
 - ✓ Assure les ressources nécessaires
 - ✓ Etablit et promeut la politique qualité et sécurité
 - ✓ Démontre une vision d'ensemble sur le part-145

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Répartition des responsabilités
 - ✓ Une ou plusieurs personnes peuvent assurer les responsabilités définies au part-145
 - ✓ Ces personnes sont désignées et identifiées
 - ✓ Elles rendent compte directement au dirigeant responsable
 - ✓ Leur cursus est présenté sur une EASA forme 4 pour acceptation par l'autorité (connaissances, expérience, connaissances pratiques du part-145)
- Les procédures doivent indiquer qui les supplée en cas d'absence longue
- Un responsable de l'assurance qualité est nommé
- Il rend compte directement au dirigeant responsable
- Le personnel employé est en nombre suffisant
- Adaptation du rapport charge/travail
- Pour l'entretien, la gestion ou les audits qualité, les niveaux de compétences sont
 - ✓ Etablis
 - ✓ Contrôlés
 - ✓ La procédure doit être approuvée
 - ✓ Les compétences incluent la compréhension pratique du facteur humain
- Le personnels sont habilités à prononcer :
 - ✓ L'APRS avion selon les exigences du PART66 et les instructions de la société
 - ✓ L'APRS équipements selon les instructions de la société
- L'organisme doit établir et conserver les dossiers du personnel APRS.
- Ce personnel reçoit un document qui précise le domaine de l'habilitation, une carte d'habilitation ou autre document

Pour l'entretien en ligne

- Personnel B1 et B2 avec licence part 66 sur les types entretenus (obligatoire)
- Personnel A avec licence part-66 (possible)

La disponibilité du personnel A ne dispense pas des B1 et B2, même si ceux-ci ne doivent pas être toujours présent sur l'escale

Pour les A/C sup à 5.7 tonnes en entretien en base, en nombre suffisant

- Personnel de certification C
 - ✓ Assure que les travaux Commandés ont été réalisés, et/ou Reportés l'ont été conformément aux données approuvées
 - ✓ Délivre l'APRS
- Personnel soutien B et B2
 - ✓ Réalisation des taches selon la norme requise
 - ✓ Registre du personnel de soutien

Exception/dérogations :

- Installation hors union européenne (base ou ligne)
 - Personnel de certification C qualifié selon la réglementation national locale et en accord avec l'appendice IV du Part (conditions d'utilisation du personnel non qualifié selon la Partie-66 conformément au 145.A.30

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- AD répétitive pouvant être réalisée par l'équipage (présenté dans l'AD)
 - ✓ Possibilité d'habilitation limitée au CdB ou mecano-Nav, sur base de licence détenue
 - ✓ Dans ce cas, s'assurer de la formation suffisante de l'équipage pour une bonne application de l'AD
- Endroit non soutenu (pas de base ni escale)
 - ✓ Possibilité d'habilitation limitée au CdB ou mecano-Nav, sur base de licence détenue
 - ✓ Dans ce cas, s'assurer de la formation suffisante de l'équipage pour une bonne application de l'AD
 - ✓ Ces dispositions doivent être détaillées dans une procédure

145. A.35 PERSONNELS DE CERTIFICATION ET PERSONNELS DE SOUTIEN



- Assurance des connaissances des types A/C ou équipements (expérience et formation)
- L'habilitation APRS C ne peut excéder le contenu de la licence Part-66
 - ✓ Type aéronef
 - ✓ Date de validité
- Les APRSeurs C et personnels de soutien B1 et B2 doivent justifier d'une expérience récente (6 mois durant les deux dernières années)
- Exigence de formation continue par période de deux ans
 - ✓ Technologie
 - ✓ Facteur humains
 - ✓ Procédures
 - ✓ Fuel tank safety
 - ✓ EWIS

145. A.35 PERSONNELS DE CERTIFICATION ET PERSONNEL DE SOUTIEN

- Doivent être évaluées avant toute habilitation (ou renouvellement)
 - ✓ Les compétences
 - ✓ Les qualifications
 - ✓ La capacité à effectuer les tâches de certification
- Si toutes les conditions objet de ce chapitre sont respectées, l'organisme délivre une habilitation précisant clairement le domaine et les limites
- Habilitation

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- La politique Qualité et sécurité est déclarée au MOE
- Les procédures approuvées par l'autorité tiennent compte des facteurs humains de même que des limites des performances humaines
- Ces exigences couvrent l'ensemble des exigences du Part-145 de même que tous les aspects de l'activité d'entretien

Maintenance en base et en ligne

- Système critiques
 - ✓ Mise en place d'un système afin d'éviter le risque d'erreurs multiples sur plusieurs éléments de même type d'aéronef au cours d'un même entretien (dépose, repose de ces éléments, réalisation et vérifications)
 - ✓ Si une seule personne est disponible, la carte doit prévoir une étape supplémentaire de réinspection à l'issue de la réalisation de toutes ces tâches critiques
- Les procédures garantissent que les opérations de maintenance sont réalisées selon les données approuvées
- Le système de qualité inclut
 - ✓ Des audits indépendantes (aéronefs, éléments d'aéronefs, pratiques d'entretien)
 - ✓ Un système de compte rendu

145. A.95 CONSTATATIONS

- Lors des audits de l'autorité, les constatations (ou écarts) peuvent être notifiés. Elles sont de deux niveaux
- Niveau 1 :
 - ✓ Non-respect significatif du Part-145 abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité du vol
 - ✓ L'autorité retire, limite ou suspend l'agrément
- Niveau 2
 - ✓ Non-respect du Part-145 qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol
 - ✓ L'autorité accorde un délai ne pouvant pas excéder 3 mois
- Après réception de ces écarts, l'organisme doit :
 - ✓ Définir un plan d'actions correctives
 - ✓ Convaincre l'autorité que ces actions sont satisfaisantes
 - ✓ Réaliser ces actions dans les délais fixés avec l'autorité

