

# EVOLUȚIA REGLEMENTĂRII JURIDICE INTERNAȚIONALE A NAVIGAȚIEI AERIENE CIVILE (PARTEA I)

**Alexandr CAUIA**, doctor în drept, conferențiar universitar (ORCID: 0000-0002-1952-5734)

**Feodor BRIA**, doctorand (ORCID: 0000-0002-2085-3268)

## *EVOLUTION OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATIONS FOR CIVIL AIR NAVIGATION (PART I)*

*All international legal norms, regulating today the social relations, relate to the rules that will be applied in the process of using the air space by all actors, regardless of their origins, especially as for the security of the civil air navigation, which continues to develop due to the practical implementation of the technical-scientific progress realizations and the stringent need of the world market to identify a quick, efficient and secure mean of transport. The genesis and the evolution of the international legal regulations in exploiting the atmospheric space in order to provide the security of the civil air navigation since its beginning and until the adoption of the Chicago Conventions are described in this paper.*

**Key words:** *international air law, legal regulation of atmospheric space, air freedoms, Chicago Convention.*

*Totalitatea normelor juridice internaționale care reglementează astăzi relațiile sociale ce țin de regulile ce urmează să fie aplicate în procesul de utilizare a spațiului aerian de către toți actorii indiferent de proveniența națională a acestora, mai ales în ceea ce ține de securitatea navigației civile aeriene este într-o continua dezvoltare generată de implementarea în practică a realizărilor progresului tehnico-științific în acest domeniu cât și de necesitatea stringentă a pieței mondiale în identificarea unui mijloc de transport rapid, eficient și sigur.*

*Geneza și evoluția reglementărilor juridice internaționale asupra exploatarea spațiului atmosferic în vederea asigurării securității navigației civile de la debuturile acesteia și până la momentul adoptării Convenției de la Chicago este refletată în prezentul articol.*

**Cuvinte cheie:** *dreptul internațional aerian, reglementarea juridică a spațiului atmosferic, libertățile aerului, Convenția de la Chicago.*

Momentul când reglementarea internațională precede reglementarea națională este un exemplu rar întâlnit în procesul de codificarea a dreptului internațional. Dreptul internațional al aerului constituie unul dintre aceste exemple pe lângă dreptul internațional al spațiului cosmic și al corpurilor cerești. În opinia lui Loïc Gard, faptul că normele dreptului internațional se află la sursa dezvoltării sale a creat o ordine juridică universală completă și coerentă, „potrivind“ legile naționale la prevederile convențiilor internaționale.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Gard L., *Le droit aérien*, Que Sais-Je ?, n°1011, PUF, mai 1995, p.3.

Observăm și astăzi că dreptul internațional al aviației civile este unul destul de eterogen, condimentat cu o sumedenie de elemente tehnice și puternic influențat de instabilitatea sectorului transportului aerian. Din acest motiv și pentru a oferi o mai bună înțelegere a sectorului aviației civile, este esențial să analizăm componentele normative și instituționale care îl caracterizează.

Momentul de debut al aviației civile se consideră a fi zborul lui Louis Blériot care a traversat Canalul pe 25 iulie 1909 la bordul lui Blériot XI, după un zbor de 32 de minute.

Philippe Gras descrie în articolul său cu lux de amănunte acest moment istoric și de o importanță crucială pentru navigația aeriană civilă: „Trei concurenți sunt pe linia de start: Hubert Latham și avionul său numit Antoinette, Comte de Lambert pe un biplan Wright și Blériot cu numărul XI. După eșecul lui Hubert Latham, care a căzut în apă pe 19 iulie 1909, Blériot a încercat trecerea pe 25 iulie, decolând la 4 ore 41 minute de Sangatte pentru a ajunge la mare. Motorul său Anzani a funcționat perfect și i-a permis să ajungă la o altitudine de 80 de metri, o înălțime pe care o va menține pe parcursul celor 40 de kilometri ai traversării.”<sup>2</sup>

Aceasta a fost pentru prima dată când și-a permis să traverseze din Franța în Marea Britanie, între Calais și Dover, fără pașaport sau documente de identificare și fără să fi fost luată nicio măsură legală între state pentru a autoriza acest zbor internațional.

După câteva zboruri de acest fel și pe măsură ce aviația civilă era la început, Franța a convocat o conferință internațională în 1910 cu scopul de a oferi o reglementare de drept internațional în cadrul căreia aviația civilă să se poată dezvolta. Cu toate acestea, conferința a fost privită ca un eșec, din cauza lipsei consensului cu privire la dreptul unui stat străin de a survola teritoriul național al altui stat.

