

JACQUES NAVEAU

DOCTEUR EN DROIT

DROIT  
DU TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL

●  
ÉTUDE CRITIQUE  
DE L'ÉVOLUTION DU DROIT PUBLIC  
ET DES POLITIQUES AÉRONAUTIQUES  
●

*PRÉFACE DE PAUL DE VISSCHER*  
*Professeur à l'Université Catholique de Louvain*

BRUYLANT  
BRUXELLES

---

1 9 8 0

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE . . . . .	v
AVANT-PROPOS . . . . .	5

## PREMIERE PARTIE

### L'ÉLABORATION DES STRUCTURES

CHAPITRE PREMIER. — <b>La Convention de Chicago</b> . . . . .	9
1. <i>Le contexte général</i> . . . . .	9
2. <i>Le contexte de l'aviation civile</i> . . . . .	9
3. <i>Les forces en présence</i> . . . . .	10
4. <i>Déroulement de la Conférence de Chicago</i> . . . . .	11
5. <i>Acte Final de la Conférence de Chicago</i> . . . . .	13
6. <i>Appréciation</i> . . . . .	17
CHAPITRE II. — <b>L'accord des Bermudes</b> . . . . .	20
1. <i>Origine de l'accord des Bermudes</i> . . . . .	20
2. <i>Forme de l'accord</i> . . . . .	20
3. <i>Importance du précédent historique</i> . . . . .	20
4. <i>Appréciation</i> . . . . .	21
CHAPITRE III. — <b>L'institution de l'IATA</b> . . . . .	23

## DEUXIEME PARTIE

### LE SYSTÈME D'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE PREMIER. — <b>Les structures de droit international</b> . . . . .	27
SECTION I <sup>re</sup> . — <b>L'O.A.C.I.</b> . . . . .	27
I. <b>Caractère général</b> . . . . .	27
II. <b>Dispositions organiques</b> . . . . .	27
1. <i>Objectifs</i> . . . . .	28
2. <i>Organisation</i> : . . . . .	28
a) <i>l'Assemblée</i> . . . . .	29
b) <i>le Conseil</i> . . . . .	29
c) <i>les commissions et comités</i> . . . . .	30



SECTION II. — LES INSTITUTIONS NATIONALES . . . . .	64
1. <i>Généralités</i> . . . . .	64
2. <i>Systèmes d'organisation</i> . . . . .	65
3. <i>Les institutions américaines (exemple)</i> . . . . .	66
SECTION III. — LES « COMPAGNIES NATIONALES » . . . . .	69

## TROISIÈME PARTIE

## L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME

CHAPITRE PREMIER. — L'évolution générale . . . . .	73
CHAPITRE II. — L'âge d'or (1946-1962) . . . . .	78
SECTION I <sup>re</sup> . — CONDITIONS D'EXPANSION . . . . .	78
SECTION II. — L'IATA . . . . .	79
SECTION III. — LES ACCORDS AÉRIENS : LE MODÈLE BERMUDIEN	81
CHAPITRE III. — L'apparition des facteurs de rupture du système (1962-1975) . . . . .	87
SECTION I <sup>re</sup> . — LES SIGNES DE RUPTURE . . . . .	87
SECTION II. — LES DÉVELOPPEMENTS : . . . . .	88
1. <i>L'évolution des charters</i> . . . . .	89
2. <i>La surcapacité</i> . . . . .	97
3. <i>L'accroissement du nombre de compagnies aériennes régulières</i>	100
4. <i>Les autres développements</i> . . . . .	103
5. <i>Deux faits significatifs</i> . . . . .	104
SECTION III. — INCIDENCES DIRECTES SUR L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME RÉGLEMENTAIRE . . . . .	105
1. <i>L'O.A.C.I.</i> . . . . .	106
2. <i>L'IATA</i> . . . . .	109
3. <i>Les accords aériens</i> . . . . .	110
4. <i>Les associations régionales</i> . . . . .	115
5. <i>L'évolution de la réglementation des vols non réguliers</i> . . . . .	118
CHAPITRE IV. — Phase actuelle (depuis 1975) . . . . .	126
SECTION I <sup>re</sup> . — LA DÉNONCIATION DE L'ACCORD DES BERMUDES	126
SECTION II. — NÉGOCIATION DE « BERMUDES 2 » . . . . .	129
SECTION III. — CONCLUSION DE « BERMUDES 2 » . . . . .	130

SECTION IV. — LA CONFÉRENCE SPÉCIALE DE TRANSPORT AÉRIEN DE L'O.A.C.I. (AVRIL 1977) . . . . .	135
SECTION V. — LA POLITIQUE AMÉRICAINE DE DÉRÉGLEMENTA- TION . . . . .	141
1. <i>La déréglementation domestique</i> . . . . .	141
2. <i>Extension internationale</i> . . . . .	143
3. <i>Remarque</i> . . . . .	149
4. <i>Les nouveaux accords bilatéraux</i> . . . . .	151
5. <i>Mise en cause de l'IATA</i> . . . . .	159
6. <i>Aspects juridiques</i> . . . . .	165
7. <i>Appréciation</i> . . . . .	170
8. <i>Conséquences</i> . . . . .	172
SECTION VI. — SERVICES RÉGULIERS ET NON RÉGULIERS (ÉVO- LUTION) . . . . .	172
SECTION VII. — LA COOPÉRATION . . . . .	177
1. <i>Evolution générale</i> . . . . .	177
2. <i>La banalisation des aéronefs</i> . . . . .	182
3. <i>L'article 77 de la Convention</i> . . . . .	186
4. <i>Reconnaisances bilatérales</i> . . . . .	188
5. <i>Les accords portant sur des entreprises internationales :</i> . . . . .	188
a) SAS . . . . .	189
b) Air Afrique . . . . .	190
c) E.A.A.C. . . . .	193
6. <i>Coopération technique</i> . . . . .	193
7. <i>Autres formes de coopération</i> . . . . .	195

## QUATRIÈME PARTIE

### PERSPECTIVES

CHAPITRE PREMIER. — <b>Réflexions générales</b> . . . . .	201
CHAPITRE II. — <b>Observations particulières</b> . . . . .	206
a) les accords bilatéraux . . . . .	206
b) L'IATA et le problème des tarifs . . . . .	209
c) Le phénomène régionaliste . . . . .	213
CHAPITRE III. — <b>Les caractéristiques nécessaires du transport aérien</b> . . . . .	218

CHAPITRE IV. — <b>Conclusions</b> . . . . .	220
POSTFACE . . . . .	229
PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES . . . . .	234
INDEX DES NOMS CITÉS . . . . .	237