Image not found or type unknown

De la liberté de la navigation aérienne face au principe de la souveraineté Etatique

publié le **29/08/2015**, vu **26988 fois**, Auteur : gradi mongay

cet article analyse les principes et notions du droit aérien et la réalité de la rdc

INTRODUCTION

Dans nos sociétés contemporaines dont une des caractéristiques est la mobilité des individus(1) cette mobilité se traduit par moyen de transport qui peut être routier, maritime, fluvial, lacustre ou aérien.

L'air et l'espace extra-atmosphérique n'intéressent le droit international que depuis le début du 20 ième siècle. Il est vrai que le premier essai d'aéronef date de 1890 a l'origine la doctrine a proposé un statut analogue à celui de la mer : l'Etat exerçant sa souveraineté territoriale sur une faible hauteur de l'espace aérien, au-delà s'étendait un espace de liberté (comparable à celui de la mer) (2).

L'essor de la navigation aérienne à la veuille de la deuxième guerre mondiale a suscité de nombreux litiges dans beaucoup de pays. D'où l'origine des conflits de juridictions et des solutions différentes sur un problème identique ; cette situation donna la nécessité aux Etats d'unifier les textes à l'échelon international.

La navigation aérienne est l'ensemble des techniques permettant à un pilote d'aéronef de maîtriser ses déplacements. La navigation permet à l'aéronef de suivre une trajectoire appelée route aérienne(3)

La navigation aérienne est largement héritière de la navigation maritime et la terminologie utilisée est identique(4)

En l'absence de principes coutumiers analogues à la liberté de la haute mer, la réglementation de la de la navigation aérienne est essentiellement issue soit des tentatives de codification, comme la convention de Chicago de 1944, la convention de Varsovie de 1929, soit de divers instruments juridiques dérivés de la convention de Chicago en particulier objet des traités bilatéraux ou multilatéraux.

Il en résulte un ensemble de mesures fort complexes en cause : sécurité du transport aérien, progrès technique et technique et technologique, compétition économique et commerciale, protection de l'environnement, etc.

Malgré les conflits d'intérêts liés à la navigation aérienne, les considérations des sécurités font loi en la matière et il en résulte une aire d'internationalisation plus importante que dans les autres catégories d'espace juridique. Cette internationaliste de la navigation aérienne se fonde sur la nation Juridique de l'aéronef et les libertés de l'air.

Le régime Juridique de la navigation aérienne est différent pour les avions civiles et pour les avions militaires pour ces derniers, les décisions de l'Etat sous-jacent Sant discrétionnaires et le survol nécessite une autorisation préalable. Un survol non autorité peut provoquer l'interception, voire destruction en vol(5)

A la différence de l'opinion courante selon laquelle et de se déplacer dans l'air, la convention de Chicago définit l'aéronef comme « un appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autrement que par la réaction de l'air contre la surface de la terre ».

Aussi, pour être admis à la navigation internationale, un aéronef doit être soumis à une double condition relative à la nationalité et à son statut au sein d'une des catégories juridiques de la typologie des vols.

S'agissant de la typologie des vols, les vols des aéronefs civils peuvent être classés en fonction de deux considérations principales dont la nature commerciale ou non du transport envisagé et le caractère irrégulier du transport effectué. Il y a quatre catégories de vols dont :

La liberté de l'air sont cinq énumérées à la base de la proposition américaines peuvent se classer selon le caractère élémentaire et commercial reconnus par l'organisation de l'Aviation civile internationale. Ces libertés sont : le droit de survol sans escale ; droit d'escale technique non commerciale ; droit de débarquement des passagers, frets et courriers sur le territoire d'un Etat dont l'aéronef possède la nationalité ; droit d'embarquer des passagers, frets et courriers à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef à la nationalité ; droit d'embarquer et de débarquer des passagers, fret ou le courrier à destination du territoire de tout autre Etat contractant.

La souveraineté étant le quatrième élément constitutif de l'Etat c'est à dire l'élément attributif de puissance publique, la question de restriction de la souveraineté reste jusqu'à nos jours la pierre d'achoppement dans les relations internationales. La compréhension de la souveraineté comme synonyme de l'arbitraire et le refus de toutes restrictions jusqu'à présent a eu lieu dans la pratique des Etats.

La notion de la souveraineté en droit aérien hérite du droit maritime. En 1919, la convention internationale de paris réunit les vainqueurs de la première guerre mondiale dans le but d'établir une charte internationale concernant le contrôle et le développement de transport aérien à l'échelle mondiale. Dès l'article premier de la convention, il est indiqué que les Etats exercent une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire.

La convention de Chicago rappelle ainsi encore la notion de la souveraineté en disant que : « les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire »(6)

A ce sujet le professeur MUANDA NKOLE pense que le droit international est assez péremptoire il construit des frontières là où techniquement et physiquement il n'y a pas (6)

Le droit aérien donne un titre aux Etat pour interdire leur espace aérien et les Etats sont libres de réglementer et d'interdire le survol de leur territoire.

Pour amplifier la souveraineté étatique en matière de survol, l'article 6 de la convention de

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Chicago dispose que : « Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation »(7)

Ainsi pour exercer la souveraineté sur les espaces, l'Etat doit le faire sur les espaces aériens étatiques excepté les espaces extra-atmosphériques ou espace international en dehors de la souveraineté.

L'espace aérien relève de la souveraineté de l'Etat sous-jacent. L'Etat est libre de réglementer et même d'interdire le survol de son espace aérien. Tout survol non autorisé est donc une atteinte à la souveraineté de l'Etat.

Ainsi pour circonscrire la limite de l'espace aérien la doctrine classe deux dont, la limite horizontale ou latérale et la limite verticale(8)

La limite horizontale avant elle, est énumérée à l'article de 2 de la Convention de Chicago qui dispose que « il faut entendre du territoire d'un Etat les régions territoires et les eauxterritoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, la protection ou le mandat dudit Etat ».

La limite verticale pose le problème de savoir à qu'elle hauteur l'Etat exerce sa souveraineté ? La réponse à cette question est que l'espace aérien de souveraineté est celui fréquenté par les aéronefs.

L'espace extra-atmosphérique échappe à la souveraineté des Etat et obéit au principe de liberté de survol, mais cette liberté doit observer les réglementations aéronautiques internationales de l'OACI.

La doctrine a proposée d'appliquer d'emblée à l'espace extra-atmosphérique les principes de liberté de coopération d'internationalisation, d'utilisation pacifique et des responsabilités pour les dommages causés.(9)

C'est ainsi nous nous posons la question de savoir qu'elle est la portée du principe de souveraineté et les conséquences attachées à la violation de ce principe ? Une telle étude pour bien mener nécessite une hypothèse.

CHAPITRE I : **LA NAVIGATION AERIENNE**

La navigation aérienne est l'ensemble des techniques permettant à un pilote d'aéronef de maîtriser ses déplacements. La navigation aérienne permet à l'aéronef de suivre une trajectoire appelée route aérienne(23). Il serait acceptable de commencer par les notions de la Navigation Aérienne et de l'aéronef (section1), en suite, parler du régime juridique de la navigation aérienne (section2).

SECTION I : **NOTIONS DE LA NAVIGATION AERIENNE**

En l'absence des principes coutumiers analogues à la liberté de la haute mer, la réglementation de la navigation aérienne est essentiellement issue des tentatives de codification, comme la convention des CHICAGO de 1994, soit de divers instruments juridiques dérivés de la convention de CHICAGO (annexes) qui font en particulier objet des traités bilatéraux ou multilatéraux.

Malgré les conflits d'intérêts liés à la navigation aérienne, les considérations de sécurité font loi en

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

la matière et il en résulte une aire d'internationalisation plus importante que dans les autres catégories d'espace juridique.

La navigation aérienne (§1) se fonde sur la nation juridique de l'aéronef (§2) et les libertés de l'air (§3).

1. **HISTORIQUE**

La navigation aérienne est largement héritière de la navigation maritime et la terminologie utilisée est identique. Aux débuts de l'aviation, les navigations se faisaient à vue. En cas de conditions de visibilités dégradées des phares aéronautiques jalonnaient certains tronçons de routes régulièrement empruntées comme celle de l'aéropostale qui amenaient le courrier de la France vers l'Afrique puis l'Amérique du sud(24).

Au cours de la seconde moitié de 20è siècle s'est développée la radionavigation.

La radionavigation par contre est une technique utilisant les ondes radio électriques pour déterminer sa position ou un lieu déterminé(25).

Au début du 21è siècle la navigation aérienne utilise largement le GPS.

Le GPS est un sigle anglais qui signifie « Global Positionning System » c'est un système de géolocalisation par satellite(26)

2. **LES OUTILS NECESSAIRES DE LA NAVIGATION AERIENNE**

Les outils nécessaires de la navigation aérienne sont : la montre, le rapporteur, le journal, la règle, le crayon et la gomme

1. La montre : la pratique de la navigation aérienne requiert de passage aux points de report et de l'heure d'arrivée à la destination.

Elle permet aussi de déterminer la vitesse sol de l'avion en mesurant le temps nécessaire pour parcourir une distance et en comparant ce résultat avec le temps qu'il aurait fallu sans vent. La montre fut utilisée à partir de 1956 dans la navigation aérienne

2. Le rapporteur : il est indispensable de pouvoir mesurer les angles sur la carte pour naviguer. La trajectoire latérale est en effet caractérisée par une route, que l'on exprime par un angle par rapport au nord géographique et au nord magnétique(27)
3. La règle : il en existe plusieurs types, les plus adaptées des avions étant les règles de petite taille. Elles permettent, outre le tracé des routes, de mesure les distances à parcourir(28).
4. Le journal de bord ou log de navigation : c'est le document répertoriant les points tournants, les segments de la route à suivre, les temps et les distances(29)(29)
5. Le crayon et la gamme ; permettent de tracer la route sur la carte aéronautique pour un vol donné. Il sera préférable d'utiliser une mine grasse pour permettre d'effacer sans traces(30).