Dintr-un punct de vedere strict juridic, dreptul internațional al aerului se bazează pe două principii concurente, suveranitatea statului și libertățile aerului. Roger Saint-Alary consideră drept moment al nașterii acestei ramuri a dreptului internațional data de 23 aprilie 1794, când legislativul național francez, motivat de consecințele pe care procesele fraților Montgolfier le-ar putea avea asupra siguranței locuitorilor, a promulgat un regulament al poliției care interzicea zborul baloanelor aerostatice fără autorizare prealabilă.<sup>3</sup> Acest act administrativ prefigurează foarte exact principiul fixat de statele semnatare ale Convenției de la Paris din 1919.<sup>4</sup>

Convenția de la Paris privind navigația aeriană din 1919 a fost unul dintre primele tratate internaționale care urma să reglementeze navigația aeriană, iar 38 de state europene au semnat acest act normativ internațional. Deși a fost un document relativ modest, pentru acea perioadă Convenția a fost, fără îndoială, un act progresist

2 Gras Ph., *Les débuts de l'aviation: la traversée de la Manche*, Histoire par l'image [online] <http://histoire.image.org/de/etudes/debuts-aviation-traversee-manche> (accesat 28.12.2020)

3 Saint-Alary R., *Le droit aérien*. Paris: Armand Colin, février 1955, p. 6.

4 Dupont P. M. *Manuel de droit aérien. Souveraineté et libertés dans la troisième dimension*. Paris: A. Pedone, 2015 p. 12.

care a definit pentru prima dată la nivel internațional oficial mai multe concepte importante ale dreptului aerian.<sup>5</sup>

În pofida acordului tuturor participanților asupra faptului că spațiul aerian deasupra mării libere și a teritoriilor comune este liber și deschis pentru toți participanții, înainte de încheierea acestui tratat internațional în știința dreptului internațional public au existat diverse teorii cu privire la statutul spațiului aerian deasupra teritoriul statelor.<sup>6</sup>

Unii exegeți ai domeniului juridic considerau că spațiul aerian era absolut liber,<sup>7</sup> alții erau de părerea că, prin analogie cu regimul juridic al apelor teritoriale, fiecare stat ar trebui să aibă o centură de „aer teritorial“ care îi aparține, deasupra căruia există deja spațiu liber pentru ca toți să zboare,<sup>8</sup> al treilea grup erau de părerea că spațiul aerian deasupra teritoriul statului îi aparține în totalitate,<sup>9</sup> în timp ce al patrulea grup a subliniat că aeronavelor civile ale statelor străine ar trebui să le fie acordat dreptul de trecere pașnică prin teritoriul aerian al statelor.<sup>10</sup>

Astfel, lupta dintre teoria franceză a libertății absolute a aerului și teoria britanică a suveranității statului s-a dovedit a fi deosebit de tensionată,<sup>11</sup> iar Primul Război Mondial a arătat cât de important este să se asigure securitatea statului atunci când se reglementează utilizarea spațiului aerian de deasupra acestuia.

Nu este surprinzător faptul că, după sfârșitul primului război mondial, în ciuda imposibilității aparente a tuturor participanților la negocieri de a ajunge la o opinie comună, Convenția de la Paris din 1919 a stabilit pentru prima dată că „... *fiecare stat are suveranitate deplină și exclusivă asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului acestuia.*“<sup>12</sup>

Convenția de la Paris, care a intrat în vigoare în 1922, a inclus dispozițiile referitoare la aviația civilă în timp de pace și a creat în același timp Comisia Internațională pentru Navigație Aeriană (CINA), plasată sub egida Ligii Națiunilor.<sup>13</sup> Mai mult, datorită acestei afiliații, Statele Unite nu au fost niciodată parte la această convenție.

5 Havel B. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. In: Cambridge University Press, 2014. p. 83.

6 Shaw M. N. *International Law*. 5th Ed., Cambridge University Press, 2003. p. 463.

7 Малеев Ю.Н. *Международное воздушное право: Вопросы теории и практики*. — М.: Междунар. отношения, 1986, с. 29.

8 Fauchille. P. *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*. Paris: A. Pedone, 1901. 90 p.

9 Малеев Ю.Н. *Международное воздушное право: Вопросы теории и практики*. — М.: Междунар. отношения, 1986, с. 28.

10 McNair A.D. *The Law of the Air*. London: Stevens & Sons Ltd, 1964, p. 3-18.

11 Shaw M. N. *International Law*. 5th Ed., revised. Cambridge University Press, 2003, p. 463

12 Convenția privind reglementarea navigației aeriene, semnată la Paris, 13 octombrie 1919, [online], <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2011/v11.pdf> (accesat 28.12.2020).

13 Convenția privind reglementarea navigației aeriene, 13 octombrie 1919, în vigoare din 11 iulie 1922. (Convenția de la Paris), p.173-189 [online] <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2011/v11.pdf> (accesat 28.12.2020).