145. A.70 MOE

C'est la Synthèse du Système Qualité

- Il fait référence à des procédures spécifiques pour chaque exigence réglementaire
- Le contenu de l'organisation du MOE est décrit dans l'AMC 145.A.70(a)
 - ✓ Le MOE est normalement constitué d'un préambule et de 8 chapitres (*part1 : management ; part2 : maintenance procédures ; partL2: additionnel line maintenance procedures ; part3 : qualité system procedures ; part4 : operators ; part5 : appendices ; part6 : OPS ; part7 : FAA supplements ; part8 : TCCA supplements*)

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Le MOE, de même que ses amendements, doit être approuvé par l'autorité

Pour obtenir l'agrément, l'organisme d'entretien va rédiger un Manuel de spécifications d'organisme d'Entretien (M.O.E) et le présenter à l'autorité

L'autorité s'assure

1. Que le contenu du M.O.E est conforme à la réglementation
2. Que l'organisme d'entretien fonctionne réellement comme décrit dans le M.O.E

Obtenir un AGREMENT c'est d'obtenir la confiance de l'autorité en regard de nos engagements pour assurer la Sécurité des Vols

AGREMENTS EXIGENCES ET PRIVILEGES

Le PRIVILEGE de l'agrément d'entretien c'est : Prononcer L'Autorisation Pour Remise en Service de l'avion ou de l'élément de l'avion après entretien au nom de L'AUTORITE qui a délivré l'agrément

L'exercice du Privilège de l'Agrément impose le Respect de la Réglementation et Des procédures qui ont été approuvées

145. A.75 PREROGATIVES DE L'ORGANISME

- Conformément aux spécifications, l'organisme doit être habilité à effectuer les tâches suivantes :
 - ✓ Entretien des matériels agréés sur les lieux précisés
 - ✓ Faire effectuer une partie de l'entretien dans un autre organisme non-agréé pour le produit
 - ✓ Entretien des matériels agréés sur d'autres lieux, suite à une inaptitude au vol
- Pour l'entretien en ligne, les spécifications de l'escale doivent correspondre aux tâches à effectuer
- Délivrance de l'APRS

145.A.80 : LIMITATION DE L'ORGANISME :

- L'organisme ne doit pas entretenir un aéronef ou un élément d'un aéronef pour lequel il est agréé uniquement lorsque l'ensemble des installations, instruments, outillages, matériels, données techniques et personnels de certification nécessaires, sont disponibles

145. A.85 MODIFICATIONS DE L'ORGANISME

- Sont considérées comme modifications majeures justifiant un amendement de l'agrément et du M.O.E, tout changement relatif à :
 - ✓ Nom de l'organisme
 - ✓ Site principal
 - ✓ Dirigeant responsable
 - ✓ Une de personnes nommées (managers)
 - ✓ Plus généralement, si le changement est notoire, tout (*installations, instruments, outils, matériels, procédures, domaine d'application ou personnel de certification*)

145. A.90 : MAINTIEN DE LA VALIDITE

- L'agrément Part-145 n'a pas de date d'expiration, il reste valide tant que
 - ✓ L'organisme respecte les exigences Part-145

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- ✓ L'autorité a accès à l'organisme
- ✓ Le certificat ne fait pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait (*dans ce cas, il doit être restitué à l'autorité*)

PERTE DE CONFIANCE = PERTE D'AGREMENT

CONSEQUENCES :

- Si la réglementation n'est pas respectée par l'organisme agréé, la sanction doit être :
 - ✓ La restriction
 - ✓ La suspension
 - ✓ Le retrait de l'agrément
- Dans tous les cas, les conséquences sont graves pour l'organisme :
 - ✓ Arrêt des activités
 - ✓ Perte d'argent
 - ✓ Dégradation de l'image de marque

LES OPERATIONS DE MAINTENANCE

- Le détenteur CTA (certificat de transport aérien = exploitant EASA-OPS est responsable de l'entretien qu'il sous traite a un organisme PART-145)
- L'entretien ne s'effectue qu'avec des données approuvées, à jour, que l'organisme se procure ou que le client fournit.

145. A.47 PLANIFICATION DE LA PRODUCTION

- Le système doit être adapté à la complexité du travail, pour garantir que celui-ci se réalise en toute sécurité
 - ✓ Le personnel (la planification tient compte des limites des performances humaines)
 - ✓ Outillage
 - ✓ Instruments
 - ✓ Matériels
 - ✓ Données d'entretien
 - ✓ Système de passation de consigne

145. A.50 ATTESTATION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

- L'APRS délivrée par du personnel de certification habilité lorsque :
 - ✓ Tous les travaux commandés ont été effectués
 - ✓ Ces travaux sont conformes
 - ✓ Pas de non-conformité connue pouvant porter gravement atteinte à la sécurité
- L'APRS est prononcée avant le vol suivant l'entretien
- Défauts découverts ou ordre de travaux incomplets
 - ✓ Notification à l'exploitant pour accord ou rectification de la commande (*si le client refuse ces travaux supplémentaires et que ceux-ci n'ont pas d'incidence sur la sécurité, ils peuvent être reportés et doivent figurer à l'APRS*)
- Remise en service des équipements entretenus
 - ✓ Le document à utiliser pour l'APRS est l'EASA Form1 (ce document n'est pas nécessaire pour l'entretien d'un équipement pour son propre compte ; l'équipement déposé, entretenu et reposé au cours d'une visite ; dans ce cas, une procédure définit les modalités de remise en service de l'équipement)
- Entretien incomplet
 - ✓ APRS si

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- Conformité avec les données de l'entretien
- Pas de risque d'identité lié à la sécurité
- Enregistrement dans le document d'APRS
 - ✓ Pas d'APRS si
 - Les exigences ci-dessus ne sont pas respectées