3. **CHEMINEMENT**

Le cheminement est l'une des méthodes de la navigation aérienne qui consiste à suivre les lignes naturelles caractéristiques bien visibles.

Cette méthode peut être utilisée chaque fois qu'une partie du parcours amène à longer un repère

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

naturel ou artificiel (Autoroute, fleuve, rivière) pendant un certain temps(31) (31)

Il est important de choisir de bons repères facilement visibles et reconnaissable comme les fleuves, les autoroutes, les côtés, les voies ferrées importantes.

On appelle aussi cheminement le fait de se diriger, à vue, d'un point connu à un repère identifié, puis de celui-ci à un autre repère identifié.

4. **NAVIGATION A L'ESTIME**

L'estime est la technique de la navigation adaptée lorsque l'on souhaite joindre deux points par le trajet le plus direct : la ligne droite(32).

Le principe de l'estime est simple connaissant une position de départ, il s'agit de déterminer le cap à prendre et l'heure estimée d'arrivée (HEA) pour arriver sur un point caractéristique ou sur un aérodrome. Il peut s'agir aussi, après un temps de vol à un cap donné, de déterminer la position de l'avion.

La méthode est la suivant : au départ, étant en possession des informations météorologiques, vous avez une estimation du vent prévu sur votre trajet. Vous pouvez estimer approximativement la dérive et l'afficher dès le départ.

En vol, le premier tronçon permet de tester cette dérive et d'en faire éventuellement une nouvelle estimation pour le tronçon suivant(33)

5. **RADIONAVIGATION**

C'est une navigation basée sur l'utilisation de balise au sol, elle permet de voler en moyenne et haute altitude en déterminant les trajectoires que l'avion doit suivre. Les balises de radionavigation permettent aussi de contrôler une navigation à l'estime.

La radionavigation est une technique de navigation utilisant des ondes radioélectriques pour déterminé. Les points obtenus sont indépendants des conditions de visibilité(34).

F. MESURES DESTINEES A FACILITER LA NIVIGATION AERIENNE

La convention de Chicago a tablé sur la simplification de procédure pour faciliter la navigation aérienne en ce terme « chaque Etat contractant convient d'adopter par la promulgation des règlements spéciaux ou toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractant convient d'adopter par la promulgation des règlements spéciaux ou de toute autres manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Etats contractant et éviter de retarder sans nécessiter, les aéronefs équipages, passagers, cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé à la douane et au congé ».(35)

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La convention de Chicago poursuit en son article 24 qu'au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transit par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droit sans réserve des règlements douaniers de cet Etat.Le carburant, les huile lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement habituel de bord setrouvant dans l'aéronef d'un Etat contractant a son arrivée sur le territoire d'un autre Etatcontractant e s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exemptes des droits dedouane, frais de visite ou autres droits de douane, frais de visite ou autres droits similairesimposés par l'Etat ou l'autorité locale.

Les pièces de recharges et les matériels importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droit de douane sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.(36)

§2. NOTIONS JURIDIQUES DE L'AERONEF

DEFINITION

L'aéronef est défini comme « un appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air »(37)

L'aéronef est un moyen de transport capable d'évoluer au sein de l'atmosphère terrestre(38). L'aéronef est le terme générique désignant tout appareil capable de se diriger dans les airs : il s'agit de se diriger en tous sens dans l'air et d'y suivre une marche sûre c'est là un effet que l'on ne peut espérer que des appareils plus lourds que l'air, de ceux que par opposition aux aérostats on a appelé aéronef.(39)

Aussi, pour être admis à la navigation internationale, un aéronef doit être soumis à une double condition relative à sa nationalité et à son statut au sein d'une des catégories juridiques de la typologie des vols enfin des conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs.

B. NATIONALITE DES AERONEFS

Un aéronef doit être immatriculé sur les registres appropriés d'un Etat dont il jouit de la nationalité à l'exclusion de toute autre possibilité de la nationalité c'est ce qui ressort des dispositions de l'article 17 de la convention de CHICAGO « les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés »

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.(40)

L'immatriculation répond à une exigence d'effectivité du contrôle de l'Etat sur les aéronefs qui arborent son pavillon, cet acte de nationalisation est subordonné aux respects des exigences techniques, liées à la sécurité de la navigation, il s'agit des certificats de navigabilité de l'appareil et l'aptitude technique ou professionnelle de l'équipage principalement. En contrepartie de ce droit de contrôle, le commandement d'un aéronef peut solliciter à l'étranger la protection de l'Etat dont il arbore le pavillon ou l'assistance de ses services publics.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

L’importance de la responsabilité de l’Etat du pavillon découlant de l’immatriculation explique les conditions internationales strictes relatives à l’accomplissement de cette formalité. Le principe, en effet est que la nationalité n’est accordée qu’aux aéronefs appartenant entièrement à des personnes ou morales ayant la nationalité de l’Etat du pavillon.

Il convient de souligner que tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de la nationalité et immatriculation qui lui sont propre.(14)

C. CONDITIONS A REMPLIR POUR LES AERONEFS

La convention de CHICAGO énumère sept conditions et une restriction que l’aéronef civil doit suivre, il s’agit des documents à bord, des équipements radio, des certificats de navigabilité, des licences du personnel de la reconnaissance des certificats et licence, des carnets de route, des appareils photographiques et enfin des restrictions relatives à la cargaison.

1. **DOCUMENTS DE BORD DES AERONEFS**

Les aéronefs civils employés à la navigation internationale des Etats membre de l’OACI, doivent avoir à bord les documents suivants :(42)

- Le certificat d’immatriculation,
- Le certificat de navigabilité
- Les licences appropriées pour chaque membre de l’équipage
- Le carnet de route
- S’il est muni d’appareils radio électrique, la licence de la station radio de l’aéronef
- S’il transporte le fret, un manifeste et des déclarations détaillés de ce fret

2. **EQUIPEMENT RADIO DES AERONEFS**

Les aéronefs des pays membre de l’OACI ne peuvent, lorsqu’ils se trouvent à l’intérieur ou au-dessus du territoire d’autres pays membre de l’OACI, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l’Etat dans lequel l’aéronef est immatriculé ont délivré une licence d’installation e d’utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l’intérieur du territoire de l’Etat contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet Etat.

Les appareilles 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’Etat dans lequel il est immatriculé.(43)

3. **CERTIFICATS DE NAVIGABILITE(44)**

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

4. **LICENCE PERSONNELLE**

Le pilote de tout aéronef et tout autre membre d‘équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis d’un brevet d’aptitude et de licences délivrés ou validés par l’Etat dans lequel l’aéronef est immatriculé.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Toutefois, chaque Etat membre de L'OACI se réserve LE droit de ne pas reconnaitre, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de son ressortissant par un autre Etat membre de l'OACI.

5. **RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES**

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valable pour d'autres Etats contractants si les conditions qui ont régis la délivrance de la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalents ou supérieurs aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la convention de CHICAGO.

6. **CARNET DE ROUTE(46)**

Il est tenu un carnet de route pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage.

7. **APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES**

Tout membre de l'OACI peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.(47)

8. **RESTRICTIONS RELATIVES A LA CARGAISON**

Les munitions de guerre et les matériels de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus.

D. **TYPOLOGIE JURIDIQUE DES VOLS**

Tout vol aérien est classé en droit international selon un double critère envisagé d'une manière cumulative et tiré, d'une part du statut de l'aéronef envisagé et d'autre part, de la nature du vol envisagé.

STATUT DE L'APPAREIL

Une distinction doit être établie selon le statut public ou privé de l'appareil effectuant le vol. Le critère retenue envisagé une approche fonctionnelle de la navigation concernée, mais non qualifié de la personne publique ou privée du propriétaire.

Ainsi, les aéronefs d'Etat aux termes des différentes conventions, sont affectés à l'accomplissement des missions des services public comme la défense, la douane, police et les services postaux.

Les autres aéronefs, de manière résiduelle, sont considérés de plein droit comme civils, la conséquence juridique de cette distinction est liée au droit de jouissance des libertés de l'air qui ne sont pas attendues de plein droit auxaéronefs d'Etat, notamment militaire qui bénéficie, des lors d'une immunité complète pendant le passage.

Un aéronef d'Etat pour survoler ou atterrir dans le territoire d'un Etat souverain doit introduire une demande à temps auprès des services compétents de cet Etat.

NATURE DU VOL CIVIL

Les vols des aéronefs civils peuvent être classés en fonction de deux considérations principales,

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

la nature commerciale ou non du transport effectué.

Le transport aérien obéit à une distinction fondamentale le transport effectué par les services réguliers, le transport à la demande(48)

La distinction est essentielle surtout pour les transports internationaux, car le régime juridique des deux catégories est très différents, mais elle n'a pas été facile à établir et ce n'est pas sans de longues discussions que l'OACI est parvenue à définir « le service aérien international régulier » on entend par le service aérien international régulier, une suite de vols.

1. Accomplis à travers l'espace aérien de deux Etats ou plus.
2. Effectués par des aéronefs, en vue de transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public.
3. Exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs point les mêmes sur toute la suite des vols, soit :
4. Suivant un horaire publié, soit,
5. Avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une sériesystématique évidente de vols(49).

Il en résulte quatre catégories distinctes auxquelles correspondent à chacune une ou plusieurs libertés l'air. Il s'agit des :

1. **Vols non commerciaux** : n'assurant pas le transport des personnes, des marchandises et courrier

Vols commerciaux non réguliers, sont des services aériens non réguliers sont des services aérien commerciaux ne possédant pas les caractéristiques de des services aériens réguliers, y compris les vols charters et les vols taxi(50)

2. **Vols commerciaux réguliers** : sont des vols accessibles au public et destinés à assurer de façon combinée ou séparer, le transport des passagers courriers et ou fret contre rémunération. Ces vols sont opérés comme une série, soit suivant un horaire public, soit avec une fréquence a ce point régulier qu'elle constitue une série systématique évident de vol(51)
3. **Vols de cabotage aux vols commerciaux, intérieurs**, réservés aux aéronefs de la nationalité de l'état et reliant deux point dudit Etat.