Cu toate acestea, dorința de a reglementa acest sector emergent a fost una vădită, motiv pentru care în 1928, la Conferința panamericană de la Havana, Convenția privind aviația comercială<sup>14</sup> a fost semnată și ratificată de 16 state. Această convenție prevedea dispoziții referitoare la drepturile de circulație, absente din Convenția de la Paris, care reglementa mai degrabă aspectele tehnice și operaționale ale aviației civile.

În același timp, articolul 2 prevedea că: „Fiecare stat contractant se obligă să acorde în timp de pace aeronavelor celorlalte Statele contractante, libertatea de trecere nestingerit pe teritoriul său, sub rezerva respectării condițiilor stabilite în prezenta convenție.”<sup>15</sup> Prin urmare, este clar că o formulare de compromis foarte bine modelată a satisfăcut interesele majorității statelor participante la Convenție, dar în același timp a împiedicat statele care nu sunt părți la Convenție să folosească prevederile progresiste ale acesteia.

Pentru a evita diferite interpretări ale articolului 2, articolul 5 al convenției stabilește: „Niciun stat contractant nu va admite, cu excepția unei autorizații speciale și temporare, circulația pe teritoriul său a unei aeronave care nu are naționalitatea unuia dintre statele contractante.”<sup>16</sup>

În plus față de problemele legate de statutul juridic al spațiului aerian, Convenția dispunea de un capitol separat asupra problemelor legate de naționalitatea aeronavelor, care au fost atât de bine dezvoltate încât au fost reflectate în actele normative naționale de drept aerian ale statelor membre ale UE. Un exemplu în acest sens ar fi art. 5 din Decretul privind naționalitatea și înregistrarea aeronavelor emis de Autoritatea de aviație civilă irlandeză în anul 2005, aeronava are naționalitatea statului în care este înregistrată<sup>17</sup>

Având în vedere emiterea certificatelor de navigabilitate pentru aeronave, Convenția a stabilit doar cerințele obligatorii pentru informațiile care trebuie furnizate pentru eliberarea certificatelor de navigabilitate, lăsând la latitudinea statelor să reglementeze inspecția navelor, procedurile și eliberarea certificatelor de navigabilitate.

Succesul Convenției de la Paris este greu de subestimat. Evoluțiile în domeniul reglementării statutului juridic al spațiului aerian sunt reflectate în mai multe tratate internaționale ulterioare, precum Convenția ibero-americană privind navigația aeriană 1926, Convenția panamericană privind aviația comercială 1928, Convenția de la Buenos Aires 1935, Convenția de la București 1936, Acordul Zeman din 1937<sup>18</sup> și Convenția de la Paris în sine au servit drept model pentru dezvoltarea Convenției

14 Convenția privind neutralitatea maritimă. Havana, 20.02.1928. [online], <https://ihl-databases.icrc.org/dih-traits/INTRO/290?OpenDocument> (accesat 28.12.2020).

15 Convenția de la Paris, art. 2.

16 Convenția de la Paris, art. 5.

17 Ordinul autorității irlandeze de aviație (naționalitatea și înregistrarea aeronavelor. No. 634/2005, art. 5. [online] <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2005/si/634/made/en/print>, (accesat 28.12.2020).

18 Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С.. Международное право, 2-е изд., Москва: Международные отношения, 2007 г., с. 637.

privind aviația civilă internațională din 1944. În același timp, principalele realizări ale Convenției din 1919 în domeniul reglementării juridice a spațiului aerian al statelor au generat noi dificultăți de reglementare.

Chiar înainte de sfârșitul celui de-al doilea război mondial, statele victorioase au recunoscut necesitatea reglementării sectorului aviației civile, drept urmare a schimbării destinației a mii de avioane militare în avioane de transport civil.

Învechite din cauza creșterii rapide a traficului aerian și a accelerării inovațiilor tehnologice în domeniul aviației, acestea au fost înlocuite de Convenția de la Chicago, în vigoare din 1947.<sup>19</sup>

Convenția din 1944 privind aviația civilă internațională<sup>20</sup> (Convenția de la Chicago) a înlocuit Convenția de la Paris și alte tratate internaționale menționate mai sus, bazate pe aceasta. Este de remarcat faptul că acest act normativ internațional, după ce a moștenit dispoziția privind suveranitatea statelor asupra spațiului lor aerian din Convenția de la Paris din 1919, nu a urmat abordarea unificată a acestuia din urmă în ceea ce privește comunicațiile aeriene.

Convenția de la Chicago se bazează pe trei principii fundamentale:

- a) Principiul suveranității exclusive și complete a statelor asupra propriului spațiu aerian;
- b) Principiul respectării libertății de a zbura în spațiul atmosferic liber;
- c) Principiul asigurării siguranței aviației civile internaționale.

În acest sens este de menționat faptul că structura spațiului aerian este deja dezvăluită în 18 anexe la convenție. Acestea conțin standardele și practicile recomandate (SARP) ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), care acoperă toate aspectele tehnice și operaționale ale operațiunilor de zbor și sunt îmbunătățite de Biroul de navigație aeriană al OACI.