145. A.60 COMPTE RENDU D'EVENEMENTS



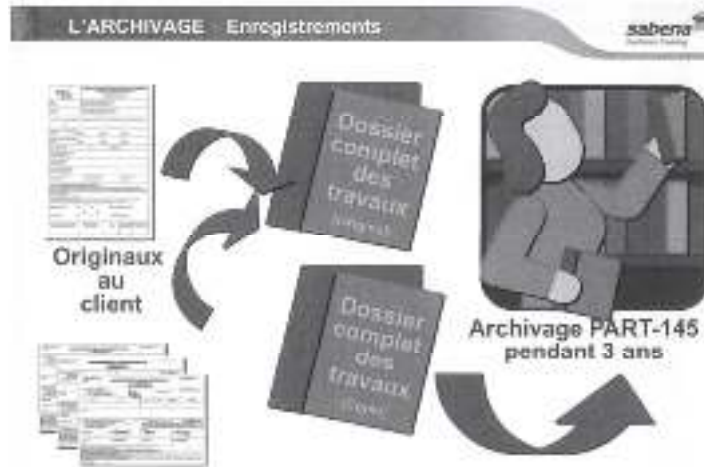
- Que reporter
 - ✓ Tout état d'aéronef ou d'élément d'aéronef qui a provoqué, ou peut provoquer, une condition portant gravement atteinte à la sécurité des vols
- A qui reporter
 - ✓ L'autorité compétente
 - ✓ L'autorité du pays d'immatriculation
 - ✓ L'organisme responsable de la conception
 - ✓ Au BEA pour les incidents graves
- Quand ?
 - ✓ Dans les 72 heures
- Comment ?
 - ✓ En utilisant le formulaire « Maintenance Occurrence Reporting »

145. A.55 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

- Les détails de tous les travaux effectuée doit être enregistré

MAINTENANCE AERONAUTIQUE : PART 145

- ✓ Au minimum, l'organisme doit conserver les enregistrements propres à démontrer respect des exigences relatives à l'APRS
- Doivent être donnés à l'exploitant
 - ✓ Une copie de chaque certificat de remise en service
 - ✓ Une copie de toute donnée de réparation/modification spécifique approuvée



ARCHIVAGE

- 3 ans après la fin des travaux (enregistrement des entretiens et des données d'entretiens) (*dans un lieu protégé des dommages, altérations et vols*)
- Les sauvegardes informatiques sont stockées dans un lieu différent de l'environnement de travail
- Lorsque un organisme Part145 cesse l'exploitation ; les enregistrements des deux dernières années sont :
 - ✓ Confiées au nouveau propriétaire de l'avion ou de l'équipement
 - ✓ Stockées comme spécifié par l'autorité

**PARTIE V : PART 66 PART147
EASA FORME1 ET ROBBERY**

Règlementation
Aéronautique

PART 147 et
PART 66

ESA Form1

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

1. PART 147

- Le PART 147 a pour objectif de fixer les dispositions applicables aux organismes désirants obtenir un agrément en vue de dispenser une formation et des examens tel que spécifié dans le PART66
- L'autorité compétente de l'état membre ou bien l'agence directement si le centre de formation n'est pas situé dans un état EASA
- Le règlement est valide pour les centres de formation de base et/ou de type
- Il comprend une section A « exigences techniques » et une section B « procédures pour les autorités compétentes »

147. A.100 : LES INSTALLATIONS

Les salles de formation doivent être :

- ✓ Confortables, à l'abri des nuisances
- ✓ Assez grandes pour éviter des tricheries
- ✓ Pas trop grandes pour que tout le monde puisse suivre le cours

Le nombre maximum de stagiaires

- ✓ 28 max en formation théorique
- ✓ 15 max en formation pratique

Des bureaux dédiés doivent être à la disposition des formateurs , ainsi qu'une bibliothèque techniques et un lieu d'archivage



147. A.105/110 : PERSONNEL

- Un dirigeant responsable, qui assure la bonne marche de l'entreprise doit être nommé
- En fonction du planning prévisionnel, un nombre suffisant d'instructeurs, examinateurs, contrôleur pratique doit être qualifiés sur l'ensemble du scope approuvé
- Ces instructeurs doivent démontrer leur compétence (expérience, formation,.....) et suivre une formation continue minimum
- Les dossiers des instructeurs qualifiés sont tenus à jour par l'assurance qualité.



147.A.115 EQUIPEMENTS PEDAGOGIQUES

Ils doivent être adaptés à la formation

- ✓ De base
- ✓ De type
- ✓ Théorique
- ✓ Pratique



147.A.120 DOCUMENTATION DE FORMATION

- Les contenus de la formation ainsi que les nombres minimum d'heures (formation de base et de type) sont déterminés par la PART 66
- En formation type, l'accès à la documentation technique de l'avion est requise (AMM, ESPM, SDM....)

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

147.A.135 : EXAMENS

Une formation suivis dans un centre PART174 doit être validées par un examen pour s'assurer d'un niveau de connaissance maximum du sujet

- ✓ Le nombre de questions, leur niveau et le temps impartie pour y répondre est règlementé par la PART66
- ✓ Le minimum requis est 79% de bonnes réponses
- ✓ Les questions de tests doivent être sécurisées
- ✓ La conduite à tenir en cas de tricheries éventuelles est décrite

147.A.145 PRIVILEGES DE L'ORGANISME

L'organisme agréé PART147 est autorisé selon son scope d'activité a :

- ✓ Conduire des formations théoriques et/ou pratiques
- ✓ Conduire de formation de base et /ou de type
- ✓ Conduire des examens au nom de l'autorité

Délivrer des certificats PART 147



147. A.140 : LE MTOE

- Le maintenance training opérations exposition est règlementaire et doit contenir toutes les informations nécessaires au fonctionnement du centre
- C'est l'équivalent du MOE pour un organisme 145
- Le quality manager en est responsable