Il convient de signaler que les vols qu'ils soient commerciaux, réguliers ou non réguliers avant de survoler l'espace aérien d'un état fait l'objet d'une autorisation, sauf en cas d'Accor bilatéral entre Etats concernés.

Les vols non commerciaux avant de survoler l'espace aérien d'un Etat fait l'Object d'une autorisation nonobstant les accords existant entre Etats concernés.

Dans les pays de l'union Européenne, les compagnies aériennes communautaires ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers intracommunautaire ; une autorisation n'est pas requise, mais les compagnies doivent notifier le programme des vols réguliers prévus.(52)

S3. LES LIBERTES DE L'AIR

Le même jour que la convention de CHICAGO deux autres textes parlant du transport ont été signés c'est accord de transit signé par 111 Etats qui énoncent les deux premières libertés et l'accord de transport signé par 11 pays qui énoncent les trois libertés,(53) les deux premières libertés de l'air sont relatives à l'exploitation et les trois autres libertés sont relatives à l'accès au

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

marché.

Les cinq libertés de l’air énoncé ci-haut proviennent des annexes de la convention de CHICAGO. Mais il ya aussi quatre autres libertés de l’air qui sont souvent citées, celles-ci sont officieuses car ne figurent ni dans la convention de CHICAGO, ni dans ses annexes, ni dans les versions ultérieure. Les organisations officielles et les juristes parlent donc des lors de « soi-disant libertés » l’OACI prend toutefois la peine de les définir. Aussi la classification des libertés de l’air se fonde-t-elle d’une part, la numérotation implication des libertés(A) et d’autre part la dissociation de chaque liberté(B)

1. **ENUMERATION DES LIBERTES**

Les neuves libertés de l’air énuméré peuvent se classer sur des textes qui fondent c.à.d. les libertés reconnues par les textes et le « soi-disant libertés » qui existent sans texte

1. **LIBERTES RECONNUES**

Cinq libertés de l’air énumérées par l’accord de transit et l’accord de transport se classent selon le caractère élémentaire ou commercial.

1. **Libertés élémentaires**

1° Première liberté de l’air ; le droit ou privilège accordé par un Etat à un autre ou plusieurs autres, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir.

2° Deuxième liberté de l’air ; le droit ou privilège accordé par Etat à un ou plusieurs autres, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers,d’atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales.

2. **Libertés commerciales**

1° troisième liberté de l’air ; le droit ou privilège accordé par un Etat à un autre Etat, dans de cadre de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier Etat, du trafic en provenance de l’Etat dont le transporteur a la nationalité.

2° Quatrième liberté de l’air, le droit ou privilège accordé par un Etat à un autre Etat, dans le cadre de services aériens internationaux réguliers,d’embarquer, du trafic à destination de l’Etat dont le transporteur a la nationalité.

3° Cinquième liberté de l’air , le droit ou privilège accordé par un Etat à un autre , dans le cadre de services aériens internationaux réguliers , de débarquer et embarquer , dans le territoire du premier Etat , du trafic à provenance ou à destination d’un Etat tiers .

Il convient de préciser que les deux premières libertés sont accordées aux vols commerciaux et aux vols non commerciaux réguliers.

1. **LES SOI DISANT LIBERTES OU LIBERTES OFFICIEUSES**

1° Sixième liberté de l’air, le droit ou le privilège dans le contexte des service aériens internationaux régulier de transport, en passant par l’Etat dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres Etats.

2° Septième liberté en l’air ; le droit ou privilège accordé par un Etat à un autre dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transport du trafic entre l’Etat qui accordé ce droit

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

ou privilège et un troisième Etat quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'Etat bénéficiaire.

3° Huitième liberté de l'aire (cabotage consécutif), le droit ou le privilège dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transport du trafic de cabotage entre deux points du territoire de l'Etat qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'Etat dont le transporteur étranger à la nationalité. Ou (en rapport avec la septième liberté de l'air) à l'extérieur du territoire de l'Etat qui accorde le droit ou privilège

4° Neuvième liberté de l'air (cabotage pur), ce droit ou privilège de transporteur du trafic de cabotage de l'Etat qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur dudit Etat.(54)

2. **LA DISSOCIATION DE CHAQUE LIBERTE**

La règle de principe est que chaque liberté fait l'objet de négociation spécifique. En pratique les premières et deuxièmes libertés sont les plus aisées à obtenir dans la mesure où elles concernent les problèmes techniques et élémentaires de la navigation aérienne. Elles sont reconnues à tous les aéronefs civils, des Etats signataires de la convention OACI de 1944. En revanche, les libertés commerciales font l'objet des négociations compte tenu des intérêts des parties intéressées : capacité de la flotte aérienne position géographique, politique commerciale e structuré du trafic, niveau de concurrence.

La cinquième liberté, en fait est celle qui fait problème dans les relations aériennes internationales, sa consécration par des dispositions spéciales fait sérieusement concurrence aux accords octroyant la troisième et quatrième liberté.

Toujours est-il que c'est dans la conclusion des accords de trafic aérien que les Etats, de façon bilatérale, tentent d'aménager les conditions d'exploitations et de concurrence aérienne dans le cadre d'une approche intégrée de la politique aérienne qui tient compte des intérêts des compagnies intéressées.

SECTION II : REGIME JURIDIQUE DE LA NAVIGATION AERIENNE

En matière de la navigation aérienne, les conventions internationales sont reparties en trois catégories ; les conventions relatives au droit public aérien (§1) au droit privé aérien (§2) et enfin au droit pénal aérien (§3)

§1. CONVENTIONS RELATIVES AU DROIT PUBLIC AERIEN

Les conventions relatives au droit public aérien sont deux : la convention de paris de 1919 (A) et la convention de Chicago(B)

1. **La convention de paris 1919**

LA convention de paris porte sur la réglementation de la navigation aérienne, elle a été signée le 13 octobre 1919 par 27 Etats. Bien que cette convention ne soit plus en rigueur aujourd'hui, sa contribution novatrice à la formulation de certains concepts de base du droit est pertinente,(55) la convention comprend quatre principes ci-après :

1. **LA RECONNAISSANCE DE LA SOUVERAINNETE DE L'ETAT**

Selon l'article 1er de la convention, les hautes parties contractantes ne reconnaissent que chaque puissance à la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

territoire. Par territoire, on entend le territoire national, métropolitain et colonial ainsi que les eaux territoriales adjacentes audit territoire : autrement dit le survol d'un territoire national est préalablement soumise à l'autorisation de l'Etat dont l'espace est franchi, le contraire constitue une illégalité au niveau international est qui est susceptible de la répression.

2. **L'ORGANISATION DE DROIT DE SURVOL**

L'article 2 régit l'organisation de droit de survol il est établit une liberté de passage inoffensif, c'est-à-dire le privilège d'aller d'un point d'un territoire à un autre du même Etat, ou survoler un territoire pour aller sur un point de cet Etat.

Le même article prévoit l'égalité de traitement des aéronefs des Etats contractants. L'article 15 traite du droit de passage et prévoit un droit de survol sans atterrir.

LA CREATION D'UNE COMMISSION INERNATIONALE

DE LA NAVIGATION AERIENNE

L'article 34 de la convention prévoit l'institution de cette commission. Chaque Etat a droit à deux représentants et ne dispose que d'une seule voix pour le vote

03. LA FIXATION D'UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE

Pour le développement harmonieuse de l'aviation civile la convention prévoit une série des règles et ce en rapport avec la nationalité des aéronefs, le certificat de navigabilité, le brevet d'aptitude, ainsi que les règles à observer au départ, en cours de route et à l'arrivée.

2. **LA CONVENTION DE CHICAGO DE 1944**

1. Historique

La convention a été signée le 7 décembre 1944 à CHICAGO aux USA par 52 pays. Elle a reçu sa 26e ratification le 5 mars 1947 et est entrée en vigueur le 04 avril 1947.

Depuis, le texte a été révisée Huit fois en 1947, 1959, 1963, 1969, 1975, 1997,2000 et 2006

Aujourd'hui 191 pays sont signataires

Le document est identifié comme "" la doc 7300 de l'OACI""

Il est écrit en quatre langues : Anglais, Français, Espagnol et Russe.

Le document orignal est conservé dans les archives nationales des USA.

C'est la convention de CHICAGO qui a instauré l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACF), Agence Spécialisé des Nations Unies qui est chargé de la coordination et la régulation du transport aérien international(56). La convention a 19 annexes. Elle confirme la souveraineté national en termes de réglementation aérienne des violations de l'espace aérien peuvent être interceptées militairement par l'armée du pays, mais une annexe demande de ne pas intercepter par les armes un avion civil sans certitude sur son intention d'agression(57)

2. **OBJETS& OBJECTIFS**

La convention de Chicago est venu remplacer celle de Paris et vise le même objet:

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Elle vise les accords sur certains principes et arrangement pour permettre à l'aviation civile internationale de se développer d'une manière sure et ordonnée, et pour être établis en donnant à tous des chances égales, et exploités d'une manière saine et économique.

La convention de Chicago a pour objectif: Affirmer le principe dela souveraineté de l'état sur son espace aérien,définir l'organisation de certains droits pour la navigation aérienne,Mettre en place la création de l'organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

Il convient de souligner que les annexes de la convention édictent les normes pratiques dont l'application uniforme, assure la sécurité de la navigation aérienne dans le monde(58).

3. **CONTENU**

La convention de Chicago confirme la totale primauté des états en matière de régulation de transport aérien, un pays peut ainsi interdire le survol des centrales nucléaires et le canada a pu créer les zones d'exclusion au-dessus des prisons pour limiter le risque d'évasion par hélicoptère.

La convention établit les règles de l'air, règles pour l'immatriculation des aéronefs, la sécurité.

La convention précise les droits et devoirs des pays signataires en matière de droit aérien relatifs au transport international par avion et fait de la souveraineté un principe cardinal énuméré à son article 1èr.

4. **ANNEXE**

Des documents ont ensuite été produits, présentés comme des annexes à la convention de Chicago se répartissent en normes, pratiques recommandées et les éléments indicatifs. Ses annexes sont élaborées et décidées par le conseil de l'OACI.