Statele Unite au promovat liberalizarea aviației civile și au propus ca noțiunea „libertatea aerului” să fie consacrată în Convenție. Această poziție se explica la momentul respectiv prin creșterea puternică a cererii de transport pe piața sa internă către cele internaționale. Pentru Statele Unite ale Americii, această conferință a reprezentat o înfrângere ideologică și politică, deoarece textul Convenției a fost marcat de eșecul viziunilor economice liberale pe care le-au promovat.<sup>21</sup>

Principala dificultate, care încă nu a fost reglementată niciun întrun act juridic internațional, se referea la limitele de altitudine ale spațiului aerian. Inițial, se credea că suveranitatea statului se extinde la nesfârșit, dar această interpretare a fost ulterior supusă revizuirii din cauza descoperirilor din sfera spațială și a necesității reglementării sale juridice.

19 Dupont Pascal M., *Manuel de droit aérien: souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, collection Études internationales. Paris: Éditions A. Pedone, 2015, p.36

20 Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, SUA la 7 decembrie 1944, ratificată 11.05.1994 (Convenția de la Chicago) [online], [http://www.caa.md/files/2013\\_02/272.pdf](http://www.caa.md/files/2013_02/272.pdf). (accesat 28.12.2020)

21 Strange S., *States and Markets*. London: Bloomsbury Academic, 2015. p. 179-180.

Atît cît prevederile normative în domeniul dreptului aerian și cele din domeniul dreptului spațial dispun de propriile concepte și se bazează pe principii diferite,<sup>22</sup> cu atît este mai dificil să fie identificată o poziție comună cu privire la limita superioară a spațiului aerian.

Problema este în continuare agravată de conflictul de interese al statelor în stabilirea unei limite de altitudine pentru spațiul aerian, dictată de prioritatea de control asupra spațiului aerian național pentru a asigura securitatea acestora și interesul comunității internaționale, care impune o limită scăzută, motivată de principiul libertății spațiului cosmic.

În același timp, nu au existat încercări consistente de a rezolva această problemă nici în legislația națională a statelor. Regatul Unit, de exemplu, reafirmând că suveranitatea națională se aplică și spațiului aerian, afirmă că nu există o înălțime stabilită la care spațiul aerian încetează și începe spațiul cosmic.

Există un punct de vedere demn de remarcat în conformitate cu care: „În scopuri practice, limita ar trebui să fie cea mai mare altitudine la care o aeronavă o poate zbura.”<sup>23</sup> În mod firesc, această definiție, date fiind progresele științifice din industria aeronautică, este puțin probabil să adauge claritate definiției limitei dintre spațiul aerian și spațiul cosmic.

La mijlocul secolului trecut, juriștii *Leon Lipson și Nicolas de B. Katzenbach* au subliniat oportunitatea stabilirii limitei superioare a spațiului aerian nu mai mică decât nivelul actual al zborurilor aeronavelor și nici mai mare decât nivelul celei mai mici orbite a sateliților.<sup>24</sup> Astfel, raționamentul logic nu a adus certitudinea necesară identificării unei soluții, deoarece ar rămîne o fișie foarte largă de spațiu, așa cum au propus *Philip C. Jessop și Howard J. Taubenfeld*, de la 25 la 90 mile deasupra nivelului mării),<sup>25</sup> în care ar urma să fie stabilită linia dintre spațiile aerian și cel cosmic.

Acest lucru a permis altor autori să-și propună propria abordare, în conformitate cu care, între limita superioară a spațiului aerian în care acționează forțele aerodinamice de ridicare și limita inferioară a spațiului cosmic, ar trebui recunoscută existența unui spațiu intermediar, desemnat de mezosferă, în care ar trebui să funcționeze un regim juridic special.<sup>26</sup>

Cu toate acestea, cea mai oportună idee, care satisface atît considerațiile de securitate națională ale statelor, cît și interesele comunității internaționale în dezvoltarea progresivă a dreptului aerului, a fost inițiativa sovietică, supusă spre examinare Co-

22 Videla-Escalada F.N. *Aeronautical law*. Brill: Leiden, 1980, p. 51-53.

23 Marston G., *United Kingdom Materials on International Law 1999*. In: *British Year Book of International Law 1999*. Oxford University Press. Vol. 70, 2001. p. 520-521.

24 Lipson. L., Katzenbach N. de B. *Report to the National Aeronautics and Space Administration on the Law of Outer Space*. Chicago: American Bar Foundation, 1960. 240 p.