145. A.125/130 SYSTEME QUALITE /ARCHIVAGE

- Un système qualité doit être mis en place pour assurer le respect de la réglementation, du MTOE est des procédures locales

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

- Un responsable qualité doit être nommé
- Des audits doivent être conduits et les actions correctives associés doivent être suivis et tracés
- Les dossiers de formation doivent être archivés sans limitation de durée



La section B : une partie du règlement est à l'usage de l'Autorité de surveillance (en France L'OSAC)

Elle explique

- ✓ Comment l'autorité doit délivrer ou suspendre un agrément
- ✓ Comment doivent se conduire les audits
- ✓ Comment doit se faire l'archivage des données de surveillances
- ✓

2. PART 66

- Le PART 66 a pour objectif de fixer les exigences relatives à la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs et les conditions de sa validité et de son utilisation pour les avions, les hélicoptères, les planeurs et les ballons
- L'autorité compétente est l'état membre
- L'EASA définit et met à jour la liste des types d'aéronefs et de la combinaison cellule/moteur

LE PART 66 NE PERMET L'OBTENTION D'UN AGREMENT

- Au niveau de la société, cette réglementation est à prendre en compte pour :
 - ✓ La détermination des habilitations ('expérience, type de l'aéronef, domaine)
 - ✓ La formation de base et les changements de domaine
 - ✓ La gestion de maintien des compétences
- Elle s'applique au niveau

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

- ✓ Individuel pour les techniciens (obtention et gestion de leur licence)
- ✓ De la société pour la prise en compte des licences individuelles

66. A.3 : LES DIFFERENTES CATEGORIES DE LICENCES

Catégorie A

- ✓ Sous-catégorie A 1: avions à turbines
- ✓ Sous-catégorie A2 : avions à pistons
- ✓ Sous-catégorie A3 : hélicoptères à pistons

Catégorie B1 :

- ✓ Sous-catégorie B1.1, B1.2, B1.3, B1.4 (identique à la sous-catégorie A)
- ✓ Catégorie B2
- ✓ Catégorie B3 (pistons non pressurisé inf. à 27 T)
- ✓ Catégorie C

66. A.5 GROUPE D'AERONEFS

- Groupe 1 : appareil complexe
 - ✓ Hélicoptère multi moteurs
 - ✓ Avion certifié FL 290et +
 - ✓ Avion a commandes de vol numérique
- Groupe 2 appareil non inclus dans le groupe 1 tels que
 - ✓ Avion mono turbo propulseur
 - ✓ Hélicoptère mono turbo propulseur
 - ✓ Hélicoptère mono moteur à pistons
- Groupe 3 : avion à piston non inclus dans le groupe 1

Vocabulaire : aircraft et aéroplane

- Aéroplane : avion uniquement
- Aircraft : tout ce qui vole

66. A.10/15 DEMANDE DE LICENCE

- Condition d'âge : 18 ans minimum
- Domaine
 - ✓ Doit se faire par le biais d'une EASA forme19 accompagnée de tous les justificatifs voulus et adressés à l'autorité compétente
 - ✓ Toute demande de modification de licence de maintenance aéronef est à adresser à l'autorité compétente ayant délivré la licence de maintenance aéronef.
 - ✓ L'appendis 1 aux AMC du PART 66 : liste des avions pouvant figurer sur une licence 66

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

1. TC holder	2. Aeroplans Model	Commercial Designation	3. Type rating endorsement
	A319-110 series A319-110 series A320-11X A320-210 series A321-110 series A321-210 series		Airbus A319/A320/A321 (CFR45)
	A320-230 series A321-230 series A321-230 series		Airbus A320/A321 (H4 V2500)
	A320-200 series A320-200 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (H4 CFM)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (PW A500)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (RR RB 211 Trent 700)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (CFM56)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (RR RB 211 Trent 500)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (RR RB 211 Trent 500)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series		Airbus A320 (IA DPT200)
	A320-230 series A320-230 series A320-230 series	Embrae	Airbus A320-230ST (GE CFM)

Appendix 1 to Part 66 AMCs

66. A.20 : PRIVILEGES PAR CATEGORIES

Cat	Privilège	Sig APRS
A	Release l'avion après travaux de maintenance simples et rectification a défauts mineurs	Log book
B1	Release l'avion après travaux de maintenance et rectification de défauts sur les systèmes mécaniques électrique et avioniques (simple)	Log book
B2	Release des travaux sur systèmes électriques et avioniques. Release l'avion après travaux de maintenance simples et rectification de défauts mineurs	Log book
B3	Idem B1 pour avion a pistons non pressurisé inf. a 2T	Log book
C	Release l'ensemble des travaux commandés après entretien de base	CRS (document société)

66. A.25 : CONDITIONS D'OBTENTION

Exigence en matière de formation de base

- ✓ Le demandeur doit démontrer par un examen effectué dans un organisme agréé PART147 qu'il possède un niveau de connaissance sur les modules des sujets appropriés conformément à l'appendice du PART66
- ✓ L'ensemble des modules requis doivent être acquis sur une période de 10 ans
- ✓ Des crédits d'examens peuvent être accordés par l'autorité en fonction du cursus scolaire du demandeur

Type de tâche	Aéronefs A et B1 avec		Hélicoptères A et B1 avec		B2	B3
	Système à moteur	Système à piston	Système à moteur	Système à piston	Arrivages	Aéronefs à moteur à piston FIAB ou FICBA inférieurs ou égaux à 2 000 kg
1	X	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	X	
7B						X

66. A.30 CONDITIONS D'OBTENTION

- Exigence en matière d'expérience de base
 - ✓ De 1 à 5 ans selon la catégorie (B1, B2, C)
 - ✓ L'expérience doit être pratique et concerner une partie représentative des tâches d'entretien d'aéronefs

66. A.45 : CONDITIONS D'OBTENTION

- Exigence en matière de formation au type aéronef
 - ✓ Doit s'effectuer dans un organisme 147 ou 145 selon la catégorie

Catégorie A

- ✓ Seule une formation aux tâches est requise, elle peut s'effectuer en environnement 147 ou 145

Catégorie B1/B2/C pour les aéronefs du groupe I

- ✓ La PART 66 définit les contenus, les niveaux, les examens et les durées minimum
- ✓ La formation doit s'effectuer en PART147 et comprendre une partie théorique et une partie pratique (sauf cas C)
- ✓ Pour la première inscription dans une catégorie ou sous-catégorie, une formation en cours d'emploi (FCE) est requise. Elle est définie dans l'appendice 3 au part66. Elle dure environ 4 mois et doit être réalisée en environ PART145

66. A.30 MAINTIEN DE LA VALIDITE

- La licence est valide durant cinq ans
- A l'issue elle sera réexaminée et si les conditions de délivrance sont toujours valides. Une nouvelle licence sera délivrée

66.B.500 CONDITIONS DE RETRAIT

Une licence 66 peut être révoquée pour les raisons suivantes

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

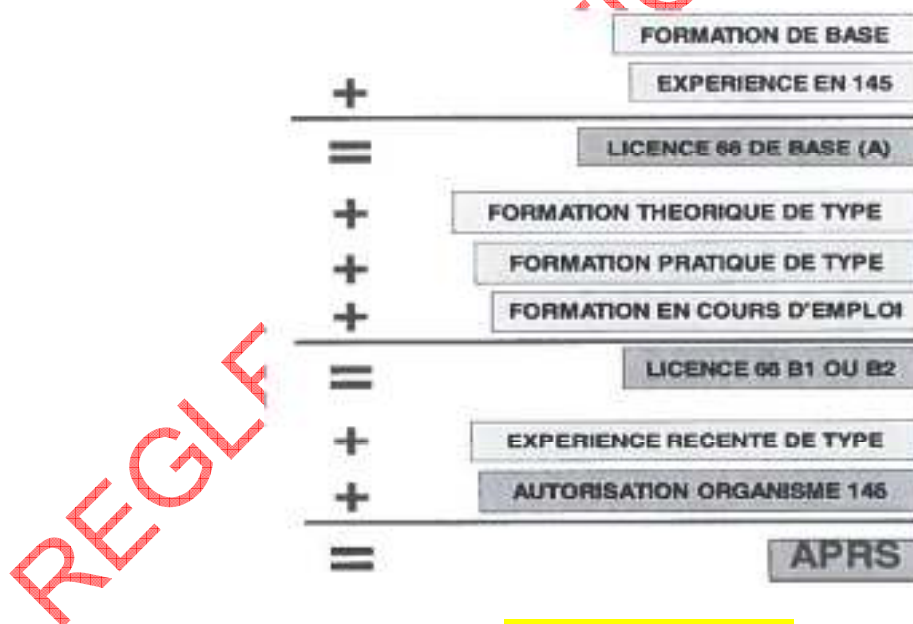
- ✓ Ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien
- ✓ Ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultat de sa propre inspection et n'en avoir rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel il avait été prévu d'effectuer l'entretien
- ✓ Avoir fait preuve d'entretien négligent
- ✓ Avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien
- ✓ Avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé
- ✓ Avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue

66. A.20 : PRIVELEGES

La signature d'une APRS est soumise à :

- ✓ La détention d'une licence 66 appropriée en cours de validité
- ✓ La détention d'une autorisation émanant d'un organisme agréé PART145 ou PART M/F
- ✓ Une expérience minimum de six mois durant les deux dernières années sur la catégorie d'appareil concernée dont une partie sur la famille avion
- ✓ La capacité de lire, de s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langues de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service

RESUME (CAT B1 ET B2)



3. LA FORME 1 EASA

- La forme 1 EASA est un document officiel émis au nom de l'autorité et fournit avec une pièce ou un équipement aéronautique
- Ce document a pour objectifs :
 - ✓ Tracer le processus de fabrication ou d'entretien
 - ✓ Connaitre la configuration de la pièce
 - ✓ Lutter contre la contre façon
- Dans la part 145 on a vu que :

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

Les pièces aéronautiques sont classifiées en trois catégories

- ✓ Elément d'aéronef
- ✓ Pièces standard
- ✓ Les matières premières et les matières consommables

Les composants sont classés en :

- ✓ Elément d'aéronefs qui sont dans un état satisfaisants
- ✓ Eléments d'aéronefs qui sont inaptes au service
- ✓ Eléments aéronefs qui sont irrécupérables

EASA FORME1 ENTRETIEN :

Il s'agit d'un document édité par un atelier d'entretien au nom d'une autorité qui reconnaît le signataire dans le cadre d'un agrément



The image shows a sample of the EASA FORM 1, titled 'AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE'. The form is divided into several sections for data entry, including fields for the manufacturer, part number, and a detailed description of the component. It also contains checkboxes for release status and a section for the certifying authority's signature and stamp. The form is presented in a grid-like layout with various text boxes and labels.

- ✓ Ce document identifie et statue sur l'état des matériels qu'il désigne
- ✓ Ce document est attaché au matériel

EASA FORME 1 PRODUCTION

Il s'agit d'un document édité par une unité de production au nom d'une autorité qui reconnaît le signataire dans le cadre d'un agrément



This image shows another sample of the EASA FORM 1, titled 'AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE'. Similar to the first form, it contains fields for manufacturer information, part details, and a description. It also features a section for the certifying authority's signature and stamp. The form is structured with a grid of text boxes and labels, designed for standardized data collection in the aviation industry.

PARTIE SUPERIEURE FORME 1

C'est l'identification de l'élément

PARTIE MEDIANE DE L'EASA FORME 1

C'est l'identification du matériel

- ✓ La case 12 permet de lier rapidement ce document avec le système de traçabilité
- ✓ Cette case doit toujours être remplie pour une remise en service d'un matériel entretenu
- ✓ Dans le cadre de la production ce cadre peut être non renseigné

PARTIE INFERIEURE FORME 1 : MAINTENANCE

- ✓ Edité par un atelier d'entretien
- ✓ Pour le matériel usagé et entretenu, engagement de la conformité et du respect de la réglementation et autre engagements

Si nécessaire, Double Release (CF case 12)

PARTIE INFERIEURE FORME 1 : PRODUCTION

Edité par un atelier de production

Identification de l'agrément de fabrication et du personnel habilité non applicable à l'entrézien

1. Adresse postale 2. Adresse électronique 3. Adresse téléphonique 4. Adresse fax		5. Adresse internet 6. Adresse courriel 7. Adresse télécopieur 8. Adresse télécopieuse	
9. Nom de l'atelier 10. Adresse postale 11. Adresse électronique 12. Adresse téléphonique 13. Adresse fax		14. Adresse internet 15. Adresse courriel 16. Adresse télécopieur 17. Adresse télécopieuse	

Signature manuscrite du personnel et référence de son habilitation

Identification de l'agrément

Date de l'entrézien

FORME1 « DUAL RELEASE »

Un organisme agréé à la fois PART 145 et FAR 145 peut émettre des EASA forme 1 dual release Ces formes 1 permettrons aux équipements libérés d'être montés sur des appareils immatriculés en Europe et US , ou dans un pays acceptant les documents libératoires Européen ou Américains

PRIVILEGES :

Seuls les ateliers agréés peuvent éditer les EASA forme1

- Lors de la fabrication des composants, en accord avec la définition du détenteur du certificat type
- Après travaux en atelier dans le cadre de leur agrément en conformité avec la liste de capacité « rating C » pour équipement
- Après travaux sur avion ou dépose de matériel an exploitation en accord avec la capacité avion « Rating A, B, D »
- Lors d'un delotissement avec la référence EASA forme1 d'origine

4. LA ROBBERY

1. C'est quoi la robbery??
2. A-t-on le droit de faire du robbery?
 - Sur un avion en service
 - Sur un avion hors service



PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

- Maintien de l'aptitude au vol de l'aéronef responsabilité de l'exploitant et du propriétaire inscrit au certificat d'immatriculation
- Il est de la compétence et de la responsabilité de l'organisme agréé Part 145 être convaincu qu'un élément/équipement répond aux normes approuvées et s'assurer qu'il est en état pour être avionné lorsque cet atelier installe cet élément/équipement sur un aéronef

INSTALLATION D'ELEMENT SUR AERONEF

- A. Aucun élément d'aéronef ne peut être installé sur aéronef, à moins: qu'il ne soit dans un état satisfaisant, qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service par une EASA Form1 ou équivalent, qu'il soit repéré.
- B. Avant d'installer un élément sur un aéronef, l'organisme de maintenance agréé s'assurera que: cet élément d'aéronef remplit les conditions pour être installé sur l'aéronef suivant les différentes normes et/ou consignes de navigabilité applicables.
- C. Les pièces sont montées sur un aéronef ou un élément d'aéronef uniquement: si les données d'entretien indiquent bien la pièce spécifique.
- D. Les matières premières ou consommables sont utilisées sur un aéronef ou élément d'aéronef uniquement: si le fabricant de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef les précise dans des données d'entretien ou si elles sont spécifiées dans la Part145, si elles remplissent les spécifications requises et qu'elles ont une traçabilité appropriée, si elles sont accompagnées d'une documentation spécifique.

PEUT-ON FAIRE DU ROBBERY A PARTIR D'UN AVION EN SERVICE ?

Un organisme d'entretien Part145 peut délivrer une EASA Form1 afin de couvrir un élément d'aéronef en «bon état de fonctionnement», prélevé sur un aéronef inscrit au registre d'immatriculation d'un Etat membre de l'UE, sous réserve de conformité avec le sous-paragraphe suivant:

- A. L'organisme doit garantir que l'élément a été déposé de l'aéronef par une personne convenablement qualifiée.
- B. L'élément d'aéronef ne peut être considéré en bon état de fonctionnement que: si aucun défaut n'est apparu lors du dernier vol effectué alors que l'élément était installé sur l'aéronef.
- C. Le bon «état de fonctionnement» de l'élément d'aéronef doit être vérifié conformément aux instructions d'entretien préconisées par le fabricant notamment: les dommages la corrosion les fuites éventuels.
- D. Les enregistrements de l'aéronef doivent être exploités afin de s'assurer qu'aucun événement inhabituel, ayant pu affecter la navigabilité de l'équipement, ne s'est produit (accident, atterrissage dur, température, immersion...).
- E. Pour tout item sérialisé, un enregistrement détaillé des vérifications faites devra être établi et annexé à l'EASA Form1, justifiant de: l'historique de l'entretien, du bon fonctionnement de l'élément (derniers CRM...), de l'inspection lors de la dépose.
- F. Une conformité avec les modifications et entretiens connus doit être établie.
- G. Les heures de vol/cycles/atterrissage des pièces à vie limite doivent être établies.
- H. Une conformité avec les consignes de navigabilité applicables doit être établie.

Pour être installé sur un aéronef d'un Etat de l'UE, un élément d'aéronef en bon état de fonctionnement prélevé sur un aéronef d'un Etat non membre de l'UE peut être remis en service à

PART 147 ; PART 66 ET EASA FORME1

l'aide d'une EASA Form1 si et seulement si l'élément a été loué ou prêté par l'organisme d'entretien agréé Part145 qui en détient le statut

PEUT-ON FAIRE DU ROBBERY A PARTIR D'UN AVION HORS SERVICE

Les éléments en état de fonctionnement, prélevés sur un aéronef inscrit au registre d'immatriculation d'un Etat membre de l'UE être tiré du service peuvent être libérés à l'aide d'une EASA Form1 par un organisme d'entretien agréé Part145 selon les exigences décrites ci-dessous.

- A. Un aéronef retiré du service est parfois démonté afin de récupérer ses pièces. Le démantèlement est considéré comme une activité de maintenance et doit être accompli au sein d'un organisme Part145.
- B. Pour pouvoir être réinstallées, les pièces prélevées dans ce cadre doivent être évaluées par un organisme d'entretien ayant le rating adhoc.
- C. Au minimum, cette évaluation devra répondre aux critères exposés dans les paragraphes 2.5 et 2.6.
- D. Que l'aéronef détienne un certificat de navigabilité ou non, l'organisme d'entretien responsable de l'émission des EASA Form1 pour chacune de ces pièces doit s'assurer que les conditions, dans lesquelles celles-ci ont été prélevées et stockées, sont conformes aux exigences définies dans la Part145.
- E. Un plan d'action doit être élaboré afin de maîtriser le processus de démontage de l'aéronef. Le démontage doit être réalisé par un organisme d'entretien ayant le rating adhoc, sous la surveillance du personnel APRS qui garantira que les équipements sont prélevés et référencés conformément aux données d'entretien appropriées.
- F. L'ensemble des défaillances connues de l'aéronef et les effets probables de celles sur les fonctions normales et secours des équipements prélevés doivent être évalués.
- G. Une documentation de contrôle doit être employée afin de faciliter l'enregistrement de toutes les opérations d'entretien et les prélèvements réalisés pendant le processus de démontage. Les équipements «hors service» doivent être identifiés comme tel et mis en quarantaine.
- H. Des installations acceptables selon la Part145 doivent être employées pour le prélèvement et le stockage des pièces.

PEUT-ON RECYCLER UN ELEMENT LIE A UN AVION CRASH

Ces composants doivent seulement être délivrés avec une EASA Form1 lorsqu'ils sont traités conformément à un ordre de travail spécifique incluant tous les tests supplémentaires nécessaires et les inspections jugées nécessaires par l'accident ou l'incident.

Un tel ordre de travail peut exiger une contribution de la part du détenteur du Type Certificate (TC) ou du fabricant d'origine, le cas échéant. Ce bon de commande doit être référencé da

***ANNEXE 1 : ARTICLES DE LA
CONVENTION DE CHICAGO 1947***

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE SIGNEE A CHICAGO, LE 7 DECEMBRE 1944

PREAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale, CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde, EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique, Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIÈRE PARTIE NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 1 Souveraineté

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2 Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.

Article 3 Aéronefs civils et aéronefs d'État

(a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

(b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

(c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

(d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Article 4 Usage indu de l'aviation civile

Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

Article 5 Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

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

Article 6 Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7 Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Article 8 Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9 Zones interdites

(a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

(c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas (a) et (b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10 Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'État et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres États contractants.

Article 11 Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les États contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet État.

Article 12 Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13 Règlements d'entrée et de congé

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

Article 14 Prévention de la propagation des maladies

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties.

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

Article 15 Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne. Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

(a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

(b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires. Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16 Visite des aéronefs

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

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 17 Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18 Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

Article 19 Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20 Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres

Article 21 Rapports d'immatriculation

Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État. De plus, chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter,

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article 22 Simplification des formalités

Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 23 Formalités de douane et d'immigration

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24 Droits de douane

(a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

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

Article 25 Aéronefs en détresse

Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque État contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

Article 26 Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27 Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

(a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

(b) Les dispositions du paragraphe (a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.

(c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention (1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou (2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

Article 28 Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

(a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

(b) à adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention.

(c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention

CHAPITRE V

CONDITIONS À REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS

Article 29 Documents de bord des aéronefs Tout aéronef d'un État contractant

employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

(a) son certificat d'immatriculation;

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

- (b) son certificat de navigabilité;
- (c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- (d) son carnet de route;
- (e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- (f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- (g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30 Équipement radio des aéronefs

- (a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État.
- (b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31 Certificats de navigabilité

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

Article 32 Licences du personnel

- (a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.
- (b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Article 33 Reconnaissance des certificats et licences

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

Article 34 Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Article 35 Restrictions relatives à la cargaison

- (a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.
- (b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

ceux qui sont mentionnés au paragraphe (a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36 Appareils photographiques

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

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

Article 37 Adoption de normes et procédures internationales

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne. À cette fin, l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants: (a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol; (b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage; (c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne; (d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien; (e) navigabilité des aéronefs; (f) immatriculation et identification des aéronefs; (g) collecte et échange de renseignements météorologiques; (h) livres de bord; (i) cartes et plans aéronautiques; (j) formalités de douane et d'immigration; (k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents; et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38 Dérogation aux normes et aux procédures internationales

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

Article 39 Annotation des certificats et licences

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

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 40 Validité des certificats et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé

Article 41 Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42 Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VIII L'ORGANISATION

Article 43 Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44 Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à: (a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier; (b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques; (c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale; (d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique; (e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable; (f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international; (g) éviter la discrimination entre États contractants; (h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale; (i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45 Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil, et autrement que de

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants.

Article 46 Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47 Capacité juridique

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

CHAPITRE VIII L'ASSEMBLÉE

Article 48 Sessions de l'Assemblée et vote

(a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États.

(b) Tous les États contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque État contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les États contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote. (c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49 Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants: (a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau; (b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX; (c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil; (d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables; (e) voter des budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII; (f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation; (g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence; (h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs; (i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII; (j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI; (k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX LE CONSEIL

Article 50 Composition et élection du Conseil

(a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de trente-trois États contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.

(b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate:

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

- (1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien;
 - (2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale;
 - (3) aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.
- (c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51 Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'État qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- (a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;
- (b) agir comme représentant du Conseil;
- (c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52 Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout État contractant intéressé

Article 53 Participation sans droit de vote

Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54 Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit: (a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée; (b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention; (c) arrêter son organisation et son règlement intérieur; (d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité; (e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X; (f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV; (g) fixer les émoluments du Président du Conseil; (h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI; (i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics; (j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil; (k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction; (l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les États contractants les dispositions prises; (m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX; (n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant.

Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 18ème session de l'Assemblée, le 7 juillet 1971; il est entré en vigueur le 19 décembre 1974. Le texte initial de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne.

Article 55 Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut: (a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention; (b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs; (c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne; (d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant. (e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 56 Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de quinze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil

Article 57 Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit: (a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention; (b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire; (c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI PERSONNEL

Article 58 Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout État contractant ou utiliser leurs services.

Article 59 Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

Article 60 Immunités et privilèges du personnel

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux

Ce texte est celui de l'article modifié lors de la huitième session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Conformément à l'article 94 (a) de la Convention, le texte ainsi modifié est entré en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié l'amendement. A l'égard des États qui n'ont pas ratifié l'amendement, le texte original reste en vigueur et ce texte est en conséquence reproduit ci-après: "Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin." intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII FINANCES

Article 61 Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62 Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63 Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque État contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64 Arrangements en matière de sécurité

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65 Arrangements avec d'autres organismes internationaux

le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

Article 66 Fonctions relatives à d'autres accords

(a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

(b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67 Communication de rapports au Conseil

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 68 Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69 Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un État contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun État contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70 Financement des installations et services de navigation aérienne

Un État contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'État peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'État, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71 Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un État contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit État pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres États contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis

Article 72 Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un État contractant, cet État doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73 Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74 Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet État, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Article 75 Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un État contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'État estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76 Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des États en vertu de l'article 73, restitués aux États pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77 Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation

Article 78 Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79 Participation aux organisations d'exploitation

Un État peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.

QUATRIÈME PARTIE DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII AUTRES ACCORDS ET ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES

Article 80 Conventions de Paris et de La Havane

Chaque État contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre États contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81 Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un État contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre État ou une entreprise de transport aérien de tout autre État, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82 Abrogation d'arrangements incompatibles

Les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un État contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83 Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS

Article 84 Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout État impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85 Procédure d'arbitrage

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet État par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86 Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Article 87 Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque État contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un État contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88 Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89 Guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout État contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90 Adoption et amendement des Annexes

- (a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa (l) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil. (b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

Article 91 Ratification de la Convention

- (a) La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents. (b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification. (c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92 Adhésion à la Convention

- (a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial. (b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

Article 93 Admission d'autres États

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 (a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire

Article 93 bis⁷

- (a) Nonobstant les dispositions des articles 91, 92 et 93 ci-dessus, (1) Tout État dont le gouvernement fait l'objet de la part de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies d'une recommandation tendant à le priver de sa qualité de membre d'institutions internationales, établies par l'Organisation des Nations Unies ou reliées à celle-ci, cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale; (2) Tout État qui est exclu de l'Organisation des Nations Unies cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale à moins que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies joigne à son acte d'exclusion une recommandation contraire. (b) Tout État qui cesse d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des dispositions du paragraphe (a) cidessus, peut, avec l'accord de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, être admis à nouveau dans l'Organisation de l'aviation civile internationale sur sa demande, et avec l'approbation du Conseil votée à la majorité. (c) Les membres de l'Organisation qui sont suspendus de l'exercice des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de la présente Organisation.

Article 94 Amendement de la Convention

- (a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants. (b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95 Dénonciation de la Convention

- (a) Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des États contractants. (b) La dénonciation prend effet

LES ARTICLES DE LA CONVENTION DE CHICAGO 1947

un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

CHAPITRE XXII DÉFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention (a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises; (b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États; (c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international; (d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures. FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

REFERENCES DU COURS

1. *Historique de l'aviation civile internationale (recherche sur le web)*
2. *Le droit international (recherche sur le web)*
3. *Les conventions internationales (recherche sur le web)*
4. *Convention de Chicago 1947*
5. *Les annexes de la convention*
 - *ANNEXE 1 : LICENCE DU PERSONNEL*
 - *ANNEXE 2 : LES REGLES DE L'AIR*
 - *ANNEXE 3 : ASSISTANCE METEOROLOGIQUE DE LA NAVIAGTION AERIENNE INTERNATIONALE*
 - *ANNEXE4 : CARTES AERONAUTIQUES*
 - *ANNEXE 5 : UNITES DE MESURES UTILISEES DANS L'EXPLOITATION AU SOL ET EN VOL*
 - *ANNEXE 6 : EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS*
 - *ANNEXE7: MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION DES AERONEFS*
 - *ANNEXE 8 : NAVIGABILITE DES AERONEFS*
 - *ANNEXE 9 : FACILITATIONS*
 - *ANNEXE 10 : TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES*
 - *ANNEXE 11 : SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE*
 - *ANNEXE 12 : RECHERCHE ET SAUVETAGE*
 - *ANNEXE 13 : ENQUETES SUR LES ACCIDENTS*
 - *ANNEXE 14 : AERODROMES*
 - *ANNEXE 15 : SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE*
 - *ANNEXE 16 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT*
 - *ANNEXE 17 : SURETE*
 - *ANNEXE 18 : SECURITE DES TRANSPORT AERIEN*
6. *L'organisation de l'aviation civile européenne*
7. *Le décret exécutif N91-327 du 21 sept 1991 portant sur l'organisation d l'aviation civile en Algérie*
8. *Les JAR21 ; 145,147 et 166*
9. *Les PARTs 21, 145,166 et 147*
10. *Les FARs Américaines*