Les << libertés de l’air>>, les négociations << ciel ouvert >> (accords <> pour les anglophones). Ce sont des accords de réciprocité, par exemple appliqués à l'ouverture de ligne, au cabotage aérien(59) ou à la taille d'avion autorisé à atterrir, annexes de la convention est un outil pour ouvrir de nouvelles lignes internationales.

5. **ENJEUX**

L'enjeu principal est celui de la sécurité aérienne et de la sécurité des pays qui implique un certain contrôle d'organisations internationales sur les activités aériennes des états(60).

Des enjeux financier existent et se développent, avec plus de 40 à 50% du transport touristique et 35% du commerce international en valeur (et non tonnage ou nombre des personnes transportées).

§ 2 LES CONVENTIONS RELATIVES AU DROIT PRIVE AERIEN

Le droit privé aérien régit les rapports entre les exploitants et les particuliers. De ce fait, il convient de distinguer les termes exploitant et particulier.

Les exploitants sont les grandes compagnies de transport tandis que les particuliers, sont d’une part, les passagers liés par un contrat de transport, et d’autre part, les tiers à la surface car ils ne sont pas liés au contrat de transport avec l’exploitant.

1. **LA CONVENTION DE VARSOVIE DU 12 OCTOBRE 1929**

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien dit convention de Varsovie a été signée le 12 octobre 1929 et est entrée en vigueur le 13 février, Elle régit tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. La convention a été amendée en 1955, 1961,1971 et 1975

1. **CONTENU**

1° **CHAMP D'APPLICATION**

La convention de Varsovie s'applique à tout transport aérien international des personnes, bagages ou marchandises effectué par un aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

En parlant du transport international, la convention de Varsovie le définit comme tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés sur le territoire de deux hautes parties contractantes, si une escale est prévue dans un autre territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante.

Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même haute partie contractante n'est pas considérée comme international au sens de la présente convention(61)

2° **LE TRANSPORT**

Dans le transport des voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

- Le lieu et la date et de l'émission,
- Les points de départ et de destination
- Les arrêts prévus, sous réserve de modification par le transporteur ;
- Le nom et adresse du (ou des) transporteur (s)
- Indication que le transport et soumis au régime de responsabilité établi par présente convention,
- L'absence, d'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport.

Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve un billet de bagage.(62)

3° **LA RESPONSABILITE**

En ce qui concerne la responsabilité vis-à-vis des personnes, le transporteur et responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par le voyageur.

En ce qui concerne les bagages, le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction perte ou avarie de bagages enregistrés ou des marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

En cas de retard, le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages, ou marchandises.(63)

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

A la fin de la deuxième guerre mondiale, une révision de la convention de Varsovie s'est avérée nécessaire etdes modifications substantielles ont été apportées, au fil des années à la convention de Varsovie.

2. **LE PROTOCOLE DE HAYE DU 28 NOVEMBRE 1955**

Ce protocole vient modifier certaines dispositions de la convention de Varsovie.

Dans son article premier, les termes de suzeraineté, du mandat ou de l'autorité d'une autre puissance contenue à l'art.1 de la convention de Varsovie sont supprimés. Presque tous les articles de la convention de Varsovie ont été modifiés.

Dans son article 13, le protocole de la HAYE de stipules que « les limites des responsabilités prévues à l'article 22 ne d'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, en résultera probablement, pour autant que, dans le cadre d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions »

A en croire, l'article 13 prouve que la convention de Varsovie a voulu faire de la responsabilité illimitée de transporteur aérien une exception et non la règle(64)

Plusieurs autres conventions furent signées à l'instar du protocole de la HAYE soit pour apporter des améliorations, soit pour fournir des solutions aux problèmes nouveaux suscitent par le progrès technologiques en droit aérien privé.

3. **LA CONVENTION DE GUADALAJARA DU 18 SEPT. 1961**

Signé à Guadalajara au Mexique le 18 septembre 1961, le texte entra en vigueur en 1964.

La particularité de la convention de Guadalajara est qu'elle consacre la distinction entre le transporteur contractuel et transporteur de fait(65)

Il est à noter que seule la partie de transport aérien effectué par le transporteur de fait engage sa responsabilité sur base des dispositions contractuelles l'est pour la totalité du transport envisagé dans le contrat. Et le transporteur de fait c'est seulement pour le transport qu'il effectue.

4. **L'ACCORD DE MONTREAL DU 4 MAI 1966**

La limitation des indemnités pour blessures ou blessés posait beaucoup de problème.

De ce fait, l'accord de Montréal du 4 mai 1966 a élevé les limites des montants d'indemnisation pour les compagnies dont les vols comprennent soit un point d'origine soit un point de destination, soit un point d'arrêt convenu situer aux USA. La limite de la responsabilité par passager est fixée en cas de mort, blessures ou lésions corporelles à 75.000 dollars américains honoraires d'avocat et autres dépenses compris.

5. **CONVENTION DE ROME DU 07 OCTOBRE 1952**

La convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 07 octobre 1952.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Cette convention donne la responsabilité de l'exploitant (société ou compagnie aérienne) pour les dommages causés par l'aéronef aux tiers à la surface.

Ce qui ressort de l'article premier « toute personne peut subir un dommage à la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente convention, par cela seul qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. »

Selon cette convention, l'aéronef est considéré comme en vol depuis le moment ou la force motrice est employée pour décoller jusqu' 'au moment où l'atterrissage a pris fin(66)

La convention établit un certain nombre de principe de responsabilité du transporteur aérien face aux dommages causés aux personnes à la surface par les aéronefs étrangers.

Selon cette convention l'expression personne ne signifie personne physique ou morale, y compris l'Etat.(67) Enfin, lorsque deux ou plusieurs aéronefs sont entrés en collision ou se sont gênés dans leurs évolutions et que des dommages donnent lieu à réparation.., ou lorsque deux ou plusieurs aéronefs ont causé de tels dommages conjointement, chacun des aéronefs est considéré comme ayant causé le dommage et l'exploitant de chacun d'eux est responsable.(68)

§3. LES CONVENTIONS RELATIVES AU DROIT PENAL AERIEN

Trois conventions internationales régissent la matière relative aux infractions et certains actes survenus à bord des aéronefs.

Plus la prévention, la répression est l'objectif principal des conventions de TOKYO (1963), la Haye (1970) et Montréal (1971). Elles visent à combler les lacunes des droits nationaux qui jusqu'en 1970, ne comportaient aucune disposition visant spécifiquement à réprimer les infractions aérienne. Les lacunes apparaissaient à trois niveaux :

- Définition de l'infraction, les faits correspondant au détournement ou à la capture illicite pouvaient cas être réprimés sous les qualifications de vol, violence, port d'armes prohibés.
- Juridiction compétence, dans le nombre de pays, les tribunaux nationaux n'avaient pas compétence pour juger d'infractions commises hors du territoire national sur des aéronefs étrangers
- Extradition, l'extradition des auteurs d'un détournement pouvaient se révéler difficile faute de clause expresse dans les accords d'extradition.(69)

Les conventions de TOKYO, La Haye est Montréal tendent en ce trois domaines, à remédier aux lacunes des droits nationaux.

1. **CONVENTION DE TOKYO DU 14 SEPT.1963**

La convention relatives aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, elle est élaborée à une époque où les captures illicites d'aéronefs étaient nombreuses, vise plus généralement la question de la compétence pénale des Etats, en cas d'infractions commises à bord, les pouvoirs et les obligations des autorités nationales et des commandants d'aéronefs.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Il convient de signaler que lorsque, illicitement et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsque sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractant prennent toutes les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime. Tout état contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont droit de les détenir. (70)

B. LA CONVENTION DE LA HAYE DU 16 NOVEMBRE 1970

La prolifération des détournements d'avion a conduit l'OACI à prendre l'initiative d'un projet de convention qui traite de façon spécifique.

C'est la première convention qui organise au plan international la répression de la capture illicite d'aéronefs, elle définit l'infraction et le type d'appareils couverts par la capture illicite.

La convention précise les éléments constitutifs de l'infraction en visant « toute personne qui à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle » (71)

Les éléments constitutifs de l'infraction sont :

- L'aéronef doit être en vol, l'aéronef est en vol depuis le moment ou l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées, jusqu'au moment de débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef, ainsi que les personnes, et les biens à bord.(72)
- Les accomplis doivent être « illicites »
- Il doit y avoir « violence ou menace de violence »
- Le détournement doit être le fait « d'une personne se trouvant à bord de l'aéronef »
- L'auteur du détournement doit avoir réussi à « s'emparer de l'aéronef » ou « exercer le contrôle » la convention réprime aussi la tentative et la complicité du détournement.

Les types d'appareils couverts par cette convention est tout appareils de transport ou d'aviation, générale utilisé à titre onéreux ou gratuit concernant la peine tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction des peines sévères.(73) S'agissant de la compétence juridictionnelle, la convention donne la compétence à l'Etat d'immatriculation d'aéronef ou à l'Etat de l'exploitation, en cas de refuge de l'appareil détourné à l'Etat de refuge.

2. **LA CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGE CONTRE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE DU 23 SEPTEMBRE 1971**

La convention remédie à l'une des critiques formulées contre la convention de la Haye, cette convention réprime les infractions à l'encontre des personnes à bord de l'aéronefs et aéronef lui-même, mais aussi à l'encontre des personnes dans un aéroport servant pour l'aviation civile et contre les installations d'un aéroport et enfin du complice.

Ainsi comme une infraction pénale toute personne Qui illicitement et intentionnellement :

- Accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'u aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef.
- Détruit un aéronef de service ou cause à un tel aéronef des dommages qui rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol,
- Place au fait placer sur l'aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

des substances propres à détruite ledit aéronef ou lui causer des dommages qui rendent inapte le vol,…
- Détruit ou endommage des installations ou des services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement.(74)

S'agissant de la peine, la convention recommande aux Etats contractant de réprimer des peines sévères les auteurs de ces infractions.(75) Quant à la compétence juridictionnelle, la convention donne la compétence à l'Etat de l'immatriculation, de la commission de l'infraction, d'atterrissage et de l'exploitation.