25 Jessup Ph.C., Taubenfeld H.J. *Controls for Outer Space*. New York: Columbia University Press, 1959. 355 p.

26 Haanappel P.P.C. *The law and policy of air space and outer space: a comparative approach*. Kluwer Law International, 2003, p. 27.

mitetului ONU pentru utilizarea pașnică a spațiului cosmic la sfârșitul anilor '70 ai secolului al XX-lea. Esența acestui concept, care, deși nu a fost consacrat în actele juridice internaționale, ci datorită popularității sale, a devenit o normă cutumiară a dreptului internațional, este de a stabili limita inferioară a spațiului cosmic la o altitudine de 100-120 km deasupra nivelului mării (fără consolidare juridică specială a mezosferei).

În conformitate cu articolul 5 din Convenția de la Chicago, fiecare Stat contractant este de acord ca toate aeronavele celorlalte State contractante, care nu sunt folosite pentru servicii aeriene internaționale regulate, să aibă dreptul de a pătrunde pe teritoriul său, sau de a-l traversa în tranzit fără escală și de a face escale necomerciale, fără obligația de a obține o autorizație prealabilă, sub rezerva ca să se respecte dispozițiile Convenției de față și sub rezerva dreptului pe care-l are statul survolat de a cere o aterizare.<sup>27</sup>

Acesta este motivul practic pentru clasificarea traficului aerian din punct de vedere aeronautic în două grupuri: dacă traficul aerian neregulat poate fi efectuat fără permisiunea prealabilă, atunci pentru traficul aerian regulat, deși sunt stabilite libertățile aeriene, există întotdeauna o procedură de autorizare.

În pofida acestor prevederi, în practică, multe state încă mai stabilesc o procedură de autorizare a aeronavelor străine pentru a efectua servicii aeriene neregulate pe teritoriul lor, subminând astfel prevederile fundamentale ale Convenției de la Chicago. Acest tip de permisiune se solicită de obicei înainte de zbor și se eliberează într-o formă simplificată (în comparație cu zborurile obișnuite) și, uneori, se aplică o procedură de notificare, conform căreia realizarea serviciilor aeriene neprogramate este permisă sub rezerva autorizației de control al traficului aerian.

Prin urmare, era normal să credem că la Chicago, Statele Unite aveau interesul să promoveze o aviație civilă fără restricții comerciale. Cu toate acestea, de cealaltă parte a Atlanticului, statele europene doreau să vadă aviația civilă internațională foarte reglementată. Această poziție a fost explicată prin faptul că, dacă aviația civilă ar fi fost complet liberalizată în 1944, companiilor europene le ar fi fost greu să supraviețuiască în fața unei concurențe acerbe din partea transportatorilor americani.<sup>28</sup>

Compromisul care a rezultat din negocieri a fost propus de Canada, care a sugerat elaborarea și punerea în aplicare a unei reglementări internaționale care impunea statelor membre să exercite un control efectiv asupra cerului lor și care a omis în mod deliberat toate articolele cu caracter comercial.

Textul Convenției stabilește: „Nici un serviciu aerian internațional regulat nu va putea fi exploatat deasupra sau în interiorul teritoriului unui Stat contractant dacă nu are permisiunea specială sau orice altă autorizație a statului respectiv și cu condiția de a se conforma celor cuprinse în această permisiune sau autorizație.”<sup>29</sup>

27 Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, SUA la 7 decembrie 1944, ratificată 11.05.1994, art. 5 [online], [http://www.caa.md/files/2013\\_02/272.pdf](http://www.caa.md/files/2013_02/272.pdf). (accesat 28.12.2020)

28 Strange S., *States and Markets*. London: Bloomsbury Academic, 2015, p 173.

29 Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, SUA la 7 decembrie 1944, ratificată 11.05.1994, art. 6 [online], [http://www.caa.md/files/2013\\_02/272.pdf](http://www.caa.md/files/2013_02/272.pdf). (accesat 28.12.2020)

Astfel, articolul 6 al Convenției a reflect esența compromisului dintre Marea Britanie și Statele Unite, stabilind posibilitatea semnatarilor de a recurge la acorduri bilaterale, în funcție de gradul de liberalizare dorit.

Pînă la liberalizarea aviației civile la sfârșitul anilor 1970, standardele internaționale de aviație civilă au fost ghidate de două principii care erau atât complementare, cât și antagonice: a) principiul egalității suverane a statelor, în centrul tuturor convențiilor internaționale, și b) libertățile aerului.

Deși relațiile internaționale din domeniul aviației civile se bazează pînă în prezent pe bilateralism, în conformitate cu acordurile de tip „Bermude” și „cer deschis”, caracterul multilateral al Convenția de la Chicago este fundamentat în articolele care tratează aspecte non-economice ale aviației civile internaționale.

Acest element reflectă și esența OACI, creată în 1949, care recomandă standarde minime în ceea ce privește siguranța și pregătirea personalului. Această structură oferă fiecărui stat membru posibilitatea de a-și dezvolta propria aviație civilă internațională și de a oferi umanității un mijloc de transport fiabil, eficient și econom.<sup>30</sup>

O trecere în revistă a evenimentelor istorice din a doua jumătate a secolului al XX-lea ne permite să constatăm ca a fost foarte dificil ca SUA și statele europene să ajungă la un consens cu privire la sistemul de norme de drept internațional care reglementează sectorul aviației. Într-adevăr, Statele Unite a dorit să genereze un câmp economic total liberalizat, iar statele europene își doreau o convenție rigidă care să stabilească standarde clare pentru state și transportatori.

La Conferința de la Geneva din 1947,<sup>31</sup> constatînd imposibilitatea de a adopta propunerea multilateralismului pur, statele prezente și-au propus să pledeze pentru un sistem internațional hibrid. Cu toate acestea, deși această Conferință nu s-a soldat cu un acord, au fost emise mai multe recomandări, inspirate din Acordurile Bermude<sup>32</sup> semnate cu un an mai devreme și incluse în majoritatea acordurilor bilaterale din „Era Bermudiană”.

Astfel, sistemul de norme internaționale care reglementează aviația civilă este unul care combină multilateralismul și bilateralismul în relațiile interstatuale.<sup>33</sup>

Chiar și astăzi, libertățile aerului constituie ansamblul drepturilor de transport care pot fi acordate transportatorilor, conform acordurilor bilaterale semnate între state. Pînă în prezent sunt nouă libertăți ale aerului, toate independente una de cealaltă. Mai mult, observăm o corelație între gradul de liberalizare și cifra corespunzătoare

30 Dupont Pascal M., *Manuel de droit aérien: souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, collection Études internationales. Paris: Éditions A. Pedone, 2015, p.37

31 OACI, *Préparation d'un accord multilatéral sur les droits commerciaux*. Travaux de la commission spécialisée, Genève, novembre 1947.

32 Acord între guvernul Regatului Unit și guvernul Statelor Unite privind serviciile aeriene între teritoriile lor respective, 11.02.1946 [Accords de Bermudes I]. [online] <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2121&context=ils> (accesat 15.01.2021)

33 Baily M., Gordon R. J., Bresnaha T. F., *Competition, Regulation, and Efficiency in Service Industries*. In: *Brookings Papers on Economic Activity Microeconomics*, 1993. p. 71-74.



libertății. Astfel, primele două sunt de bază, iar ultimele oferă o liberalizare completă a cerului, drept spațiu de transport a pasagerilor, mărfurilor și poștei. Acestea au fost concepute pentru a remedia lipsa unor norme de natură comercială care reglementează transportul aerian între două teritorii, prevăzute în Convenția de la Chicago.

Primele cinci libertăți ale aerului sunt incluse, printre altele, în două acorduri încheiate la Conferința de la Chicago din 1944:

- a) Acordul internațional de tranzit pentru serviciile aeriene<sup>34</sup> și
- b) Acordul internațional de transport aerian.<sup>35</sup>

Acordul de tranzit a fost ratificat de majoritatea statelor semnatare ale convenției și include primele două libertăți ale aerului. Acestea din urmă corespund dreptului de zbor al unei aeronave care aparține statului terț fără a ateriza acolo și permit o oprire într-un alt stat din motive tehnice, de exemplu pentru realimentare sau pentru reparații.<sup>36</sup>

Aceste libertăți de bază constituie fundamentul ce urmează să permită realizarea unei aviației civile sigure. În ceea ce privește Acordul de transport, acesta garantează dreptul la următoarele trei libertăți. Considerate prea ambițioase și liberale la vremea respectivă de marea majoritate a statelor prezente la conferință, doar 11 state au semnat imediat acest acord.<sup>37</sup> Acest act normative a intrat în vigoare doar la data de 8 februarie 1945, moment în care Statele Unite ale Americii s-au retras din accord.

Printr-o curiozitate politico-istorică, la momentul semnării Convenției de la Chicago, insulele Bermude încă erau colonie a Marii Britanii, geografic plasate foarte aproape de Florida. Din acest motiv, British Overseas Airways Corporation (BOAC), o companie aeriană britanică, putea trece cu ușurință Atlanticul pentru a ateriza pe un alt teritoriu britanic.<sup>38</sup>

Cu toate acestea, în temeiul Convenției de la Chicago, lipsa deținerii sau controlului asupra unui astfel de teritoriu pentru Statele Unite peste Oceanul Atlantic constituia un dezavantaj, din cauza naturii restrictive a rutelor internaționale. În plus, situația economică nefavorabilă a Marii Britanii după cel de-al doilea război mondial a făcut ca acest stat să fie deschis la semnarea diferitelor acorduri mai mult sau mai puțin avantajoase.

Această poziție slabă față de Statele Unite a depășit convingerile protecționiste și de reglementare ale Marii Britanii în timpul Conferinței Bermudelor, având ca efect acceptul acesteia din urmă a propunerilor liberale americane.<sup>39</sup> În acest context,

34 Acordul internațional de tranzit al serviciilor aeriene, din 7.12.1944, în vigoare 30.01.1945.

35 Acordul internațional privind transportul aerian, din 7.12.1944, în vigoare din 8.02.1945.

36 Haanappel P.P.C. *The law and policy of air space and outer space: a comparative approach*. Kluwer Law International, 2003, p. 241-246.

37 Coulibaly S., *Les accords des Bermudes et les accords bilatéraux des états membres du Traité de Yaoundé*, Université McGill, 1978, p. 21 [online] <https://escholarship.mcgill.ca/concern/theses/sf268646z> (accesat 28.12.2020)

38 Strange S., *States and Markets*. London: Bloomsbury Academic, 2015, p. 175

39 Coulibaly S., *Les accords des Bermudes*, p. 23.

cele două state au semnat primele Acorduri Bermude, care au permis ca semnatarii să fie conectați prin aer de ambele părți ale oceanului.<sup>40</sup>

Ratificate în 1946, Acordurile Bermude (Bermude I) au legat Statele Unite și Marea Britanie în conformitate cu principiile care stabilesc condițiile pentru operarea serviciilor aeriene și a drepturilor de trafic.<sup>41</sup> Complementare Convenției de la Chicago, acestea au definit practic condițiile de navigație aeriană între cele două state, abordând concepte precum naționalitatea companiilor și a aeronavelor, capacitatea (aprovizionarea), egalitatea de șanse în domeniul comercial, regulile tarifare, rutele de zbor, reglementari ce țin de siguranță și securitate, taxe și impozite etc.<sup>42</sup>

Noțiunile de echitate comercială și reciprocitate au fost esențiale pentru aceste acorduri, concepute într-un efort de a păstra suveranitatea, cu scopul declarat de a acorda avantaje comerciale importante companiilor aeriene nou formate.

Un an mai devreme, în primăvara anului 1945, 31 de transportatori s-au adunat la Havana și în iarna aceluși an au înființat o organizație neguvernamentală de transportatori internaționali.<sup>43</sup>

Astfel a fost creată Asociația Internațională a Transportului Aerian (IATA),<sup>44</sup> într-un context marcat de intensificarea traficului aerian global. În plus, IATA a umplut vidul comercial lăsat de Convenția de la Chicago, acționând ca un organism neguvernamental care se autoreglează pentru concurența dintre transportatorii privați.

Din anii 1960, a început o reconfigurare a sectorului transportului aerian, explicată de o accelerare consistentă a progreselor tehnologice în sistemele de navigație și alte componente ale aeronavelor. Aceste progrese au făcut avioanele mai eficiente și mai sigure, putând astfel să transporte mai mulți pasageri în mai puțin timp.<sup>45</sup>

Profitând de aceste realizări ale progresului tehnico-științific, transportatorii, au început să adauge un număr mare de locuri la destinațiile desemnate prin acorduri interstatale,<sup>46</sup> în speranța de a acoperi costurile acestor noi flote.

Cu toate acestea, una dintre consecințele regimului Bermudelor a fost aceea că a permis IATA să devină un fel de cartel de stabilire a prețurilor, provocând astfel incapacitatea transportatorilor de a concura pe tarife.<sup>47</sup> Într-adevăr, la negocierea

40 Acord între guvernul Regatului Unit și guvernul Statelor Unite privind serviciile aeriene între teritoriile lor respective, 11.02.1946 [Accords de Bermudes I]. [online] <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2121&context=ils> (accesat 15.01.2021)

41 Naveau J., Godfroid M., Frühling P., Précis de droit aérien, 2 éd., Bruxelles: Bruylant, 2006, p. 48.

42 Idem, p. 50-53

43 Hannigan J. A., Unfriendly Skies: The Decline of the World Aviation Cartel. In: The Pacific Sociological Review, 1982, p.107-119 [Hannigan].

44 Baily M., Gordon R. J., Bresnaha T. F., Competition, Regulation, and Efficiency in Service Industries. In: Brookings Papers on Economic Activity Microeconomics, 1993, p. 74.

45 Strange S., States and Markets. London: Bloomsbury Academic, 2015, p. 175

46 78 Bermudes I, supra note 56 (Il est important de se rappeler qu'à cette époque, les routes internationales étaient désignées par les États impliqués, prévus par les accords de Bermudes)

47 Dempsey P. S., Regulatory Schizophrenia: Mergers, Alliances, Metal-Neutral Joint Ventures and the Emergence of a Global Aviation Cartel. In: Journal of Air Law and Commerce, 2018, p.3-44.

acordurilor Bermude I, unul dintre compromisurile făcute Marii Britanii a fost includerea unei clauze referitoare la controlul prețului biletului de către statele părți la acorduri. Prin urmare, acestea au încredințat IATA rolul de a stabili prețurile pentru călători și pentru transportul de mărfuri.<sup>48</sup>

În același timp, trei mari companii americane, Boeing, McDonnell Douglas și Lockheed, au profitat de piața imensă a Statelor Unite, de contractele guvernamentale pe domeniul apărării și de creșterea aviației civile. Deoarece importanța aviației a fost demonstrată în timpul celui de-al doilea război mondial în Europa, statele au acordat subvenții generoase producătorilor, asigurându-se în același timp că le folosesc pentru cercetare și dezvoltare.

Această cursă frenetică între anii 1950 și 1960 dintre producătorii de aeronave pentru a aduce pe piață avioane mai mari, mai fiabile, mai rapide și mai economice generată de dorința de a crește numărul de locuri disponibile, a dus la destabilizarea sectorului la sfârșitul deceniului.<sup>49</sup>

De la sfârșitul celui de-al doilea război mondial până în 1978, caracteristicile sistemului internațional de gestionare a aviației civile ar putea fi separate și reunite sub două principii. În primul rând, acordurile bilaterale semnate între state prevedeau condițiile de operare ale transportatorilor desemnați. Apoi, prețurile percepute pentru transportul aerian au fost stabilite de diferite conferințe multilaterale ale IATA.

Aceste tarife, stabilite la intervale de șase luni, au fost destinate standardizării concurenței între transportatori, astfel încât aceeași conexiune să coste același preț, indiferent de compania aeriană aleasă. Statele încă mai puteau să profite de o clauză discreționară cu privire la aceste prețuri, de care doar Statele Unite au profitat prin intermediul autorității competente din domeniul aviației civile din Statele Unite, Consiliul aviației civile (CAB).

Această prevedere a fost utilizată în special la începutul anului 1963, când IATA a majorat tarifele pentru conexiunile internaționale cu 5% aparent, fără niciun motiv. CAB a dezaprobat imediat aceste creșteri, susținând în același timp o abordare mult mai liberală și expunând companiile care postează aceste tarife legilor antitrust și, în același timp, proceselor judiciare.<sup>50</sup>

Pe măsură ce CAB și-a revizuit poziția, criza a fost rezolvată. Cu toate acestea, acest eveniment a fost una dintre primele încălcări ale sistemului de prețuri și a anunțat politici de dereglementare a aviației civile.

Pe de altă parte, acest episod, denumit „criza Chandler“ (datorită locației geografice în care a avut loc), a dus și la liberalizarea așa-numitelor servicii „suplimentare“, un tip de zboruri ieftine accesibil populației, predecesorul *low cost*-ului modern. O

48 Hannigan J. A., *Unfriendly Skies: The Decline of the World Aviation Cartel*. In: *The Pacific Sociological Review*, 1982, p.74 -113

49 Idem.

50 Coulibaly S., *Les accords des Bermudes et les accords bilatéraux des états membres du Traité de Yaoundé*, Université McGill, 1978, p. 31 [online], <https://escholarship.mcgill.ca/concern/theses/sf268646z> (accesat 28.12.2020) p 31.

adevărată revoluție, intrarea pe piață a acestor transportatori a evidențiat perimarea prevederilor normative și de reglementare, inducând în același timp o schimbare a obiceiurilor de consum în rândul pasagerilor, care s-au reorientat de la căutarea zborurilor regulate și a confortului, la cel mai mic preț al biletului.<sup>51</sup>

Caracterul complex al dreptului aerian se exprimă prin coexistența dreptului public și a dreptului privat, a dreptului internațional și a dreptului intern. Această disciplină, care scapă oricărei clasificări, împrumută din dreptul public tot ceea ce ține de organizarea spațiului aerian, poliția de navigație aeriană și relațiile aeriene internaționale. Dreptul privat reglementează statutul aeronavei și al personalului de zbor și alte elemente reflectate în contractul de transport aerian.<sup>52</sup>

Specificul relațiilor sociale supuse reglementării care s-au dovedit a fi reflecția progresului tehnico-științific la acea perioadă, s-a materializat în așa numitele „libertăți ale aerului“ și în edificarea unei noi ramuri a dreptului internațional public — dreptul internațional aerian. Astfel, putem constata faptul că dreptul internațional aerian în cadrul perioadei supuse analizei este rezultatul contradicției dintre interesul suveran al statului de a-și controla propriul spațiu aerian și și a celor mai liberale tendințe de dezvoltare ale pieții, adică edificarea libertăților aerului care aveau drept obiectiv de a asigura un transport sigur, rapid și accesibil pentru un număr cât mai mare de beneficiari.

---

51 Idem

52 Dupont Pascal M., *Manuel de droit aérien: souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, collection Études internationales. Paris: Éditions A. Pedone, 2015, p. 12