CHAPITRE II : LA SOUVERAINETE DES ETATS SUR LES ESPACES AERIENS

La convention de Chicago prône la souveraineté des états (sect. 1) sur les espaces aériens (sect. 2) survolé par les aéronefs au-dessus de son territoire. La convention de Varsovie quant à elle règle la question du transport aérien (sect. 3), enfin nous analyserons la portée et les conséquences du principe de la souveraineté (sect. 4).

SECTION I **: NOTION DE SOUVERAINETE ET DE L'ETAT.**

§ 1 L'état

1. **Notion**

L'Etat se définit comme une personne morale exerçant un pouvoir souverain sur un territoire et une population donnée. D'un point de vue juridique, l'état se définit par la conjugaison de trois conditions, un territoire, une population et un pouvoir organisé(76). Cependant le mot ''Etat'' dans le sens courant a trois acceptations :

Au sens large, l'état désigne l'organisation globale de la société, une collectivité organisée ayant comme support sociologique une nation. Ainsi l'état constitue l'enveloppe ou l'armature juridique d'un phénomène sociologique, la collectivité tout entière appelée la nation : c'est l'état – nation(77).

Au sens restreint, l'état désigne les pouvoirs publics, c.à.d. les gouvernants, les organes qui exercent les fonctions de l'état par rapport aux gouvernés : c'est l'état – gouvernement.

Au sens plus étroit, l'état désigne au sein des pouvoirs publics l'élément central par rapport aux collectivités territoires (communes, provinces)(78)

2. **Eléments constitutifs de l'état**

L'état comporte trois éléments constitutifs que sont la population (1), le territoire (2) et un pouvoir s'imposant à la population ou le gouvernement (3)

1. **La population**

Sous l'angle juridique, la population se définit comme l'ensemble des membres d'une société politiquement organisée par l'état. Elle comprend les nationaux, les étrangers et les personnes étant dans des situations irrégulières.(79)

Par nationaux, il faut entendre les individus qui sont unis à l'état par le lien de rattachement et de la suggestion désigné sous le nom de la nationalité.(80)

Les étrangers sont des personnes qui ont des liens de rattachement avec d'autres états.

2. **Le territoire**

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Le territoire appelé aussi « assise spatial territoriale » est l'ensemble spatial sur lequel s'exercent les prorogatives de l'état.

Dans le langage courant, le territoire d'un état comprend une portion de la surface terrestre, l'espace aérien qui surplombe cette portion de la surface terrestre et le sous – sol. Il faut également ajoute pour les états côtiers, la bande de la mer adjacente appelée « mer territoriale » (81)

3. **LA PUISSANCE PUBLIQUE OU GOUVERNEMENT**

Pour que l'état existe, il est nécessaire que le comportement de la population sur un territoire soit ordonné par une puissance. Cette puissance c'est le pouvoir politique. Ce pouvoir à la charge d'assurer l'ordre et la sécurité, de construire et de maintenir l'unité de l'état et de la nation.(82) Le gouvernement doit être effectif et exercer réellement son autorité.

L'association de ces deux principes renvoie à l'idée de plénitude du pouvoir. On dit d'un pouvoir politique qu'il effectif lorsqu'il exerce son autorité sur un territoire de façon réelle. L'effectivité s'accompagne d'exclusivité. En claire, il ne doit exister sur un même territoire deux pouvoirs exécutifs concurrents.

Un pouvoir politique doit être légitime ; dans les états démocratiques, le pouvoir légitime est celui qui est accepté par l'ensemble des gouvernés, du moins par la majorité de ceux – ci(83)

§2 La souveraineté

1. **Notion**

La souveraineté définit une puissance initiale, absolue, suprême et indivisible. Elle est une forme supérieure d'autorité, parce que rien ne peut s'imposer à elle et rien ne peut la déterminer. Exclusivement détenue par l'état qui détient ainsi « le monopole de la contrainte organisée », la souveraineté fait de lui l'institution la plus importante au sein de la société politique. C'est elle qui lui confère sa suprématie sur toutes autres formes de pouvoir au plan interne et son indépendance au plan international.(84)

Pour sa part, le professeur Jacques DJOLI, la souveraineté ou « plénitude protestas » que les acteurs Allemands appellent « La compétence des compétences » est cette puissance absolue qui s'exerce sur un territoire et une population et qui donne aux gouvernements le droit de commander en somme, la souveraineté est la forme qui donne l'être à l'Etat, elle est un tout inséparable de l'Etat auquel, si elle était ôtée, ne serait plus un Etat.(85)

La souveraineté est l'expression par laquelle on désigne un pouvoir suprême, en d'autres termes qui ne relève d'aucun pouvoir.

2. **Caractères de la souveraineté**

1e La souveraineté est un pouvoir de droit ; il ne s'agit pas d'une situation de force mais d'un pouvoir s'inscrivant dans l'ordre juridique qu'il fonde

2e La souveraineté est un pouvoir initial ; c'est la source de cet ordre originaire, primaire.

3e La souveraineté est un pouvoir inconditionné, parce qu'il ne procède d'aucune norme supérieure.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

4e La souveraineté est un pouvoir inaliénable, en tant qu'exercice de la volonté générale, elle ne peut jamais s'aliéner.

5e La souveraineté est un pouvoir indivisible, car la volonté est générale ou ne l'est pas.

6e La souveraineté est un pouvoir infaillible, la volonté générale est toujours droite et tend toujours à l'utilité publique.

7e La souveraineté est un pouvoir absolue, autant la nature donne à chaque homme un pouvoir absolue sur tous ses membres, autant le pacte social donne au corps politique en pouvoir absolue sur tous les siens.(86)

Par ailleurs, la souveraineté n'est plus absolue, ni indivisible ; autant qu'elle est auto – limitée par le droit en se soumettant à des restes pour son exercice.

Section II : Les Espaces aériens

Ces espaces contiennent deux volets : D'abord Espace atmosphérique (1), et ensuite l'Espace extra – atmosphérique

§1 Espace Atmosphérique

L'espace atmosphérique est l'espace aérien ou la colonne d'air qui surplombe le territoire d'un Etat est soumis à la compétence territoriale de l'Etat sous – jacent. Cette extension physique de la sphère géographique de la compétence de l'Etat s'apparente à l'assimilation de la mer territoriale au territoire terrestre. L'espace aérien se répartit en espace aérien national (A) et espace aérien international (B)

1. **Espace aérien national**

La compétence exclusive et complète pour promulguer des règlementations de différentes natures (87)

L'Etat sous – jacent a la plénitude de la souveraineté de la compétence territoire sur l'espace aérien qui surplomb son territoire et sa mer territoriale. En l'absence des principes coutumiers analogues à ceux qui règlementent la navigation maritime et les passagers, les différents instruments conventionnels internationaux sur la navigation aérienne comportent des dispositions explicites en la matière ; sont néanmoins exclues du domaine de l'espace aérien national, les zones maritimes affectées à des fins ou usagers économiques, relevant de la compétence de principe de l'Etat riverain ; le plateau continental et la zone exclusive. Cette délimitation restrictive sur le plan de la géographie physique s'explique par l'importance des considérations de sécurité qui ont marqué les travaux de négociations de ces traités multilatéraux.

La convention de CHICAGO n'établit pas de règles en matière de délimitation des espaces aériens nationaux, bien que dans la pratique des difficultés soient fréquentes : incertitudes liées à la délimitation terrestres, le caractère défectueux du fonctionnement des points de repérage. Faces à ces lacunes, la solution raisonnable consiste à faire coïncider les limites latérales de l'espace aérien national avec lignes constituées des frontières terrestre et maritime.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La souveraineté de l'Etat sur son espace aérien national implique le caractère discrètement de ses compétences pour l'aménagement du régime juridique du survol de son territoire par les aéronefs, nationaux ou étrangers. Ainsi il est libre non seulement de règlementer, mais voire d'interdire tout survol à des appareils militaires ou civils.

2. **L'espace aérien international**

L'espace aérien international est constitué par les espaces ne relevant pas de la souveraineté d'un Etat sous – jacent particulier. A la différence de la haute mer, on ne saurait envisager pour cette catégorie juridique un régime de liberté absolue pour des raisons évidentes des sécurités. Aussi des fonctions ont-elles été attribuées à l'organisation de l'aviation civile internationale pour promouvoir l'internationalisation effective de cet espace dans le cadre d'une uniformisation au plus degré possible des règles des navigations aériennes.

§2 Espace extra – atmosphérique

1. **Notion**

L'espace extra – atmosphérique représente la catégorie d'entendue la plus récente à laquelle s'est intéressé le droit positif. Lorsqu'en 1957, l'URSS lance le premier satellite artificiel de la terre, le SPOUTNIK, s'ouvre une nouvelle ère(88), dans l'ordre juridique de l'espace extra – atmosphérique.

La délimitation physique et partante juridique de l'espace extra – atmosphérique par rapport aux limites horizontales de l'espace aérien a fait l'objet de controverses.

2. **Les principes fondamentaux**

1. **Le principe de la liberté d'accès et d'utilisation**

Selon ce principe, devenus règle de droit international coutumier, aucun Etat ne peut se voir imposé des restrictions ou des conditions par un autre Etat pour accéder à l'espace extra – atmosphérique, l'explorer et l'utiliser conformément au droits international ce principe est souvent mis en avant par les Etats qui souhaitent utiliser l'Espace comme source d'informations stratégiques sur les activités d'Etats tiers. Ainsi, le survol du territoire d'un Etat par un satellite de reconnaissance est, en principe, libre(89)

2. **Le principe de non appropriation**

Malgré son inutilité, le principe de non – appropriation ne porte pas directement sur la négation de tout droit de propriété sur tout ou partie de l'espace extra – atmosphérique, y compris les corps célestes.

En réalité, le principe prohibe toute extension de la souveraineté nationale sur tout ou partie de l'espace extra – atmosphérique. De cette absence de souveraineté nationale découle l'absence de toute juridiction susceptible de fonder un droit subjectif. Ainsi la personne qui revendiquerait l'un ou l'autre droit subjectif (propriété, usage, etc.) sur tout ou partie de l'espace extra – atmosphérique ne pourrait fonder cette revendication sur aucune loi applicable.(90)

3. **Le principe de la conformité au droit international**

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Si ce principe semble évident, il détermine de manière objective les contours de certaines notions et de certains autres principes, tel que l'utilisation à des fins pacifiques.

La conformité au droit international est également un élément fondamental de l'exercice de la liberté d'utilisation de l'espace. Elle implique notamment le respect du principe de non-agression et de règlement pacifique des différends.(91)

4. **Le principe d'utilisation à des fins pacifiques**

Ce principe se déduit de plusieurs dispositions du traité de l'espace de 1967, dont l'article 3 qui cite le maintien de la paix et de la sécurité internationale comme objectif poursuivi par la conformité des activités spatiale au droit international, et l'article 11, du même traité qui vise à favoriser, par l'échange d'informations, la coopération internationale en matière d'exploration et d'utilisation pacifiques de l'espace extra – atmosphérique(92)

5. **Le principe d'assistance mutuelle**

Ce principe commande aux nations actives dans l'espace extra – atmosphérique de porter assistance aux représentants ou aux ressortissants d'autres nations en cas de danger. Cette assistance ne se limite pas au secours dans l'espace mais également à la surface terrestre.

6. **Le principe de la responsabilité des objets spatiaux**

Ce principe présente une double facette. Il s'agit d'abord de responsabiliser chaque Etat avec risques que présentent les activités spatiales. Il s'agit ensuite de ménager des recours effectifs et utiles à la victime dommage

La première forme de responsabilité internationale prévoit que les Etats sont responsables du point de vue international de leurs activités spatiales nationales, que celles – ci soient menées par leurs gouvernements ou par leurs ressortissants particuliers. Ce principe impose aux états une obligation d'autorisation et de surveillance continue de ces activités.(93)

La seconde forme de responsabilité internationale liée aux activités spatiales est la responsabilité pour dommage. La première porte sur des activités spatiales et la seconde porte sur des objets spatiaux.

7. **Le principe de juridiction sur les objets spatiaux**

Ce principe est lié à celui de la responsabilité. Afin que les objets spatiaux restent soumis à une juridiction nationale et au contrôle d'un Etat, il est prévu qu'il soit immatriculé par cet Etat. L'immatriculation à un effet constitutif de juridiction sur l'objet spatial et à son bord.(94)

8. **Le principe de non – interférence, de non – dégradation et de non – contamination**

Il s'agit d'éviter que les activités des Etats ne causent des effets préjudiciables ou des modifications novices de l'environnement terrestre. La mise en œuvre de ce principe repose notamment sur des consultations internationales préalables à toutes activités potentiellement préjudiciables. Cette disposition peut notamment justifier l'action préventive contre des Etats dont les activités sont susceptibles de générer des débris spatiaux.(95)

9. **Le principe de la transparence et de la libre accès aux installations et équipements**

Un rôle particulier est réservé au secrétaire général des nations unis pour collecter l'information

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

transmise par les Etats au sujet de leurs activités spatiales et pour rendre cette information accessible aux autres Etats et à la trôle mutuel des Etats par voie des visites de leurs installations et l'équipements respectifs est applicable aux activités menées sur les corps célestes(96)

CHAPITRE III : LE TRANSPORT AERIEN

§1 Titres de transport

La convention de VARSOVIE pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1929 et le protocole de la HAYE de 1955 classifient trois titres de transport dont : le Billet de passage (A), le Billet de bagage (B) et de la lettre du transport aérien (C)

1. **Le Billet de passagers**

Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré contenant :

- Les indications des points de départ et de destination
- Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même haute partie contractante et qu'une plusieurs escales soient prévus sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;
- Un avis indiquant que les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou escale dans un pays de départ, leur transport peut être régi par la convention de VARSOVIE qui, en général, limite la responsabilité de transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

Le billet de transport fait foi, jusqu'à prévue du contraire, de la conclusion et des conditions de contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte l'avis indiqué ci – haut(97)

2. **Bulletin de bagage**

Dans le transport des bagages autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve, la garde, le transporteur est tenue de délivrer un bulletin de bagages.

Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

Il doit contenir le lieu et la date de l'émission, les points de départ et de destination, le nom et l'adresse du ou des transporteurs, le numéro du billet de passage, l'indication que la livraison du billet est faite au porteur du bulletin, le nombre et le poids des colis, le montant de la valeur déclarée, et l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité

L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention(97)

3. **La lettre de transport aérien**

Tout transporteur de marchandise a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « **Lettre de transport aérien** », l'acceptation de ce document.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera moins soumis aux règles de la présente convention(99)

Il convient de signaler que la lettre du transport port aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise. La première porte la mention « **pour le transporteur** », il est signé par l'expéditeur, la deuxième porte la mention « **pour le destinataire** », il est signé par le transporteur et l'expéditeur et accompagne la marchandise, la troisième est signé par le transporteur et remis à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

§2. Responsabilité du transporteur

Le transporteur engage sa responsabilité contractuelle dans le transport aérien dans le cas suivant ; dans le transport des personnes (A) et des bagages (B)

1. **Le transport des personnes**

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement(100).

La responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille franc.

2. **Le transport des bagages**

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas destruction, de perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.(101)

Le transport aérien au sens de cette convention comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageur, bagages ou marchandises.

Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandise, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme.

En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui est contenu, affecte la valeur d'autres colis couvert par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total des colis doit être prise en considération pour déterminer la limite de responsabilité.(102)

Signalons afin que, en ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.(103)

§3. Institution de l'aviation civile internationale

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

La mise en œuvre des libertés de l'air est réalisée sur le plan bilatéral dans les accords aériens qui représentent un véritable portefeuille pour les différentes compagnies de transport aérien.

Mais l'internationalisation progressive de régime juridique de l'avion civile a entrainé la mise en place des véritables institutions internationales, de l'organisation de l'aviation civile internationale.

1. **L'organisation de l'aviation civile internationale**

Institution spécialisée du système des nations unies, créée en 1947, l'OACI est chargée de promouvoir la mise en œuvre des libertés de l'air, ainsi que l'uniformisation des normes et des procédures nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

Succédant à la commission internationale de la navigation aérienne (CINA), l'OACI est structurée selon les principes du droit classique des organisations internationales : une assemblée réunissant les représentants avec des attributions administratives et institutionnelles, un conseil de trente membres élies pour trois ans sur la base de critères équitables qui permettent d'assurer la représentation des Etats :

- Les plus importants en matière de transport aérien ;
- Les plus actifs en matière d'octroi de facilités à la navigation aérienne.
- Appartenant aux principales régions géographiques, et enfin,
- Un secrétariat siégeant à OTTAWA.

L'OACI a pour but et objectif d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- Assurer le développement ordonné et sur de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
- Encourager, les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;
- Encourager le développement des voies aériennes, des aéronefs et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale ;
- Répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;
- Prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;
- Assurer le respect intégral des droits Etats contractants et une possibilité équitable pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ;
- Eviter la discrimination entre Etats contractants ;
- Promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;
- Promouvoir, en général, développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.(104)

2. **Exploitation commune des services**

L'objet consiste d'assurer, dans les conditions économiques et financières possibles, de fonctionnement des services publics de l'Aviation civile internationale. L'on se doit d'incorporer l'aspect sécuritaire qui doit être, en principe, la gestion de l'approche des Aéronefs et des

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

installations relevant de la compétenceterritoriale de l'état d'approche.

3. **Association internationale des transports Aériens**

Elle est une organisation non gouvernementalprofessionnellede la plus part des compagnies aériennes ayants pour mission de faire servir des liaisonsqu'est d'autantplus indispensable que les statuent nationales des entreprises des transports aériens confère à l'Etat du pavillons des pouvoirs importants de contrôle si non de direction avant 1978, lors des conférences dutrafic des attributionsde l'association qui finit de tomber en déconfiture suite à la politique de règlementation Américaine, la fermeture du ciel Américain aux compagnies étrangères, ainsi que les guerres de tarifications et hostilitésdes pays tiers mondes qui ont portés atteinte à l'autorité du rôlede l'association dont l'organisation de la concurrence et de la tarification.

Section II : Le respect de la règlementation du survol en RDC

La convention de CHICAGO à son article premier consacre l'exclusivité de la souveraineté de l'Etat au-dessus de son territoire aérien. Il ressort de cet article que l'Etat survolé disposé des droits et des obligations (§2), la responsabilité du transporteur et la position de la RDC en matière de survol de son territoire dans le monde. (§2)

§1. Les droits & obligations de l'Etat en matière de survol

I. Les Droits1. Le droit de faire atterrir

Les Etats disposent des droits en matière de survol, lorsqu'un aéronef civil survol l'espace de l'Etat sans titre ou autorisation de l'Etat survolé. Dans l'exercice de la souveraineté, l'Etat est en droit d'exiger l'atterrissage à un aéroport désigné d'un aéronef civil qui, sans titre survole son territoire.

2. **Le droit d'interception**

L'Etat survolé a le droit d'intercepter tout aéronef civil qui survolerait son espace aérien sans autorisation. Cet exercice n'est possible en cas de violation d'une ou plusieurs des positions de la législation de l'Etat survolé.

3. **L'autorisation préalable**

Chaque Etat convient que tous les aéronefs des autres Etats n'assurent pas les services aériens internationaux réguliers, avant de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire escales non commerciale sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage.

Pour des raisons de sécurité de vol, l'Etat exige aux aéronefs qui veulent survoler des régions inaccessibles au dépourvues d'installations et services de navigations aériennes adéquates de suivre l'itinéraire prescrit ou obtenir une autorisation préalable.

4. **Permission spéciale**

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité l'espace du territoire d'un Etat sans permission spéciale ou toute autre autorisation.

5. **Le refus de cabotage**

Chaque Etat a le droit de refuser aux aéronefs des autres Etats, la permission d'embarquer sur

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter contre rémunération en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son autorisation. (105)

6. **Le droit d'interdiction de survolé**

L'Etat survolé prend des mesures appropriées pour interdire l'emplois délibéré de tout aéronefs civil immatriculé de son Etat qui utilise un services à des fins incompatibles avec les buts de l'aviation civile internationale.

7. **Autorisation spéciale pour aéronefs sans pilote**

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat, sauf autorisation spéciale de cet Etat.(106)

8. **Droit de restriction**

Chaque Etat peut, pour des raisons de sécurité publique, ou des nécessités militaire restreindre uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire.

En période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique restreindre ou interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire.(107)

9. **Droit d'exiger les Redevances**

Chaque perçoit des droits et redevances de tout aéronef qui utiliserait les services de ses installations aéroportuaires.

II. OBLIGATIONS

1. **La prévention de la propagation des maladies**

Chaque Etat doit prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, des maladies contagieuses et de l'épidémie telle que le Choléra, Typhus, Ebola, Peste, Variole, Fièvre jaune.

2. **Obligation de secours**

Chaque Etat s'engage de prendre les mesures qu'il jugera réalisable afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire.

3. **Obligation de publication des régimes en matière d'aviation**

§2. La position de la RDC en matière de survol dans le monde

La RDC figure dans la liste noire de l'organisation pour l'aviation civile internationale, pour la non fiabilité non seulement des aéroports de la RDC mais aussi de l'espace aérien congolais. Selon la régulation internationale, l'espace aérien est un trou noir où tout peut arriver, et survolédans l'espace congolais devient une partie à haut risque.

Selon les experts de l'OACI, les aéroports congolais afficheraient une carence en ILS (Instruments Landing System) ou Système d'atterrissage aux instruments qui est un moyen de radio – navigation de grande précision.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Selon les experts, nombre d'accidents survenus sur l'espace aérien congolais auraient pu être évité si la RVA, gestionnaire des aéronefs était dotée d'équipements adéquats d'assistance à la navigation aérienne.

Dans ce lot, il faut prendre en compte le crash de l'avion CAA à GOMA sur le marché de Birere, celui de l'avion d'HEWA BORA à KISANGANI, surtout celui de Ndolo et bien d'autres encore.

Tous ces accidents qui ont fait plus d'une centaine de morts s'expliquent, en partie, par une défaillance de la régulation aérienne de la RDC, c'est-à-dire la RVA.

Pire, des sources concordantes rapportent que la RVA, qui gère en principe le secteur aérien congolais ne dispose pas d'un radar. Une situation imaginable sous d'autres cieux. Ce qui rend encore incertain le survol de l'espace aérien congolais. Sans compter l'inexistence dans les aéroports internationaux de ILS (Instruments Landing System), pourtant indispensables à l'atterrissage sécurisé des aéronefs.(108)

Il convient de souligner que lors des assises sur l'aéronautique ténue au Grand Hôtel de Kinshasa au lendemain du crash de Malaisia Airlines. Le Ministre des transports et des voies de communication Justin KALUMBA avait souligné que le continent africain qui enregistre le taux le plus élevé d'accidents aériens, soit plus 50% sur trafic qui ne représente que les 10% du trafic mondial, est concernée au premier chef par le défi de la maîtrise du volet technique de l'aéronautique civile. (109)

Fort malheureusement le niveau atteint par la quasi – totalité des Etats africains dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées est des plus faibles ou monde. Et la RDC est complétée, sans surprise au nombre de ces Etats défaillants inscrits par-dessus tout sur des listes de bannissement, notamment la Black liste (liste noire) de l'OACI et l'union Européenne, laquelle interdit de vol la quasi – totalité des compagnies aériennes congolaise et Africaines dans l'espace européen.(110)

Le transport aérien en RD Congo est l'un des grands défis à relever pour le développement socio-économique de la RDC. Pour sortir de cette impasse, la RDC à l'obligation d'assurer l'application stricte et effective des normes et pratiques recommandées par l'OACI ainsi que des procédures y relatives, en mettant en œuvre un système de supervision efficace et durable, fondé sur les huit éléments cruciaux à savoir :

- La loi sur l'aviation civile,
- Les règlements et procédures opérationnels,
- L'organisation administrative de la structure,
- La qualification du personnel,
- Les guides pour l'industriel,
- La certification et la délivrance des titres aéronautiques,
- La surveillance continue des opérateurs aériens,
- Les résolutions des problèmes de sécurité.

Nonobstant quelques progrès réalisés par la RDC notamment à la réparation des aéroports internationaux, l'amélioration de la tour de contrôle à l'aéroport international de N'DJILI, les défis à relever pour assoir un système de supervision de la sécurité et de la sureté efficace et pérenne répondant aux standards de l'OACI restent importants, en RDC.

La navigation aérienne est l'ensemble des techniques permettant à un pilote d'aéronef de maîtriser ses déplacements, la navigation permet à l'aéronef de suivre une trajectoire appelé route

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

aérienne.

La convention de CHICAGO définit l'aéronef, un appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autrement que par la réaction de l'air contre la surface de la terre. Pour être admis à la navigation internationale, un aéronef doit être soumis à une double condition relative à la nationalité et à son statut au sein d'une des catégories juridiques de la typologie des vols.

Les aéronefs en survolant ont cinq libertés dont le droit de survol sans escale ; droit d'escale technique non commerciale ; droit de débarquer des passagers frets et courriers sur le territoire d'un Etat dont l'aéronef possède la nationalité ; droit d'embarquer des passagers, fret et courrier à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef à la nationalité ; droit d'embarquer ou de débarquer des passagers, fret ou des courriers à destination du territoire de tout autre Etat contractant.

La question des restrictions de la souveraineté reste jusqu'à aujourd'hui la pierre d'achoppement dans les relations internationales. La compréhension de la souveraineté comme

Synonyme de l'arbitraire et le refus de toutes restrictions jusqu'à présent a eu lieu dans la pratique des Etats.

La notion de la souveraineté en droit aérien hérite du droit maritime, la convention de CHICAGO consacre la souveraineté comme principe sacrosaint, tout en disposant que les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat à la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au – dessus de son territoire.

Ainsi, la souveraineté s'exerce sur les espaces aériens Etatiques excepté les espaces extra – atmosphérique ou espace international en dehors de la souveraineté.

En exerçant la souveraineté sur les espaces aériens, l'Etat a les droits et obligations.

Les droits d'interception, le droit de faire atterrir le vol, le spéciale, le refus de cabotage, le droit d'interdiction autorisation spéciale pour les aéronefs sans pilote, droit de restriction, la redevance d'aéroport, etc.

Les obligations de la prévention de la propagande des maladies et obligations de secours.

La position de la RDC en matière de survol dans le monde reste toujours mutigeux, car la RDC figure dans la liste noire de l'organisation pour l'aviation civile internationale, pour la non fiabilité non seulement des aéronefs de la RDC mais aussi de l'espace aérien congolais qui est considéré comme un trou noir où tout peut arriver et survoler le ciel congolais devient une partie à haut risque par manque des appareils adéquats pouvant servir à la bonne navigation.

Nonobstant quelques progrès réalisés par la RDC notamment en matière de réparation des aéroports l'amélioration du tour de contrôle, les défis à relever pour asseoir un système de supervision de la sécurité et de la sureté efficace et pérenne répondant aux standards de l'OACI.

CONCLUSION

Nous voici au terme de notre mémoire qui a porté sur le principe de la liberté de la navigation aérienne face à la souveraineté de la RDC.

L'on sait dorénavant l'intérêt combien plus important que présente cette étude surtout en ce moment où l'humanité connait un effort d'accélération et d'accroissement des échanges économiques dont les opérations de transport aériennes qui jouent un rôleindéniable dans le

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

déplacement des personnes, mais également des biens dans un espace qui se veut transnational. La pratique démontre la suffisance que cet espace est très sensible, voir fragile ou les relations entre communauté sont établies sur base d'intérêt égoïstes(nereflétant pas le sens de l'humanisme) on dépit de multiples efforts consentis envers d'une communauté international. Les Etats demeurentconservateurs de la souveraineté qui leur permet, chaque fois que la nécessité leur oblige de romprecarrémentà l'arrangement conclus : attitude nuisible à la fois nociveà l'opération de transport aérien. Ainsi, après nos enquêtemenée, affirmons nous, sans peur d'être contredit que l'avènement du droit, international, entend que système de règlement pacifique des différends, constitue une réponse, si non une solution adéquate au regard de l'anarchie et des incohérences qui ont l'émergence, de développement et la sécurité de la navigation aérienne.

Cet ensemble des règles obligatoires concours à la conciliation de l'existence du droit et de la souveraineté des Etats en mettant ce dernier à une position de soumission aux règles qui ont ratifié.

Les considérations tirées de l'observation quotidienne expliquent comment la réglementation du droit des espaces, sous couvert de la coopération, a été une technique de contournement conjoint des difficultés politiques insurmontables.

Ce droit (au travers la convention de l'OACI) apporte des innovations en termes d'aménagement dont l'encadrement de l'action de l'Etat souverains et les limites quant aux aspects humanitaires, de paix et de la sécurité internationale. Ainsi dit, nous nous ne prétendons pas avoir épuisé tous les aspects du problème mais estimons que quelques données donnerons un éclairage aux professionnels et scientifiques qui expriment exploiter ces recherches de la navigation aérienne.

BIBLIOGRAPHIE

1. Textes officiels
2. La convention de Paris sur la règlementation de la navigation aérienne, 1919
3. La convention de VARSOVIE sur l'unification des certaines règles au transport aérien, 1929
4. La convention de CHICAGO relative à l'aviation civile internationale, 1944
5. Le protocole de la Haye de 1955 modifiant certaines dispositions de la convention de VARSOVIE.
6. La convention de GUADALAJARA de 1961 modifiant et complétant la convention de VARSOVIE.
7. L'accord de Montréal de 1966
8. La convention de CHICAGO de Rome de 1952 relative aux dommages causés avec tiers à la surface par des aéronefs étrangers.
9. La convention de TOKYO relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs
10. La convention de la Haye de 1970, sur la répression de la capture illicite d'aéronefs
11. La convention de la Haye de 1971, pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile
12. La constitution du 18 Février 2006 telle que modifie et complétée à ces Jours
13. Le Traité du 27 Janvier 1967 sur les principes ressent les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra – atmosphérique y compris la lune et les autres corps célestes

II. DOCUMENTS OFFICIELS

1. PIRIS (J.C.) « l'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la convention de CHICAGO », in annuaire Français de droit international, 1984

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

2. SAVENEY (A), l'aviation et les aviateurs, 1865.

3. YANN POINCIGNON « aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique Européenne des sûretés de transports aériens », in http://conflits.revues.ord/

4. WAGUE HAMADI GATTA : « la souveraineté aérienne : la fille oubliée du droit aérien », in legavox.fr

III. Ouvrages

1. DJOLI ESENG' ERELI (J), Droit constitutionnel : principes structuraux, T1, E.U.A, Kinshasa, 2010
2. LESSEDJINA IKWAME, le Droit aérien, P.U.Z. Kinshasa 1974
3. MEYER (A), le cabotage aérien, Editions internationales, paris, 1948
4. MPONGO BOKAKO BAUTOLINGA, Droit constitutionnel, E.U.A. Kinshasa, 2001

IV. Articles

1. CARTON (L), « les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France », in annuaire Français, de droit international, Paris, vol 2, 1956.
2. CHAUVEAU, « le transport à la demande », in RFDA, 1955
3. GEORGIADES, « du nationalisme Aérien à l'internationalisation spatial, ou le mythe de la souveraineté Etatique » RFDA, 1962
4. MANKIEWICZ (R.H), « Organisation de l'aviation civile Internationale », in Annuaire français du droit international, paris, 1962.
5. MARCE, « le Contrôle exercé par les organisations internationales sur les activité des Etats membres », in annuaire Français de droit international, vol5, N°5, 1959.

V. WEBOGRAPHIE

1. L'air et l'espace extra – atmosphérique, in www.unjf.fr
2. Aéronef, in fr. Wikipédia.org
3. L'air et l'espace extra – atmosphérique, in www.google.com
4. La navigation aérienne, in http://fr.wikipédia.org
5. La Radionavigation, in http://fr.wikipédia.org
6. GPS, in http://fr.wikipédia.org
7. Services aériens non réguliers, in www.google.com
8. Les grandes étapes de la règlementation de la navigation aérienne, in www.icao.int / secrétariat
9. Droit de l'espace, in http://fr.wikipédia.org
10. www.lepontentielonline.cd
11. www.kangotimes.cd

V. Notes de cours & mémoire

1. INGANGE WA INGANGE (J.D), Essentiel de droit constitutionnel, G1 droit, Unimba, 2013 – 2014
2. DJOLI ESENG EKELI, Droit constitutionnel congolais, G2, Droit, Unimba, 2011 – 2012
3. DOUMIT ®, la piraterie aérienne et droit international, mémoire DEA, université la sagesse, 2008
4. MUANDA NKOLE WA YAHVE, Droit aérien, L1 Droit, Unimba, 2012 – 2013

(1) YANN POINCIGNON : « Aviation civil et terrorisme : naissance et en jeux d'une politique

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

européenne des sûretés des transports aériens », in http://conflit.revues.org/1632, consulté le 18 septembre 2014.

(2) L'air et l'espace extra-atmosphérique, in www.google.com consulté 18/09/2014

(3)Navigation aérienne in htt://fr.wikipedia.org/wiki/navigationa %, consulté le 19 septembre 2014

(4)Yay Line, Notes de cours de Droit Aérien, L1 Doit, UNIMBA, 2013-2014

(5) L'air et l'espace extra-atmosphérique, in www.unjf.fr consulté le 19 septembre 2014

(6) Article 1 de la convention de Chicago

(7) D.J. MUANDA NKOLE, cours de droit aérien, le Droit UNIMBA 2012-2013, P.6.

(8) D.J. MWAMBA NKOLE, op.cit. P. 7

(9) L'air et l'espace extra-atmosphérique, in www.unjf.fr, consulté le 19 septembre 2014

(23) Navigation aérienne, in http://fr.wikipedia.org/ wiki/ navigation a %, consulté le 23 octobre 2015

(24) Navigation aérienne, in http://fr.wikipedia.org/, consulté le 23 octobre 2014

(25) Radionavigation, in http://fr.wikipedia.org/, consulté le 23 octobre 2014.

(26) GPS, in http://fr.wikipedia.org/, consulté le 23 octobre 2015

(27) La navigation aérienne, in fr.wikipedia.org consulté 23/10/2014

(28) IDEM

(29)IDEM

(30)IDEM

(31)IDEM

(32) La navigation aérienne, in http://fr.wikipedia.org

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

(33) IDEM

(34) Radionavigation, in http://fr.wikipedia.org consulté le 23/10/2014

(35) Article 22 de la convention relative à l'aviation civil International, Chicago,1944

(36) Article 24, Idem

(37) Droit Aérien, in lexinter.net, consulté le 23 octobre 2014

(38) Aéronef, in fr.wikipedia.org consulté le 23 octobre 2014

(39) E. SAVENEY, l'aviation et les aviateurs, 1865, P. 321.

(40) Article 18 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

(14) Article 20 de la convention relative à l'aviation civile

(42) Article 29 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

(43) Article 30, Idem

(44) Article 31, Idem

(46) Article 34 de convention relative à l'aviation civile international.

(47) Article 36, Idem

(48) CHAUVEAU, « Les transports à la demande », in RFDA, 1955, P109

(49)L. CARTOU, « les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France », in Annuaire Français de droit international, Paris, 1556, vol 2, N°2, PP.279-300

(50)Service aérien non réguliers, in www.google.com, consulté le 28 octobre 2014

(51) Services aériens réguliers, in www.google.com consulté 28 octobre 2014

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

(52) IDEM

(53) D.J MUANDA, OP.cit., PP.14-15

(54) Les définitions de toutes ces libertés sont données par l'OACI en 1996, dans le Manuel de la réglementation du transport aérien.

(55)www.icao.int (secrétariat) « les grandes étapes de la réglementation de la navigation aérienne », consulté le 04/11/2014

(56) MANKIEWICZ.R.H, <>, in annuaire français du droit international, 1962, paris, pp.675-684

(57) J.C Piris, << l'Interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la convention de CHICAGO>>, in annuaire français de droit international, 1984, pp. 711-732

(58) LESSEDJINA IKWAKE, le Droit Aérien, PUZ, Kinshasa, 1974, p.10

(59) A.MEYER, Le Cabotage aérien, Editions internationales, 1948, p.20.

(60) M.MERLE, << le contrôle exercé par les organisations internationales sur les activités des états membres >>, in annuaire Français de droit international, 1959, vol 0, n°5, pp.411-431.

(61) Article 1ier de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

(62) Lire à ce sujet les articles 3 et4 de la convention de Varsovie

(63) Lire à ce sujet les articles 17 et suivants de la convention de Varsovie.

(64) LESSEDJINA IKWAME, op.cit. p.12

(65) Lire à ce sujet l'article 1ier de la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.

(66) Article 1, de la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers

(67) Article 30, Idem

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

(68) Article 7, Ibidem.

(69) R. Doumit la piraterie aérienne et droit international, mémoire DEA, université la sagesse 2008

(70) Article 11 de la convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord, des aéronefs TOKYO, 1963

(71) Article 1 de la convention sur la répression de la capillicite l'aéronef, Haye, 1970

(72) Article 3 §1, Idem

(73) Lire à ce sujet l'article2, Ibidem

(74) Article 1 de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés la sécurité de l'aviation civil, Montréal, 1971.

(75) Lire à ce sujet, l'article, idem

(76)J.D INGANGE WA INGANGE, Essentiel du droit constitutionnel, G1Droit, UNIMBA, 2013-2014, P21

(77)J. DJOLI ESENG' EKELI, Droit constitutionnel : principes structuraux, T1, EUA, Kinshasa, 2010, P78

(78) J. DJOLI ESENG' EKELI, OP. Cit, P.78

(79) E. MPONGO BOKAKO BAUTOLINGA, Droit constitutionnel, E.U.A, Kinshasa, 2001, P.28

(80) Idem, P29

(81)E. MPONGO BOKAKO BAUTOLINGA, op.cit. P40

(82)J.D INGANGE WA INGANGE, op.cit, P26

(83) IDEM, P.27

(84)J.D INGANGE, op.cit, P31

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

(85)J. DJOLI ESENG' EKELI, OP. cit, P.64-65.

(86) D.J MUANDA NKOLE, OP. Cit. P10

(87)Droit de l'espace, in http://fr.wikipedia.org consulté le 11 Décembre 2014.

(88) DJ MUANDA NKOLE, Op.cit., P 10

(88) Idem

(89) Droit de l'espace, in http://fr.wikipedie.org consulté le 12 décembre 2014.

(90) Idem

(91) Article 3 et 11 du Traité du 27 JANVIER 1967 sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes.

(92)Articles 6, idem

(93) Droit de l'espace, in http://wikipedia.org consulté le 12 décembre 2014

(94) Idem

(95) Idem

(96) Ibidem

(97)Article 3 de convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international amendée par le protocole de la du 28 septembre 1955.

(97) Article 4 de convention l'unification de VARSOVIE

(99) Article 5 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérienne international amendée par le protocole de la Hape du 28 septembre 1955

(100) Article 22, Idem

(101) Article 18, Idem

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

(102) Article 22 du protocole de la Hape du 28 sept 1955 portant modification de la convention de VARSOVIE

(103) Idem

(104) Article 44 de la convention de CHICAGO

(105) Article 7 de la convention de CHICAGO

(106)Article 8, de la convention de CHICAGO

(107) Article 9, Idem

(108)www.Kongotimes

(109)www.lepontentielonline.cd , consulté le 07 Juin 2015

(110) Idem.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés