Royaume du Maroc

Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Sidi Mohamed Ben Abdellah

Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales-Fès

المملكة المغربية

وزارة التربية الوطنية والتكوين المهني والتعليم العالي والبحث العلمي

جامعة سيدي محمد بن عبد الله

كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية-فاس

Centre des Etudes Doctorales: Sciences Juridiques et Politiques

Laboratoire de recherche : Droit des Transports, de la Distribution et de la Logistique

Thèse pour l'obtention du Doctorat

en Droit Privé

Sous le thème :

Droit et Pratique de la sécurité du transport aérien

Présentée et soutenue par:

Mme. Hasna SLAMTI

Sous la direction du Professeur:

Pr. Abdellah MARGHICH

Membres du Jury :

Pr. Abdelaziz SQUALLI	**PES - FEJES - Fès**	**Président**
Pr. Abdellah MARGHICH	**PES - FEJES - Fès**	**Suffragant**
Pr. Driss JOUIDI	**PES - FEJES - Fès**	**Suffragant**
Pr. Mohamed ZRIOUEL	**PES - FEJES - Meknès**	**Suffragant**

Année Universitaire : 2018-2019

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur le président Abdellaziz SKALI, d'avoir accepté gentiment de présider cette soutenance de thèse.

Mes remerciements et ma reconnaissance à mon directeur de thèse Monsieur Abdellah MARGHICH qui, durant toutes ces années, a porté et soutenu mes travaux par sa sollicitude; sa compétence et sa grande expertise.

Je remercie ceux qui m'ont fait l'honneur d'être membre de mon jury. Je leur adresse toute ma considération et mon respect pour leurs qualités de chercheurs; particulièrement Monsieur Driss JOUIDI pour son soutien permanent ses conseils et son grand professionnalisme.

Finalement, je remercie toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin pour la réalisation de ce travail.

Liste des principales abréviations

AAC	Administration Aviation Civile
AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
ATC	Air traffic control
ATPL	Licence de pilote de ligne
ATS	Air traffic System
ACI	Airports Council International
AFI	Assistant Flying Instructor
AIMAC	Académie Internationale Mohammed VI de l'Aviation Civile
AVSEC	Aviation security
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique
BEA	Bureau enquêtes accidents
CNS/ATM	Systèmes de communications de navigation, surveillance/gestion de la circulation aérienne
CDOU	Centre directeur d'opération d'urgence
CDB	Commandant de bord
CFIT	Controlled Flight into Terrain
CPL	Licence de pilote professionnel
CTA	Certificat de transport aérien
CA	Cour d'appel
Cass	Cour de cassation
CFTACM	Centre de formation des techniciens météo et circulation aérienne du Maroc
CFIT	Controlled Flight into Terrain
CJCE	Cour de Justice des Communautés européennes
CMA	Programme universel d'audit de sécurité (Continuous Monitoring Approach)
D.T.S	Droit de tirage spécial
DSAC/IR	Direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale
EUROCONTROL	European Organisation fort he Safety of Air Navigation
FAA	Federal aviation administration

FAR	Federal Aviation Regulations
FIR	Région d'information de vol
GAPS	Ground Accident Prevention system
IATA	Association internationale du transport aérien
IFR	Instrument flight rules (vol aux instruments)
IOSA	Operational Safety Audit
IR	Qualification de vol aux instruments
ONDA	Office Nationale des Aéroport
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OPACI	Organisation provisoire de l'aviation civile internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
OMI	Organisation maritime internationale
PEL	Licence et qualification
PCM	Poste de commandement mobile
PNS	Plan National de Sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SAFA	Safety Assessment of Foreign Airgraft
SARP	Standards and recommended practices (normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil de l'OACI en vertu de l'article 90 de la convention de Chicago)
SIS	Service incendie et sauvetage
SMS	Safety Management System
VFR et IFR	Visual Flight Rules (régime de vol à vue) et Instrumental Flight Rules (régime de vol aux instruments)
USOAP	Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (Universal Safety Oversight Audit Programme

Plan sommaire

Liste des principales abréviations 0

Plan sommaire 3

Introduction 4

PARTIE I : LA REASALISATION DE LA SECURITE AERIENNE 19

Chapitre I- les particularités juridico-institutionnelles de la SA 22

Section I : La mitigation de l'assise institutionnelle 22

Section II- la dispersion de l'assise juridique 61

Chapitre II- les particularités socio-économiques de la SA 113

Section I : la composante humaine de la sécurité aérienne 113

Section II : La composante technique de la sécurité du transport aérien. 150

Conclusion de la première partie: 194

Partie II : La mise en œuvre de la sécurité du transport aérien 195

Chapitre I- De l'incorporation à l'exécution de la réglementions de la sécurité aérienne 198

Section I- L'incorporation de la réglementation de la SA au droit interne 198

Section II – L'effectivité de l'uniformisation 238

Chapitre II- la responsabilité consécutive de l'inexécution de la réglementation de la SA 292

Section I- La conception statique de la responsabilité 292

Section II- la conception dynamique de la SA 356

Conclusion de la deuxième partie 384

Conclusion générale 385

Introduction

Le transport aérien est un vecteur primordial pour le développement économique et social des nations et leur intégration au niveau régional et international[1]. Il est caractérisé par une évolution très importante sur le plan économique[2] et technologique que chaque nation est appelée à suivre pour faire du secteur de l'aviation civile un secteur performant, capable de relever les défis dus à la globalisation et à la concurrence.

Toutefois l'organisation, et le mode de fonctionnement des entreprises impliquées peuvent s'avérer critique, surtout dans un contexte où la course à la rentabilité fait désormais la loi. En effet l'environnement opérationnel du secteur de transport aérien est très incertain et la moindre faute peut causer un accident fatal.

L'accident aérien c'est d'abord un traumatisme social grave, «catastrophique » au sens littéral du terme, il y a une véritable « rupture » du lien social car dans notre société, techniquement évoluée, l'accident d'avion est considéré comme « intolérable».

Un des rôles des juridictions est de tenter de « raccommoder » ce lien social rompu en tentant, non seulement de comprendre causes et circonstances exactes du sinistre, mais aussi de poser les règles de bases de la sécurité, vérifié si les différents intervenants[3] ont réellement fait ce qu'ils devaient faire, au moment ou ils devaient le faire. Il faut donc une adéquation entre l'encadrement juridique de la sécurité aérienne et les attentes des divers intéressés. Mieux encore, les juridictions focalisent leur travail sur la prévention et l'éradication des risques pour éviter la catastrophe. Sous l'angle de la sécurité, le droit s'intéresse à la fiabilité technique des aéronefs et à la compétence du personnel, mais aussi, il veille sur la protection des aéroports et des appareils contre les interventions illicites. En dépit de la multiplication récente des normes, l'émergence du transport aérien axé sur les questions de sécurité n'a pas été aisée.

[1]- En 2012, on compte 2,9 milliards de personnes transportées par avion, environ 31 millions de départs d'aéronefs dans le monde, et ces chiffres doubleront certainement d'ici 2030 (cf. OACI, « faits et chiffres », [http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/FactsFigures_FR.aspx] cons. le 13/06/13).

[2]- L'IATA précise dans une présentation du 24 octobre 2017 que le nombre de passagers aériens sera dans 18 ans presque le double des quatre milliards de voyageurs de cette année. Cette prévision se fonde sur le taux de croissance annuel composé (TCAC) de 3,6% indiqué dans la plus récente mise à jour de la prévision sur 20 ans concernant les voyages aériens.

[3]- Il s'agit de l'ensemble des intervenants du secteur aérien.

Le concept de sécurité dans le transport aérien pose d'énormes problèmes dans son appréhension. Certes, les mots qui le composent pris isolément ne sont pas difficiles à cerner mais c'est surtout le terme pris dans sa globalité qui est difficile à cerner.

En effet, la notion de sécurité peut-être difficile à appréhender ; mais il faut la comprendre comme l'état d'esprit d'une personne qui se sent tranquille et confiante. C'est le sentiment, bien ou mal fondé, d'être à l'abri de tout danger et risque; il associe calme, confiance, quiétude, sérénité, tranquillité, assurance, sûreté[4]. Mais ici ce mot de sécurité renvoie à l'idée de protection contre les risques qui peuvent menacer l'aviation civile. L'avion apparaît non plus tant comme l'un des piliers de notre univers moderne et mondialisé, mais comme une technologie porteuse de risques de masse. On interroge les scientifiques, les bases de données, les experts de tous horizons, comme autrefois on consultait les esprits des anciens. On dépolit tous les moyens et le savoir disponible pour se protéger contre le risque.

Dans sa conception stricte la sécurité est définie comme une situation dans laquelle le risque n'est pas prévu. Le professeur Cornu la définie comme étant la mise en place des mesures et des moyens pour se prémunir de la réalisation des risques[5]. Mais au-delà, la sécurité répond à un souci d'anticipation des conséquences financières du risque. La socialisation du risque est une forme de sécurité. En effet, l'autre versant de la sécurité est la compensation des risques réalisés, c'est-à-dire les mesures qui visent à la réparation des dommages des victimes qui ont subi la réalisation du risque. Philippe Delebecque souligne justement que la sécurité n'est pas la sûreté[6]. En effet, « la sécurité des vols renvoie aux mesures de prévention et d'indemnisation des victimes des accidents de nature technique et se distingue ainsi de la sûreté qui renvoie aux mesures préventives prises pour lutter contre les actions volontaires et illicites sur les biens et les personnes c'est-à dire en matière de piraterie et terrorisme[7].

Ainsi, lorsqu'on parle de sécurité du transport aérien, on parle des moyens matériels et humains qui visent à protéger l'aviation civile contre tout incident et accident menaçant la

[4]- http://www.lex-aero.com (consulté le 12 /03/2014….

[5]- G. Cornu, dictionnaire du vocabulaire juridique..

[6]- P. DELEBEQUE, « L'évolution du droit maritime en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement », RECUEIL-IRES-FORUM-2015, Rabat – 30 novembre 2015.

[7]- P. DELEBECQUE, « La Convention de Montréal du 28 mai 199 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien», in Journal de droit international avril 2005, p.27.

sécurité de l'ensemble organisée[8]. On vise non pas les règles qui protégeraient spécifiquement et uniquement l'aviation civile, mais des règles qui concernent la sécurité de l'activité du transport aérien dans sa globalité. Ceci veut dire que la protection portera sur l'appareil en tant que moyen de transport, les passagers, le fret et les objets en tant que des éléments transportés.

L'équation n'est toutefois pas aisée à résoudre, elle est aussi ambigüe que complexe et mis en cause plusieurs éléments. C'est pour autant qu'elle a suscité l'intérêt de la communauté internationale. La convention de l'aviation civile de Chicago du 7 décembre 1944 ayant donné naissance à l'Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI)[9] était rédigée dans ce sens. Véritable organe normatif international, il initia très tôt une régulation à grande échelle par voie de normes au contenu essentiellement technique et douées d'effets juridiques au plan international. De part son activité, certain auteurs le qualifie « d'ordre juridique complet», exhaustif au sens d'un ordre interne[10]. Quoi qu'il en soit, il se dessine dans l'ensemble des normes de l'OACI des degrés de juridicité, entre les normes internationales, les pratiques recommandées[11], les prescriptions techniques énoncées dans les accords régionaux de la navigation aérienne et celles des prescriptions des procédures internationales qui présentent un caractère suffisamment précis[12]. Il a pour mission d'« élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale»[13] et d'assurer la sécurité aérienne.

---

[8]- L'appareil, les voyageurs et la cargaison.

[9]- La Convention de Chicago et ses Annexes prévoient le cadre juridique et opérationnel permettant aux États contractants de construire et de tenir à jour un système de sécurité/sûreté de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles. D'un point de vue strictement juridique, ce système vise à faire en sorte que l'aviation civile internationale fonctionne en toute sécurité et en toute sûreté, quels que soient la politique de transport aérien et les règlements économiques que les États contractants puissent suivre. En conséquence, quels que soient les changements apportés aux arrangements économiques, la responsabilité du respect et de la supervision de la sécurité/sûreté incombe toujours aux États contractants. Les États s'acquittent des obligations de supervision de la sécurité et de la sûreté que leur imposent la Convention et ses Annexes au moyen de lois et de règlements nationaux pertinents, ainsi que de dispositions prévues dans des accords bilatéraux de services aériens.

[10]- A. Ruwantissa, « Principles of Responsibility Relating to Aircraft Operations Over the High Seas, European Transport Law », Vol. XLI, n°1, 2006, p. 23.

[11]- Ensemble appelées SARP pour « standards and recommended practices »adoptées par le Conseil de l'OACI sur le fondement des articles 37.

[12]- L'ensemble des parties d'une procédure internationale ne peut être qualifiée de norme pour la présente étude, certaines appelant simplement à une conduite particulière et sont de fait dénuées de toute juridicité.

[13]- L'Aarticle 44 de la convention de Chicago énonce que: « L'Organisation a pour buts et objectifs 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: a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier; b) encourager les techniques de conception et d'exploitation

Ses 19 annexes[14] recoupent les éléments principaux non seulement de la gestion du transport aérien mais surtout des normes et pratiques approvisionnant la sécurité de ce secteur. L'adoption de l'annexe 19 marque un pas géant dans l'histoire de la sécurité aérienne[15]. Il a fallu attendre 30 ans pour que l'OACI crée une annexe pionnière dans la gestion de la sécurité aérienne. Ce pas révolutionne le mode de gestion de la sécurité de ce secteur. Il Souligne l'importance de l'implication de l'Etat dans la gestion de la sécurité et renforce la sécurité en regroupant dans une même annexe les dispositions de gestion de la sécurité qui s'appliquent à plusieurs domaines de l'aviation. Aussi tôt, l'annexe 19 pose les lignes directives d'un nouveau système de gestion de la sécurité et favorise l'évolution continue d'une stratégie proactive pour améliorer la performance de sécurité. Le fondement de cette stratégie de sécurité proactive repose sur la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS) qui pare systématiquement aux risques en matière de sécurité. L'instauration de règles communes et uniformes en matière de gestion du trafic et de sécurité aérienne a par conséquent favorisée des retombées positives sur le développement du transport aérien. En 2012, le secteur aérien a comptabilisé 23 accidents, soit un accident pour 2,5 millions de vol[16]. Le cabinet Ascend, spécialisé dans les questions aéronautiques, a montré que le transport aérien était deux fois

---

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

[14]- Les normes et pratiques recommandées de l'OACI sont regroupées dans dixneuf annexes à la convention de Chicago. Certaines visent la prévention des accidents, et sont consacrées à la sécurité de la navigation aérienne [pour les annexes: (1) Licences du personnel, (2) Règles de l'air, (3) Assistance météorologique à la navigation, (4) Cartes aéronautiques, (5) Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol, (6) Exploitation technique des aéronefs, (7) Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, (8) Navigabilité des aéronefs, (10) Télécommunications aéronautiques, (11) Services de la circulation aérienne, (12) Recherches et sauvetage, (13) Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, (14) Aérodromes, (15) Services d'information aéronautiques, (16) Protection de l'environnement, (18) Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses, (19) Gestion de la sécurité]. D'autres visent la prévention des actes d'intervention illicites à bord des aéronefs, par la sûreté de la navigation [pour les annexes (9) Facilitation et (17) Sûreté – Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite]. Il faut associer à ces règles les procédures de navigation aérienne adoptées par l'Organisation sur le fondement de l'article 37 de la convention de Chicago.

[15]- La nouvelle Annexe regroupe les dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité provenant de l'Annexe 1 — Licences du personnel, de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, de l'Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs, de l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne, de l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et de l'Annexe 14 — Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes. Ce regroupement élimine la répétition des normes et pratiques recommandées (SARP) dans différentes Annexes.

[16]- Statiques 2012 consultables sur https: //www.icao.int/safety/.

plus sûr qu'il y a quinze ans[17]. L'amplification des règles techniques est l'une des explications de cette amélioration des conditions de transport.

Il est évident que dans une activité aussi technophile que celle du transport aérien, l'édiction de règles nécessite de suivre les évolutions techniques et de réagir promptement aux dysfonctionnements d'ampleur. C'est pourquoi la Convention de Chicago attribue la compétence d'élaboration des normes techniques internationales à l'OACI (art. 37 de la Convention), véritable administration technique internationale aux compétences étendues et aux pouvoirs certains[18]. L'ensemble des documents élaborés par l'OACI (normes, pratiques recommandées, procédures internationales ou circulaires) présentent dès lors un caractère technique, puisqu'il s'agit, par exemple, de préciser les caractéristiques et les performances attendues d'un équipement, les règles et les moyens de communication entre les équipages ou encore les services du contrôle aérien. On comprend si vite que l'OACI prend le monopole de la réglementation technique de l'aviation civile en générale et de la sécurité aérienne en particulier[19]. Toutefois, il est important de signaler qu'en théorie, les Annexes à la convention n'ont pas de force de loi en soi puisqu'elles ne sont pas directement adoptées par les États membres. En d'autres termes, le respect des Annexes dépend de la bonne volonté des États membres de l'OACI. Cependant, et selon l'article 12 de la Convention de Chicago, les pays membres ont la responsabilité de s'assurer que leur réglementation nationale répond aux exigences minimales de la réglementation internationale.

Sous les auspices de l'OACI[20], d'autres conventions vont se succédèrent pour faire face aux différentes menaces à la sécurité des vols, des passagers et de leurs bagages. On voit alors naitre la convention de 1963 relative aux infractions commises à bord des aéronefs, la convention de 1970 sur la capture illicite d'aéronef, La convention de 1971 sur la sécurité de l'aviation civile et son protocole additionnel de 1988 sur la sécurité des aéroports. Ces trois conventions ont tous comme base la volonté commune de protéger la sécurité du transport

[17]- P. Hayes, Directeur de la sécurité aérienne chez Ascend, explique: "Airlines are getting safer—and more quickly than they're expanding. On average, overall airline operations are now twice as safe as they were 15 years ago." Voir article publié sur Gulliver busines travel
https://www.economist.com/blogs/gulliver/2012/01/airline-safety.

[18]- Pouvoir réglementaire, pouvoir administratif et pouvoir judiciaire.

[19] L'OACI jouit à travers son Conseil d'un pouvoir réglementaire (art. 55, alinéa l de la Convention de Chicago) et d'un pouvoir juridictionnel (art. 84, 85 et 86 de la Convention de Chicago), en particulier en cas de violation répétée des normes internationales. Compétence confirmée par la CIJ, cf. arrêt du 18 août 1972, Appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI, Inde vs Pakistan, Recueil 1972, p. 46 (www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1972_num_18_1_1700).

[20]- Convention de Chicago (1944): essentiellement, elle établit les bases des relations internationales en matière d'aviation civile.

aérien. Ils criminalisent les actes contre la sécurité de l'aviation civile internationale, et facilitent la coopération entre les Etats en vue d'empêcher la réalisation de ces actes, et s'assurer également qu'ils ne restent pas impunis partout où ils seront commis.

Ces conventions offrent aux transporteurs ainsi qu'aux passagers une sécurité lorsqu'ils franchissent les frontières des différents États qu'ils survolent lors de leurs voyages et leur assurent la sécurité sur les aéroports internationaux. On remarque très vite que; contrairement aux autres branches de droit, ces normes consacrent le droit aérien international dans son ensemble. Droit public et droit aérien privé conjuguent leurs efforts pour offrir au transporteur aérien une organisation qui lui permette de se développer[21]. En effet, l'évolution croissante de cette matière tend à faire abstraction de cette dichotomie[22] [23]. L'étude de la sécurité aérienne ne peut se faire en séparation de ces deux branches de droit. L'interdépendance et l'imbrication de droit public et de droit privé sont tellement marquantes que la distinction devient aberrante. Le droit de la sécurité aérienne traverse donc aisément la frontière entre le Droit public et le Droit privé. En effet, cette distinction est purement scolaire, le droit aérien international est avant tout une variante du droit international. En somme, nous rejoignant la critique de Roger Saint-Alary[24] sur la séparation du manuel de Marcel le Goff en deux tomes Droit aérien public/privé. Néanmoins, il reste toujours pertinent d'opérer un clivage entre ces deux dominantes. Il est ainsi intéressant de préciser à ce niveau que même si la sécurité du transport aérien est liée au droit privé, les aspects publicistes de la matière surgissent pour apporter des éléments déterminants dans la compréhension de la matière. Monsieur Palomar dans son ouvrage: « La course aux girafes » (P103-104) analyse la synergie des éléments différents qui malgré leurs disharmonies, leur association réussie à construire un spicilège harmonieux. Il précise ainsi que: « …le mécanisme construit par assemblage de morceaux provenant de machines hétérogènes, mais qui fonctionne cependant à la perfection », il reflèterait la possibilité actuelle d'une « harmonie compliquée », d'une « proportion intérieure liant entre elles des disproportions différentes. De la même façon et avec la même vision, le

[21]- M. De Juglart, E. Du pontavice, J. Dutheil de la rochère, G. Miller, « *Traité de Droit aérien* », Tome 1, LGDJ 1989. p.49 n°64.

[22]- Selon Roger Saint-Alary « les relations de droit public et de droit privé se sont tellement imbriquées au cours de ce quart de siècle qu'à plus d'un lecteur paraîtra peu conforme aux réalités actuelles un exposé qui, d'une manière aussi délibérée, sépare l'étude de ces deux sortes de relations ».

[23]- R. Saint-alary, M. Le Goff, « *Manuel de Droit Aérien* », t. I: Droit public, t. II: Droit privé. In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 14 N°1, Janvier-mars 1962. p. 223 critique consultable sur http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1962_num_14_1_12912 le 8/7/2017.

[24]- Idem.

droit international de la sécurité aérienne appelle souvent à une complémentarité entre droit publique et droit privé.

D'emblée, on sait que la sécurité aérienne est redevable à la convention de Chicago. À l'époque où le droit aérien n'en était encore qu'aux premiers balbutiements, cette convention, née d'un cheminement sinueux qui étonnera sans doute le juriste attentif à l'évolution du transport aérien, a su cadrer les mesures nécessaires pour la sécurité des vols.

Pis encore, face à la prolifération des accidents aériens, les Etats ont pris conscience de la nécessité et de l'urgence d'élaborer un ensemble cohérent d'instruments et de normes qui constituerait un cadre juridique spécifique à la sécurité du transport aérien. Il s'agit alors de progresser dans des études prescriptives, réactives et proactive pour améliorer les nombreuses règlementations nationales, régionales et internationales qui régissaient ce domaine au travers un organe suffisamment représentatif et de nature permanente capable de relever ce défi.

Ainsi, le monde de l'aviation civile subi la concurrence d'organes de coopération fonctionnant sur le fondement du droit international public dans le prolongement de la Convention de Chicago. Des scindions vont se faire selon les régions et les intérêts. Les plus despotiques en matière de sécurité aérienne sont les représentants respectifs du globe Américaine et Européenne la FAA[25] et l'AESA[26]. Ces derniers sont d'emblée les deux principales agences mondiales qui sont habilitée à certifier les nouveaux avions, les équipements et les formations des pilotes de l'aviation civile. Elles tiennent à jour les données concernant la sécurité des aéroports, le suivi de la sécurité des avions et des exploitants, les incidents et accidents aériens qui doivent faire l'objet de rapports publics publiés. Elles publient régulièrement les NOTAM[27]qui informent au niveau mondial les pilotes des conditions de vol et d'évènements susceptibles de nuire à la sécurité.

En parallèle, de nombreux organismes et organisations interviennent pour assurer la sécurité du transport aérien aussi bien qu'à l'échelle internationale, que régional et national : Il s'agit en général d'association d'organismes ou d'entreprises exerçant le même type

[25]- La Federal Aviation Administration (FAA) est une agence gouvernementale chargée des réglementations et des contrôles concernant l'aviation civile aux États-Unis. Elle dépend du département des Transports des États-Unis.

[26]- L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne a été établie par l'Union Européenne en 2003. En coopération étroite avec les autorités nationales, son objectif est de promouvoir les plus hauts standards de sécurité et de protection environnementale dans l'aviation civile. Voir: www.easa.europa.eu.

[27]- Notices to Airmen.

d'activité. On retrouve dans ce registre: l'association pour le recyclage des avions (AFRA), l'association internationale des transporteurs aériens (IATA)[28], l'Association des transporteurs aériens de la zone franc (ATAF). On trouve aussi les associations d'aéroports, des industries aéronautiques, des fournisseurs de service d'assistance à la navigation aérienne civile. Parmi ces associations, l'IATA est celle qui a le rôle le plus marquant[29]. Elle travail en étroite relation avec l'OACI dont l'objectif est d améliorer l'application de la réglementation internationale dans l'industrie des compagnies aériennes.

Les communautés vont alors faire le choix pragmatique d'appréhender le transport aérien sous un angle économique, celui de l'ouverture à la concurrence. Les questions de sécurité et de sûreté, considérées comme étant trop politiques et techniques, est par voie de conséquence, laissées aux Etats. Une première explication est évidemment économique et structurelle: le transport aérien ne cesse de croître grâce aux compagnies régulières, à celles à bas coûts ou aux charters. Il est vrai qu'il ne peut y avoir d'échanges, d'activités économiques sans transport en général et transport aérien en particulier. Or, dans ce domaine, les Etats membres de l'organisation internationale de l'aviation civile sont des acteurs importants aussi bien en tant qu'Etats d'immatriculation qu'Etats constructeurs d'appareils notamment par l'intermédiaire des grands constructeurs aéronautiques Airbus et Boeing. Ils concourent vers un intérêt commun la viabilité et la productivité du secteur. Il faut préciser à ce niveau que le monde de l'aviation civile est monopolisé par les deux grands blocs de l'industrie aéronautique à savoir les Etat Unis et l'Union Européenne. Ces deux dragons de l'aéronautique imposent leurs règles de sécurité à l'ensemble de la communauté de l'aviation civile. Ce ci se justifie aussi bien par leur place en tant que concepteurs et constructeurs du produit aéronautique que par leurs grandes puissances économiques et financières capables de

[28]- L'IATA œuvre dans l'intérêt des parties suivantes: 1)Pour les consommateurs, IATA s'assure de simplifier le processus d'achat des billets d'avions tout en s'assurant de faire fonctionner l'ensemble du système au moindre coût possible. C'est ainsi que s'offrent aux passagers divers moyens de procéder à la réservation et à l'achat de leurs billets, que ce soit par le téléphone ou par l'Internet. 2) IATA s'assure de permettre aux compagnies aériennes de procéder à leurs opérations en toute sécurité, de façon efficace, économique et par l'entremise de règles claires. 3) IATA sert aussi d'intermédiaire neutre entre les compagnies aériennes et les passagers, de même qu'entre les responsables du transport de marchandises.
Un grand réseau formé par les différents fournisseurs de l'industrie, sous la supervision d'IATA, apporte une solide expertise aux compagnies aériennes pour des solutions en tous genres. Face aux gouvernements, IATA s'assure que ces derniers sont informés des développements récents de l'industrie de l'aviation pour leurs permettre de prendre de bonnes décisions à long terme favorisant le développement et le bon fonctionnement de l'industrie aérienne.

[29]- Cette Organisation internationale regroupe et défend les intérêts de près de 93% des transporteurs aériens opérant selon un horaire fixe prédéterminé. L'IATA défend les intérêts des transporteurs aériens auprès des gouvernements et des organisations inter nationales. Elle œuvre afin de faciliter le développement de l'industrie des transport aérien et assurer sa sécurité.

réalisés des recherches avancées pour éradiquer les problèmes de sécurité aussi bien sur le plan humain que sur la plan matériel.

Une autre raison est conjoncturelle. Le transport aérien a dû faire face à la fois à des accidents graves et à des menaces nouvelles. En effet, même si l'avion demeure statistiquement le mode de transport le plus sûr[30] [31], l'accident reste impossible à éradiquer totalement. S'il est vrai que les avancées technologiques et les réglementations drastiques permettent de maitriser l'élément matériel, elles restent tout de même partiellement inopérantes devant certains problèmes liés au facteur humain[32]. Les risques d'erreurs humaines dues particulièrement à la fatigue et à la charge du travail, continuent de remettre en cause la sécurité des avions. Par ailleurs, alors que l'on croyait la piraterie aérienne sur le déclin, la recrudescence d'actes de terrorisme a rappelé avec force que le transport aérien est une victime de choix. L'ampleur de ces risques paralyse les Etats.

Ainsi, ils admettent de plus en plus leur incapacité à agir isolément. Ils se trouvent souvent devant une disparité selon les Etats et les types de vols en raison de difficultés tant à édicter des normes qu'à contrôler leur application. Les instances internationales ayant atteint leurs limites, l'efficacité dépend de plus en plus des moyens de pression mis à la disposition d'Etats puissants (ex. Etats-Unis) ou d'ensembles régionaux (à l'image de l'Union européenne) assez herculéens pour imposer les règles selon leur recherche et investigations. On note entre autre le rôle de la « NASA » [33]dans le développement des règles de la sécurité de l'aviation civile. Cet organisme, joue un rôle de premier plan à ce sujet. Il demeure l'organisme le plus puissant pour effectuer les recherches scientifique les plus avancées dans le monde. En collaboration étroite avec la FAA, la NASA déploie ses grands budgets financiers dans le travaille sur les futurs systèmes de sécurité de l'aviation.

Sous un angle juridique, les normes adoptées par les USA et l'Union européenne respectivement via la FAA et AESA en matière de sécurité aérien s'appuient sur des

[30]- En 2001, les statistiques effectuées par « European Transport Safety Council » ont démontrées que l'avion est le moyen de transport le plus sûr en termes de passagers tués par cent millions de passagers-kilomètres, voir statistiques publiées sur www.etsc.eu.

[31]Pour le professeur Ed Galea, directeur du Fire Safety Engineering Group à l'université de Greenwich, il serait possible de survivre à 90% des accidents aériens(http://www.20minutes.fr/societe/1192521-20130725-20130725-train-avion-voiture-existe-t-il-places-plus-sures-autres).

[32]- Les analyses révèlent que les responsabilités sont attribuables à l'opérateur humain dans 70 à 80 % des cas d'accidents dans l'aviation civile ou militaire (O'Hare, Wiggins, Batt, & Morrison, 1994; D. A. Wiegmann&Shappell, 1999).

[33] -National Aeronautics and Space Administration.

fondements solides. En Europe par exemple, le principe d'une politique commune dans le domaine des transports est posé par l'article 3 du traité[34] instituant la Communauté européenne (TCE)[35]. C'est le Titre V du dit traité qui la concrétise et constitue le fondement juridique des actions dans le domaine du transport aérien. Il est important de préciser que la politique des transports n'est pas isolée. Au contraire, elle entretient des liens étroits avec la libre circulation des personnes, celle des marchandises et celle des services. L'avènement du phénomène de libéralisation[36] du ciel vient accentuer les libertés essentielles à la constitution d'un marché dépourvu d'obstacles. A l'image de la convergence des normes entre deux blocs majeurs, les Etats-Unis et l'Union européenne, la libéralisation[37] du ciel marocain reproduit le même model de convergence pour épouser par la suite la politique européenne en matière de transport aérien (mais sans faire disparaître les formes de coopération interétatique traditionnelles).

Certes, l'ensemble des règles européennes est repris et transcrit dans notre règlementation nationale. Les efforts déployés ont répondus alors aux attentes des Etats et des citoyens logiquement demandeurs de davantage de sécurité, guidés par le principe de subsidiarité. Le ciel marocain se place alors dans la continuité du ciel européen en n'hésitant pas à faire sienne la majeure partie de l'acquis européen.

---

[34]- Traité instituant la Communauté européenne (Rome, 25 mars 1957) tel que modifié par le Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997. Source: Protocole (n° 7) sur les institutions dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne, dans Journal officiel des Communautés européennes (JOCE). 10.11.1997, n° C 340., p.111 [s.l.]. ISSN 0378-7052. "Version consolidée du Traité instituant la Communauté européenne", p. 173. C. URL:
http://www.cvce.eu/obj/traite_instituant_la_communaute_europeenne_rome_25_mars_1957version_consolidee1997- fr-5f3eca3c-2d2b-4e02-8bde-294f10af180f.html Date de dernière mise à jour: 18/12/2013.

[35]- Paragraphe (f), article 3 TCE.

[36]- La déréglementation du secteur s'est construite en partant du cadre de souveraineté des États, à partir de 1978 sur le territoire des États-Unis, de 1987 en Europe pour atteindre en 1997 une liberté complète d'exploitation à l'intérieur de l'Union européenne pour les compagnies des États membres. À partir de 2003, suite à plusieurs arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne , l'Union européenne (UE) engageait des négociations pour la signature d'accords globaux de transport aérien avec les pays du voisinage et les principaux partenaires de l'UE et la mise en conformité d'accords bilatéraux avec le droit européen. Cette politique a conduit à la création d'un espace aérien commun européen (EACA, 2006), comprenant l'UE, l'Islande, la Norvège, les pays des Balkans, la conclusion d'accords globaux avec les États-Unis en 2007, le Canada en 2009, et d'autres accords qui vont moins loin en termes d'intégration avec le Maroc, la Géorgie, la Jordanie, la Moldavie, Israël, l'Ukraine. Les négociations sont suspendues avec le Brésil, sont en cours avec l'Association des nations du Sud-Est asiatique (premier cas de négociation d'accord avec un autre bloc d'États), ou sont projetées avec d'autres partenaires stratégiques, notamment les États du Golfe persique, la Turquie, la Chine, l'Inde

[37]-Accord signée le 12 Décembre 2016 entre l'union Européenne et le Maroc. Dahir n° 1-10-85 du 30 joumada 1 1431 (15 mai 2010) portant promulgation de la loi n° 03-09 portant approbation, quand au principe, de l'adhésion du Royaume du Maroc à la Convention Open Sky entre les Etats arabes(ensemble cinq annexes), faite à Damas le 19 décembre 2004.

Tout en élaborant ses propres normes, le Maroc a ainsi rendu obligatoires ce qui n'était bien pas souvent que de simples recommandations. Comprenant qu'il ne peut y avoir de concurrence saine sans sécurité. Par l'ouverture de son ciel, il a engagé une double action d'intégration positive (convergence réglementaire pour l'adhésion aux politiques communes de l'union Européenne) et négative (suppression des barrières au marché intérieur).

L'étude comparative de l'évolution règlementaire marocaine à celle de l'Europe, laisse apparaitre les efforts entrepris par notre pays pour endiguer l'inflation des normes dans l'ordre juridique interne. Ces efforts se sont soldés par l'adoption d'un code d'aviation civile au diapason de la réglementation internationale mais surtout de celle européenne. De cette politique découle un paradigme de normes couvrant un large spectre d'activités et apparemment assez efficace puisque les modes de sécurité ne cessent d'évoluer. Les limites ne sont pas encore atteintes, la légiférassions des règles se modernise pour en plus des études prescriptives adopter des études réactives et proactives. Le degré d'évolution des normes est celui de la progression technologique et scientifique. Le Maroc, suit à la lettre les recommandations internationales. Il a toujours amendé et ajusté sa réglementation au besoin du secteur de l'aviation. D'ailleurs l'OACI, lors de ses audits[38] [39], le qualifie d'« un bon père de famille » puisque les résultats sont très satisfaisants en comparaison à la moyenne mondiale. Le Royaume du Maroc est, en effet, souvent considéré par les responsables européens comme le partenaire méditerranéen le plus avancé.

En effet, le Maroc n'a pas tardé à répondre aux objectifs stratégiques posés par l'Union Européenne. Il a déployé tous ses efforts dans le renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des institutions en charge de l'Aviation Civile pour assurer la convergence réglementaire Maroc/UE. Des instances spécialisées ont été mobilisées pour la mise à niveau des règles et règlements de la sécurité aérienne. Aussi pour accompagner le développement du secteur, le royaume a déployé des efforts

[38]- Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité: rapport sommaire sur le suivi d'audit de la supervision de la sécurité de la direction de l'aéronautique civile du Maroc (Rabat, 5 au 7 juillet 2004). Sur le plan de la formation L'Académie Internationale Mohammed IV de l'aviation civile (AIAC) a décroché en 2015 le label Centre de Formation Régional d'Excellence du Programme TRAINAIR PLUS de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), adhérant ainsi au réseau restreint des centres de formation aéronautique dans le monde détenteurs de cette distinction.

[39]- Rapport de l'audit USOAP (2 au 12 NOV 2009).

considérables pour la modernisation de ses plates formes et installation aéroportuaires. Depuis l'aéroport Mohamed V constitue l'aéroport Hub de référence de l'Afrique[40].

Il est évident que, dans un monde aussi évolutionnaire que celui de l'aéronautique, l'innovation réglementaire est de rigueur. Certes, les instances internationales sont en veilles. Les dragons de l'aéronautique ne cessent pas d'imposer des nouveaux règlements en phases avec la nouvelle technologie. Il en résulte des imbrications complexes entre le volet technique et juridique qui par vision panachée gratifie la norme technique d'effet juridique.

Tout ceci nous emporte dans une profonde réflexion sur la question de sécurité dans le transport aérien. On se pose surtout la question sur les causes qui sont à l'origine de ces catastrophes, sur les préventions également ; mais surtout sur le cadre juridique qui encadre ce phénomène et sur le rôle des instances nationales et internationales dans la légiférassions des règles préventives.

De nombreux effort sont en cours ou programmés par les Autorités de l'Aviation Civile pour répondre à ces inquiétudes sur la sécurité. Ces efforts consistent en la rédaction ou la modification de procédures ou de politiques, la poursuite de la recherche, le développement et l'implémentation de programmes de formation, et la collaboration avec les instances internationales.

Le choix d'un tel thème est non seulement guidé par son actualité mais aussi par les énormes questions soulevées en droit par « la sécurité du transport aérien », dans la mesure où le Maroc a choisit le secteur touristique comme vecteur principale de son développement économique. Le transport aérien se trouve au cœur de cette activité.

L'adhésion du Maroc à l'accord de l'open sky[41] c'est une conséquence logique à cette volonté d'augmenter le nombre d'offre de siège sur le Maroc. Mais ceci doit être encadré par des mesures à la fois de sécurité et de sûreté pour éviter tous risques qui peuvent nuire à

[40]- https://www.icao.int/Meetings/Moroccan-Economic-Forum/Documents/.

[41]- Signé le 12 Décembre 2006, l'accord vise à ouvrir progressivement les marchés ainsi qu'à rapprocher les législations des deux parties(maroc/ UE). Il va au-delà de la notion américaine classique de «ciel ouvert» car il comporte nombre d'objectifs essentiels de régulation du marché: la sécurité et la sûreté des vols sera renforcée, les règles de concurrence et d'aides d'État sont harmonisées, comme celles qui concernent la protection du consommateur. Des investissements croisés seront possibles entre les compagnies européennes et marocaines, ce qui est impossible dans les accords aériens classiques. L'accord contient aussi plusieurs dispositions importantes sur la protection de l'environnement. Enfin, l'accord prévoit que les procédures administratives seront réduites au minimum.

l'image de notre Royaume. C'est dans ce cadre que l'autorité de tutelle à procéder à la fois à la modernisation des infrastructures aéroportuaire qu'à la mise en en application du nouveau code de l'aviation civile.

La question de la sécurité aérienne se pose aujourd'hui avec acuité, du moment que l'impact du facteur humain constitue un élément essentiel à l'origine des incidents et des accidents aériennes[42]; que ça soit au niveau national, régional ou international. Ainsi on se pose la question sur la pertinence et l'efficacité de l'ensemble des dispositions juridiques et technique en matière de sécurité dans le transport aérien aussi bien au niveau national, régional, qu'internationale d'une part; d'autre part on se pose la question si le Maroc a l'infrastructure et le personnelle compétant pour continuer à développer son système de management de sécurité grâce auquel il assure le phénomène de libéralisation.

A travers cette étude, il sera donc question pour nous de jauger l'existence ou non d'un dispositif juridique protecteur de la sécurité du transport aérien. Mais aussi Comment ce dispositif est mis en pratique. En tout état de cause, au cas où il en existerait, il sera question pour nous de l'identifier, de l'expliquer et d'apprécier son efficacité et son effectivité pour déceler ses faiblesses et ses insuffisances.

De même, il sera également vérifié si le Maroc a ratifié ou non des conventions internationales ayant pour objet la sécurité de l'aviation civil et surtout de savoir leur application par les mesures juridiques et technique au niveau national. Dans tous les cas, il sera question de savoir s'il y a une réelle application de ces conventions, au cas où elles seraient ratifiées. En cas de non ratification des conventions en la matière et si elles en existent il sera demandé à ce que ces conventions soient ratifiées pour une meilleure prise en compte des intérêts de l'aviation civil au plan de leur sécurité.

Notre sujet présente à la fois un intérêt pratique dans la mesure où toute personne (membre de la société; acteur commerciaux; décideur, enseignant, praticien du droit, etc..) soucieuse de la sécurité du transport aérien pourra trouver dans cette étude un précieux instrument, mieux un guide à même de lui fournir des éléments appropriés en la matière.

Un autre théorique dans la mesure où le Maroc pour accroitre le niveau de la sécurité du transport aérien doit être à la pointe dans l'aspect juridique et technique dans ce domaine.

[42]- CIVIL AVIATION SAFETY AUTHORITY AUSTRALIA (2013). Safety Behaviours: Human factors for engineers. Disponibil la adresa http://www.casa.gov.au/wcmswr/_assets/m ain/lib100215/hf-engineers-res.pdf.

C’est un sujet plus complexe qu’il n’en a l’air. Sa difficulté résulte de l’amas d’informations qui est recueillie et analysée avant de pouvoir entrer dans une discussion juridique sur l’imbrication des différents éléments de la sécurité aérienne.

Le premier titre de cette thèse s'intéressera alors à la réalisation de la sécurité du transport aérien. Elle débutera par une analyse du cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité, des normes conventionnelles et réglementaires, l'objectif étant de mettre en évidence les règles applicables à la sécurité aérienne. L'éclatement des réglementations est générateur de confusion, c'est pour cela qu'il est approprié de parler d'une nébuleuse de normes. Il s'agit également de montrer comment le droit international a progressivement instauré des règles de sécurité applicable à l’ensemble de la communauté aérienne. Notre étude portera sur les rapports entretenus entre les sources: comment s'organise l'articulation des normes entre elles? Et s’il ya contrariétés ou contradiction dans l'application de celle ci. Le phénomène de la libération du transport aérien vient accentuer le problème des imbrications réglementaires. Le droit régional s’impose. On se pose devant trois ordres juridiques qui n’ont pour soucis que la mise à niveau des règles et règlement pour éradiquer la catastrophe. Nous verrons que ces ordres juridiques s'inscrivent dans un rapport de complémentarité, mais que par certains aspects, on peut légitimement s'interroger sur l'existence de contrariétés significatives dans l'application des normes. Ces sources en fonction de leur dynamisme peuvent s'influencer mutuellement.

La sécurité du transport aérien s'apprécie également sur le terrain par les éléments des nouvelles technologies[43] et des facteurs humains[44]. Aujourd'hui, même si la science arrive à maitriser l’élément matériel, l’élément humain demeure le talon d’Achille de cette discipline. L’intérêt est de montrer comment l’ajustement des normes techniques et humaines aux dernières innovations technologique et scientifique peut assurer la sécurité de l’aviation civile.

Le second titre est consacré à la mise en œuvre de la sécurité. Il sera question de jauger le niveau d’exécution des Etats de leur obligation de destinataires des règles. Le droit international a instauré une réglementation innovante et pragmatique en phase avec les nouvelles exigences du secteur. Toutefois, sa mise en œuvre ne peut se faire qu’à travers les

[43]- L’industrie aéronautique impose au juriste de rester en veille face à son évolution.
[44]- Dans la mesure d’éradiquer l’erreur humaine.

actes des légistes nationaux, chargés de les accueillir dans leurs ordres juridiques propres[45]. Mais même si les Etats ont l'obligation de respecter l'esprit du texte initial[46], le législateur international leur offre la possibilité d'introduire des éléments beaucoup plus contraignants, ou, à l'inverse, suivre des pratiques dérogatoires[47] donnant l'illusion d'une disparité importante, d'une région à l'autre, d'un État à l'autre.

Il conviendra d'expliquer ce dispositif et les perfectionnements envisagés par le législateur national. L'intérêt est de non seulement montrer le rôle de l'Etat dans l'exécution du diptyque juridiction /contrôle mais aussi de relever les éventuelles sanctions qui le menace en cas de non observation des règles internationales. La question de responsabilité des Etats sera de rigueur, elle dissimulera la responsabilité propre et la responsabilité subsidiaire de chaque Etat. Le phénomène d'accidentologie sera examiné via des cas pratiques. Il aiguillera le lecteur sur les procédés techniques[48] et juridiques capables non seulement de définir les causes à effets de l'accident mais aussi de déterminer les éventuelles responsabilités. Il constituera ainsi la valeur ajouté de notre de travail.

[45]- Ce caractère n'étant généralement pas reconnu aux standards contenus dans les annexes à la convention de Chicago, cf. par exemple, P. CHAUVEAU, « *Droit aérien* », Paris, Librairie Technique, Jurisclasseur, 1951, p. 350; L. CARTOU, « *Droit aérien* », Thémis, PUF, Paris, 1963, p. 100, certains craignant que, sans cela, l'on « admette que l'OACI puisse abroger tacitement » une loi ou un règlement interne. Dans ce sens, cf. A. GIANNINI, « Sulla naturagiuridicadegliallegati alla convenzione di Chicago 1944 », RivistaAeronautica, 1952 (8), p. 663 in López Ruiz Eduardo, Trigeaud Béatrice, « La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international ». In: Annuaire français de droit international, volume 53, 2007. pp. 672-696.Consultable sur http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2007_num_53_1_3995 Document généré le 19/11/2015.

[46]- Les premières lignes de l'article 37 de la convention de Chicago portant création de l'OACI précisent que: «Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, aux personnels, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation», et que ce n'est qu'«à cette fin» que « l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets» énumérés en suivant.

[47]- Article 38 de la convention de Chicago.

[48]- L'allusion est faite ici à la procédure des enquêtes du transport aérien.

PARTIE I :

LA REASALISATION DE LA SECURITE AERIENNE

Le transport aérien évolue dans un contexte complexe et mouvant. Il ne cesse de connaitre une évolution spectaculaire. Parallèlement, et avec l'évolution tous azimuts de la technologie, cette activité est devenue extrêmement sûre[49], même si quelques rares catastrophes, à l'instar de celle de Tenerif, viennent rappeler que la sécurité est fragile et se dégrade très vite si on ne lutte pas sans cesse pour la maintenir ou l'améliorer. La nécessité d'une régularisation s'impose.

De nombreux domaines de l'activité liée au transport aérien sont aussi influencés par la fragilité du secteur. Ils dépendent d'un environnement international dont la complexité et les règles sont souvent mal perçues sinon méconnues. Cet environnement international s'impose non seulement aux acteurs du transport aérien comme les compagnies aériennes ou les gestionnaires des aéroports mais aussi aux Etats. L'activité se forge dans un milieu varié et multidisciplinaire nécessitant des efforts de coopération. Son bon fonctionnement est étroitement dépendant de l'existence d'un cadre juridique robuste harmoniser sur le plan international, régional et national.

Conscient de cette réalité, la communauté internationale œuvre pour l'amélioration constante de se secteur[50]. En raison du besoin de refléter les constants développements du contexte, économique et technique dans lequel se déroule la navigation aérienne, les communautés se développent dans des sphères institutionnelles, associatives, qui fonctionnent souvent sous le contrôle du monopole de l'organisation internationale.

D'emblée, tous les aspects de l'aviation civile, aussi bien techniques qu'économiques, sont normalisés, réglementés et contrôlés de la conception des aéronefs à la gestion de leur circulation. Très tôt, la nécessité d'un bouclage permanent a été reconnue pour rechercher l'efficacité maximale de cette activité. Ceci impliquait l'exploitation systématique des événements inhabituels, accidents et incidents, et le retour organisé des enseignements vers le savoir-faire collectif.

Les risques pour la sécurité sont d'autant plus grands qu'ils rappellent que les défaillances techniques et l'erreur humaine sont les principales causes d'accident aérien. Les dangers sont réciproques. Du bon état de l'aéronef dépend la survie du passager, tandis que de l'attitude des personnes dépend la sécurité de l'ensemble. Dès lors, le droit de la sécurité doit

[49]- L'absence de catastrophe aérienne en 2017 confirme une tendance historique d'amélioration constante de la sécurité aérienne, mais l'idéal du zéro accident reste un défi dans un ciel de plus en plus encombré.

[50]- Communauté internationale s'organise via des institutions spécialisées pour résoudre les problèmes de l'aviation civile. On noté l OACI sur le plan international, la FAA et l'AESA sur le plan régional.

appréhender toutes les composantes en élaborant, non sans difficultés, des règles préventives relatives, d'une part, aux aéronefs et, d'autre part, aux individus. C'est donc avant tout pour éviter des distorsions de concurrence[51] (durée de vols, temps de repos...) aux conséquences funestes que la Communauté s'oblige à harmoniser quelques règles. Aussi utiles soient-elles, toutes ces règles doivent être regroupées dans un contexte réglementaire et institutionnel bien ordonné. Ce qui Conduit à une nébuleuse dans laquelle il est souvent difficile de bien lire et comprendre l'action de l'aviation civile, de bien identifier ce qui relève de la seule compétence de l'Etat et de ce qui relève d'une obligation régionale ou internationale.

Tout ce ci nous ramène à se projeté dans une approche multidisciplinaire. Il nous faudra d'abord tenter modestement de comprendre l'assise juridico institutionnelle pour aiguiller le lecteur passionné du droit de la sécurité aérienne sur les caractéristiques sociaux-économiques de cette activité.

[51]- Cette distorsion de concurrence se présente sous la forme du dumping sociale.

Chapitre I- les particularités juridico-institutionnelles de la Sécurité aérien

Nous assistons depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale à l'émergence des organisations qui contribuent d'une part, à la l'unification des règles entre les États[52] et d'autre part, à l'intégration régionale à travers des coopérations inter étatiques.

Ces régulateurs sont des instruments contenant du droit matériel uniforme[53], dans le sens qu'elles apportent des solutions directes aux problématiques du transport aérien. Ces règles spéciales en la matière sont des instruments d'origine internationale, régionale ou nationale qui contiennent un droit matériel partiellement uniforme. Cependant, Certaines d'entre elles ne sont pas unifiées, elles sont assorties de règles de droit international privé. L'objectif de cette étude est d'identifier ces acteurs internationaux, et régionaux afin de pouvoir dégager le rôle qu'ils jouent en matière de sécurité du transport aérien. Ces normes ont une histoire, la compréhension de leur fonctionnement passe inévitablement par une étude des travaux préparatoires.

Dans ce chapitre, nos propos s'intéresseront à l'architecture de ces régulateurs aériens, leur fonctionnement et leur rôle (I) pour saisir par la suite le processus de construction des lois et normes relatifs au domaine de la sécurité aérienne. L'essence de notre travail réside dans la recherche des intentions des rédacteurs au moment de la création de la norme de sécurité. Ce ci va nous permettre de mettre en avant l'approche cinématique des sources applicables à la sécurité du transporteur aérien, c'est-à-dire la recherche de la dynamique des normes entre elles.

Section I - La mitigation de l'assise institutionnelle

Le transport aérien s'inscrit dans un contexte complexe de régulations internationales, régional et national. Contrairement au transport ferroviaire ou routier, l'avion évolue dans un milieu qui ne connait pas de frontière physique. La continuité du ciel impose des règles communes et uniformes pour la facilitation de ce mode de transport.

[52]- René H. Mankiewicz,« L'Organisation de l'aviation civile internationale » Annuaire Français de Droit International Année 1965, pp. 630-648.
[53]- R. Rodière, Introduction au droit comparé, Précis Dalloz, Paris 1979, § 70, p. 115.

La mise en place de régulateurs indépendants se voit d'emblée nécessaire pour l'instauration d'une réglementation uniforme et harmonieuse. Le cadre international est basé sur la Convention de Chicago de 1944, qui identifie les droits et obligations des États Contractants. Le cadre réglementaire privé pour l'aviation civile internationale a été établi par un réseau complexe d'accords bilatéraux dans lesquels les États Contractants sont engagés par paire, ainsi que des accords multilatéraux impliquant des groupes d'États avec des intérêts communs. La nécessité de gestion des normes par bloc de pays a donné par la suite la naissance d'une réglementation régionale mentionnant un impératif d'intérêt général. Quant aux nations, ils jouissent de la souveraineté à l'intérieur de leur territoire et sur l'espace aérien qui s'y rattache[54]. Néanmoins, La réglementation nationale des services aériens internationaux doit tenir compte des obligations internationales incombant à l'État en vertu des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux et devrait prendre en considération les actes et les préoccupations d'autres États[55].

Mais en dehors de toute considération, l'instauration des lois et règlements nécessite une structure de réglementation, une architecture d'institution et d'organisations qui interviennent pour légiférer, afin d'assurer un ordre normatif et ou réglementaire. Il nous parvient donc, d'exposer le mérite de ces régulateurs, internationaux(I), régionaux(II) et nationaux(III) dans l'uniformisation du droit aérien et le rôle qu'ils jouent pour la garantie et l'amélioration de la sécurité de ce domaine.

Paragraphe I - Les institutions à connotation internationale

Il y'a lieu au préalable d'esquisser synthétiquement le panorama des différentes organisations internationales, en retraçant leur diversité, leur importance et le rôle qu'elles jouent dans la garantie de la sécurité du transport aérien.

[54]- Article1, convention OACI signé à Chicago en 1944.

[55]- OACI, « manuel de la réglementation du transport aérien international », chapitre 1.0 introduction à la réglementation nationale p11, Doc 9626, Deuxième édition — 2004.

A- L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Véritable gendarme international, L'OACI[56] joue un rôle primordial dans la réglementation internationale de la navigation aérienne[57]. Elle exerce en ce domaine un véritable pouvoir normatif à travers les annexes à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. Cet instrument normatif, par excellence, constitue le droit uniforme de l'aviation civile. Il est considéré comme étant la source des règlements aériens internationaux. Il constitue aussi l'origine d'inspiration de la majorité des lois nationales en la matière. L'ampleur de cette institution réside dans le droit qu'elle régit. Il s'agit en effet d'un droit assez complexe qu'ambigüe, un droit extrêmement technique, un « droit d'ingénieur » en quelque sorte, dont certaines dispositions sont plus compréhensibles par un mathématicien ou un physicien avéré que par un juriste, mais dont d'autres, heureusement plus accessibles au profane. D'où l'importance de relater les sources et le mode d'adoption du droit dérivé de l'OACI, son contenu et son évolution, mais aussi la manière dont l'institution Montréalaise veille au respect de son application, ce qui constitue incontestablement un élément novateur et original dans le système onusien.

- **OACI : Aspects historiques et nouvelle perspective**

Créée à l'aube de la fin de la deuxième guère mondiale, la convention de l'aviation civile internationale OACI, signée à Chicago le 7 décembre 1944, a largement contribuée au développement technique de l'aviation civil.

Sortie de guerre, les Etat Unis, l'Angleterre et le Canada avaient intérêt à promouvoir l'économie du marché en défendant la thèse d'un commerce aérien aussi étendu que possible. Disposait désormais de la suprématie aérienne, les Etat Unis convoquera 55 États à assister, en novembre 1944, à une Conférence internationale de l'aviation civile, à Chicago[58]. En

[56]- L'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de traiter les questions de l'aviation civile internationale. L'OACI a été créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (Convention de Chicago). L'un des objectifs primordiaux de l'organisation, tel qu'il figure à l'article 43 de la Convention, est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international afin de répondre aux besoins des peuples en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique. L'OACI compte 191 États membres qui sont devenues membres en ratification ou par publication d'un avis d'adhésion à la Convention. Voir ICAO Doc 7300/9 Ninth Edition 2008.

[57]- Convention de Chicago, supra, note 1, Article 44.

[58]- L.Taylor, « Air Travel : How Safe Is It? », Blackwell Publishing Ltd, 1997, P. 3.

dehors des pays belligérant[59], 52 pays participèrent aux travaux de la conférence[60]. La plus part de ces pays, dont la France et la Belgique, ont adhérés sans aucune réticence à la convention[61]. Les autres Etats tel que l'URSS et ses alliés adhèrent plus tard. Cependant, le dépôt des instruments de ratifications prend un certain temps, alors que le monde de l'aviation civil manquait de base juridique internationale. Pour cette raison, les États signataires ont mis sur pied une organisation de transition qui réglementerait l'aviation civile : l'OPACI (l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale). Celle-ci[62] va exercer ses fonctions du mois d'août 1945 jusqu'à son remplacement par l'OACI en Avril 1947[63].

Ce n'est qu'à la suite de la 26éme ratification que la convention de Chicago est entrée en vigueur le 4 Avril 1947[64] et mettra fin définitivement à la CINA[65] [66]et à l'OPACI. En octobre de cette même année, l'OACI est devenue une institution spécialisée des Nations Unies[67], liée au Conseil économique et social (ECOSOC)[68]. Le passage de l'OPACI donc à l'OACI ne fut guère qu'une formalité[69].

Désormais la convention de Chicago, constitue avec ses annexes, la source essentielle du droit public aérien[70], non seulement parce qu'elle a été largement ratifiée, mais

[59]- Ennemies des puissances alliées, URSS invitée, se retira, ainsi que les pays sous les influences Soviétique (ces pays adhèrent plus tard à la convention).

[60]- Ram S. Jakhu, T. Sgobba,P. Dempsey, « The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space ICAO for Space? » éditeur Springer-Verlag/Wien, 2011, P (ix).

[61]- J. Naveau, M. Godfroid, P. Frühling, « Précis du droit aérien », Bruylant, Bruxelles 2006, p. 29.

[62]- OPACI : Organisation provisoire de l'aviation civil est considérée comme une OACI provisoire dotée de pouvoirs de caractère technique et consultatif et chargée de jeter les bases d'une organisation internationale vouée aux besoins de l'aviation civile.

[63]- www.oaci.com.

[64]- J.Naveau , M.Godfroid,P. Frühling, « *Précis du droit aérien* », Bruylant, Bruxelles 2006, p. 29.

[65]- CINA : La Commission internationale de navigation aérienne. Un des résultats les plus remarquables de la Convention de 1919 (Convention portant réglementation de la navigation aérienne) a été la création de la Commission internationale de navigation aérienne, la CINA. Dans la pratique, cette Commission était le principal organe de mise en œuvre de l'accord international qui demandait un personnel ayant des compétences administratives, législatives et juridiques. La Convention de 1919 a confié les travaux juridiques relatifs au régime aérien à la Cour internationale de Justice. Les fonctions administratives et législatives ont été confiées à la CINA.

[66]- Les États membres de la CINA décidèrent de dissoudre celle-ci en nommant expressément l'OACI à sa succession

[67]- OACI Doc. 7300/9.

[68]- Désigné par son sigle anglais ECOSOC, soit *Economic and Social Council* est un des six organes principaux de l'ONU, créé d'après le chapitre X de la Charte des Nations unies. Il est placé sous l'égide de l'Assemblée générale des Nations unies et a un rôle consultatif concernant les questions de coopération économique et sociale internationale.

[69]- 212 J.Naveau, M. Goodfroid, P. Fruhling, Précis de droit aérien, ed Bruylant Bruxelles, 2006, p.66.

[70]- C .Raymond, Esq., Speciale, « *Fundamentals of Aviation Law* » The McGraw-Hill Companies 2006, p. 282.

aussi parce qu'elle contient les principes fondamentaux qui sont à la base des relations aéronautique internationales[71]. La clairvoyance et la prévision de ses rédacteurs font d'elle l'un des plus remarquables documents juridiques internationaux du 20ème siècle au point que certains auteurs[72] l'on qualifié de «Magna Carta»[73] du transport aérien mondial.

Sa mission est essentiellement normative, elle participe à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international (les vols à l'intérieur d'un même pays ne sont pas concernés par l'OACI). Le respect intégral et universel de ces normes appelées « SARP », de l'Anglais *standards and recommanded practices*, est d'emblé la première condition pour maintenir et améliorer la sécurité du transport internationale.

Depuis sa création, la convention à œuvré pour l'instauration des bases juridiques concernant la navigation aérienne en générale et la sécurité des vols en particulier. Elle a mis sur place les fondations d'un régime réglementaire de la navigation aérienne dans son ensemble qui améliorait de beaucoup la sécurité des vols et ouvrait la voie à une normalisation de la navigation aérienne à l'échelle du monde entier. Elle a prouvé extraordinairement son efficacité dans le développement d'une aviation sûre et ordonnée et a pu s'attaqué aux turbulences du secteur aérien. De surcroit, plusieurs modifications lui ont été apportées, mais deux fois de façon substantielle, (article 3 bis sur l'utilisation des armes contre les aéronefs civils et l'article 83 bis sur l'impact de la mondialisation et de la libéralisation économique à l'échelle de la propagation du secteur du transport aérien). En plus ses 96 articles, les annexes[74], contiennent près de 10 000 normes et pratiques recommandées (SARP) traitent minutieusement les différents aspects de l'aviation civile internationale. Néanmoins les plus importantes en matière de sécurité restent les annexes : 1, 6, 8, 11, 13, 14 et 17.évidement l'annexe 13 joue le rôle de chef de file dans la prévention des accidents et des incidents et par conséquent aide à améliorer la sécurité du transport aérien.

Par ses efforts constants, l'organisation a réussit à faire accepter et respecter par les Etats membres un niveau de normalisation technique à la sécurité et à la fiabilité de la circulation aérienne. Cet arsenal de spécifications figure dans les annexes précitées, ils sont

[71]- J.C.Cooper, « *The Chicago convention after twenty years* »Z .f.L, 1965, N°4, p.272,

[72]- Assad Kotaite President Emeritus of the ICAO Council ,forword of ,« *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space ICAO for Space*? »,op cite p.2.

[73]- La Magna Carta Libertatum ou Grande Charte est considéré comme étant la plus grande charte politique de l'histoire .

[74]- Les 18 annexes (10000 normes avant l'entrée en vigueur de l'annexe 19).

actuellement (après l'entrée en vigueur en Novembre 2013, de l'annexe spécifique au système de gestion de sécurité) au nombre de 19.

La sécurité du transport aérien international constitue donc un élément fondamental du mandat et de la mission de l'OACI. Elle favorise la performance, la viabilité et la rentabilité des vols commerciaux et procure ainsi la confiance du public dans le transport aérien. Pour l'assurer, l'OACI a développé un système de surveillance continue CNS/ATM[75] (communication, navigation, surveillance et gestion du trafic aérien) sur la base de GNSS (système mondiale de la navigation par satellite). Ce système lui permettra d'évaluer de manière permanente l'application des normes dans chacun des États Membres. Il lui deviendrait ainsi plus facile de déceler les lacunes et d'apporter les correctifs voulus en temps opportun. Dans la même perspective, l'OACI à lancé en 1997 un vaste programme de supervision des autorités Etatiques réglementant le transport aérien. Cette mission s'est accomplie par la collaboration des bureaux d'audit qui se chargent à visiter chaque Etat membre pour identifier par un contrôle scrupuleux les éventuelles difficultés et demander par la suite la mise en place de plans d'actions afin de corriger les déficiences. C'est grâce aux résultats de ces audits que l'organisation internationale peut constater qu'un Etat ne remplit pas ses obligations et que ses transporteurs ne peuvent donc plus avoir accès au transport international.

En 2006, lors de la Lors Conférence Mondiale des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile, qui s'est tenue à Montréal, Les participant européens ont exigé la diffusion d'une communication plus large de l'OACI autour des audits de sécurité qu'elle effectue et la mise en place d'un mécanisme d'échange entre Etats des renseignements concernant l'immatriculation des avions et leur exploitant. Ces mesures se sont inscrites dans le souci de renforcer la coopération international et de vérifier la mise en œuvre des normes de l'OACI.

Enfin, et malgré les efforts déployer en la matière, il vain de constater des déficiences techniques suite auxquelles l'organisation s'est convenue à mettre en place une assistance technique pour aider les États qui ne disposent pas des ressources et de l'expertise dans ce domaine (ce Programme de coopération technique est entièrement financé par le PNUD et le fonds en dépôt).

[75]- Air Trafic Management magasine, April 2013, voir également le site :
ttp://www.airtrafficmanagement.net/magazine/consulté en mois de juillet 2013.

Dans ses efforts constants pour améliorer encore plus la sécurité de l'aviation, déjà bien établie, l'OACI met l'accent sur quatre domaines principaux: les politiques et la normalisation; la surveillance des tendances clés et des indicateurs en matière de sécurité; l'analyse de la sécurité et finalement la mise en œuvre des programmes pour s'attaquer aux problèmes de sécurité. D'emblé l'OACI fonde ses stratégies de sécurité sur des études établis de gestion des risques (principes qui sont au cœur des programmes nationaux de sécurité (PNS)) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) contemporains des États. En parallèle de ces travaux, l'OACI a procédé à des actualisations du manuel de gestion de la sécurité (doc 9859) pour facilité aux Etats et aux prestataires des services la mise en œuvre du système[76].

Grace à tous ces travaux, l'OACI a pu adopter une nouvelle annexe rassemblant dans un même document les dispositions relatives aux programmes nationaux de sécurité (PNS) et aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Entrée en vigueur le 14 novembre 2013, Cette annexe 19 contient principalement les recommandations sur le système de gestion de la sécurité précédemment disséminées dans les annexes 1, 6, 8, 11, 13 & 14. Elle complète ainsi les programmes et activités actuels de l'OACI dans le domaine de la sécurité, notamment le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, récemment révisé, et les offres de l'OACI relatives à une formation sur la gestion de la sécurité.

« *Il s'agit de la première nouvelle Annexe à la Convention de Chicago en plus de trois décennies et d'une réalisation vraiment historique pour l'OACI et la communauté aéronautique internationale* »[77], a souligné le Président du Conseil de l'Organisation, M. Roberto Kobeh González.

Aujourd'hui le souci permanent de l'OACI est l'élaboration et la modernisation des « normes et pratiques recommandées » SARP. Elles englobent tous les aspects techniques[78] et opérationnels[79] de l'aviation civile internationale[80].

[76]- Journal OACI, « Etat de la sécurité de l'aviation dans le monde », édition spéciale », année 2011.
[77]- Communiqué de presse de l'OACI du 5 Mars 2013, voir aussi le site www.oaci .Int.
[78]- Sur le plan technique : Les SARP concernent la sécurité, les licences du personnel, l'exploitation des aéronefs et des aérodromes, les services de la circulation aérienne, les enquêtes sur les accidents (article 13 OACI) et l'environnement(article 16 OACI).
[79]- Sur le plan opérationnel : les SARP concernent la gestion de l'espace aérien, la prise en charge des appareils d'un aéroport à l'autre et d'un pays à l'autre de même que l'uniformisation des installations techniques.
[80]- Article 37 de la convention de Chicago.

Structure de l'OACI

Agent spécialisé de l'ONU, l'OACI, possède des organes délibérants qui se réunissent périodiquement et des organes administratifs qui sont permanents[81]. Sa structure s'apparente à celle de l'ONU : elle se compose d'une assemblée, d'un conseil et d'un secrétariat.

L'assemblée : est l'organe représentatif de l'ensemble des membres de l'OAC[82], elle est constituée des représentants des États membres; Chaque Etat dispose d'une voix unique[83], et ce quelque soit son poids commercial ou stratégique sur le développement du transport aérien international; les décisions sont prises à la majorité des voix exprimées, sauf dispositions contraires de la convention[84]. L'assemblée se réunit au moins une fois tous les 3 ans pour examiner en détail les travaux de l'organisation, définir les politiques pour les prochaines années et approuver un budget triennal[85]. Elle élit le Conseil, qui est l'organe directeur de l'Organisation pour une période de trois ans[86].

Le conseil : Organe permanent de l'OACI, il se compose des représentants de 36 États élus pour une durée de trois ans par l'assemblée des représentants des États membres[87]. Possédant les pouvoirs définis aux articles 54 et 55, le conseil adopte les SARP « des normes internationales et des pratiques » au profit de tous les Etats membres[88]. Ces normes peuvent inclure des mesures de sécurité, des questions sur l'infrastructure aéroportuaire, questions d'aptitude au vol, opération d'avions, recherche et délivrance, soucis environnementaux, nouvelle technologie, et sécurité.

Le conseil peut diligenter des enquêtes sur des problèmes de nature à freiner le fonctionnement ou le développement de l'aviation civile internationale. En tant qu'organe exécutif, il a le pouvoir d'imposer des mesures pour préserver la sécurité du transport aérien

---

[81]- G.Folliot, »les relations aériennes internationales », édition A.Pedone, p. 35.
[82]- Raymonde .C.Speciale , Esq., C.P.A. « Fundamentals of aviation law », Copyright 2006 by The McGraw-Hill Companies.
[83]- Article 48 (b) de la convention de Chicago.
[84]- Articles.93 § 94 de la Convention de Chicago.
[85]- M. Litvine, « Droit aérien : notion de droit belge et de droit international », établissement Emile Bruyant 1970, p 69.
[86]- Article 48(a) Convention de Chicago.
[87]- Article 50 (a), convention de Chicago.
[88]- M. Litvine, « Droit aérien: notion de droit belge et de droit international », établissement Emile Bruyant 1970, p.71.

au niveau mondial. Enfin, il arbitre les litiges entre ses différents États membres en cas de besoin.

Le secrétariat : Composé de fonctionnaires internationaux, le secrétariat internationale constitue l'exécutif de l'organisation, avec à la tête un secrétaire général, chef de l'exécutif et secrétaire du conseil. Elle se compose de plusieurs divisions: navigation aérienne, transport aérien, coopération technique, affaires juridiques et relations extérieures, administration et services[89]. Elle est par conséquent de sa responsabilité de fournir l'aide technique et administrative nécessaire aux représentants des Etats membres[90].

Cependant, Le caractère international de l'activité aérienne ainsi que la multiplicité des intervenants impose la collaboration entre plusieurs organismes pour réussir une activité aussi complexe que l'aviation civile. L'OACI travaille ainsi en étroite collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies comme l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et l'Union internationale des télécommunications (UIT). L'Association du transport aérien international (IATA)[91], le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et d'autres organisations internationales participent à de nombreuses réunions de l'OACI.

B- L'association internationale du transport aérien IATA

Dès la fin de la première guerre mondiale les compagnies aériennes nord européenne ont ressenti le besoin de coopérer pour développer leurs industries. Regroupées en six compagnies (britannique, danoise allemande, norvégienne, suédoise et belge), ils ont consenti tous leurs efforts, pour se donner les moyens pour rendre leur activité à la fois plus sécuritaire et plus efficace.

Le 28 Août 1919, six compagnies représentant les six pays nord Européenne se réunissent à la Havane pour jeter les bases juridiques de ce qui deviendra l'IATA, acronyme d'« International Air traffic Association ». L'objectif général était de collaborer et coopérer

[89]- Site internet : www.perspective.usherbrooke.ca.

[90]- Site internet : www.icao.int.

[91]- L'OACI et IATA ont signé un mémoire d'entente visant l'échange d'informations issues de leurs programmes respectifs de contrôle de la sécurité aérienne afin de mieux cibler, corriger et prévenir les potentiels problèmes de sécurité aérienne. L'IATA a mis en œuvre son programme de contrôle des transporteurs aériens membres de son organisation en 2003.

pour développer le volet technique, commercial et sécuritaire de du transport aérien. Au fur et à mesure d'avancement des travaux, les compagnies aériennes se joignirent à l'association pour finalement couvrirent les 5 continents (l'Europe, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique (du Nord et du Sud).

Dès sa création l'IATA[92] [93] s'attacha à régler les questions commerciales qui touchaient les compagnies elle mêmes, tel que les problèmes liés aux horaires des vols, les correspondances et le paiement de compte entre elles[94]. La mise en place d'une chambre de compensation s'imposera au fur et à mesure de l'adhésion des compagnies et l'augmentation des correspondances.

En parallèle l'association géra les relations que les compagnies membres entretenaient avec des tierces parties: le public en général, les gouvernements, les compagnies d'assurances et les autres industries du transport. D'emblé, les questions de sécurité, de rentabilité, du transport du courrier postal, de responsabilité civil, des relations avec les agences ou d'appariement avec le système ferroviaire ou maritime occupèrent les assemblés générales semi annuelles.

Les questions techniques quant à elles occupèrent une place de choix dans les réunions de l'association, ainsi on donnait un grand intérêt aux problèmes de standardisation, d'alimentation des appareils en carburant, à la place du pilote et du copilote dans le cockpit, la couleur de la jauge et au format du ticket ….

[92]- L'International Air Traffic Association est à ne pas confondre avec l'International Air transport Association qui, suite à plusieurs travaux succédera et replacera la première.

[93]- L'IATA œuvre dans l'intérêt des parties suivantes :

 Pour les consommateurs, IATA s'assure de simplifier le processus d'achat des billets d'avions tout en s'assurant de faire fonctionner l'ensemble du système au moindre coût possible. C'est ainsi que s'offrent aux passagers divers moyens de procéder à la réservation et à l'achat de leurs billets, que ce soit par le téléphone ou par l'Internet. IATA s'assure de permettre aux compagnies aériennes de procéder à leurs opérations en toute sécurité, de façon efficace, économique et par l'entremise de règles claires. IATA sert aussi d'intermédiaire neutre entre les compagnies aériennes et les passagers, de même qu'entre les responsables du transport de marchandises. Un grand réseau formé par les différents fournisseurs de l'industrie, sous la supervision d'IATA, apporte une solide expertise aux compagnies aériennes pour des solutions en tous genres. Face aux gouvernements, IATA s'assure que ces derniers sont informés des développements récents de l'industrie de l'aviation pour leurs permettre de prendre de bonnes décisions à long terme favorisant le développement et le bon fonctionnement de l'industrie aérienne.

[94]- Le paiement de compte entre compagnies via une chambre de compensation à chaque fois que le trajet et effectué par deux compagnies différentes alors que le billet est pays au nom de l'une de ces deux compagnies.

Le volet juridique a aussi était traité à la bonne heure, l'assemblé réglera les problèmes liés aux différences entre les différents systèmes nationaux de droit. Elle concilia ainsi entre système Anglo-Saxon et système romano germanique en imposant un code uniforme et une réglementation internationale.

Toutefois l'avènement de la deuxième guère mondiale met fin aux travaux de l'association. Ce n'est qu'en 1943 qu'un groupement de certains membre de l'association entamèrent des travaux préparatif à une nouvel structure après guère.

Le 19 avril 1945, l'International Air Traffic Association laisse[95] donc la place à l'International Air Transport Association[96]. L'association existe toujours actuellement, mais a pris pas mal d'ampleur, car si à sa création, elle n'avait que 57 membres de 31 pays, elle en compte de nos jours quelques 240 membres[97] de 118 pays et ne se limite plus à l'Europe et à l'Amérique du Nord comme à ses débuts, elle couvre désormais plusieurs régions du globe[98].

Le premier souci de l'IATA a été d'identifier les aéroports et compagnies aériennes du monde entier par des ''codes IATA uniques''[99] qui servent de standards lors d'échanges d'informations entre acteurs du marché du transport aérien. L'utilisation des codes a ainsi favorise une grande simplification de ces échanges et a facilité la gestion du trafic aérien mondial. Ces codes sont actuellement utilisés par tous les aéroports du monde, ils facilitent

[95]- L'International Air Transport Association est à ne pas confondre avec l'IATA « International Air Traffic Association » qui, à l'initiative de six compagnies aériennes européennes, a été fondée, pour sa part, au cours du mois d'août 1919 à La Haye, avec pour objectif premier : une meilleure coopération et organisation du trafic aérien.

[96]- C'est à Cuba le 19 avril 1945, plus précisément à La Havane, que voit le jour l'IATA, acronyme d'« International Air Transport Association » à l'issue de trois jours de conférence.

[97]- www.iata.org (statistiques effectuées en 2013).

[98]- IATA dispose de 63 bureaux dans 60 pays, elle représente quelque 240 compagnies aériennes de 118 pays, et dispose des bureaux dans les régions suivantes :

- Europe L'Europe
- Africa Afrique
- Moyen-Orient et Afrique du Nord (MENA)
- Russia and CIS Countries Russie et pays de la CEI
- Chine et Asie du Nord
- Asia Pacific Asie-Pacifique
- Latin America & The Caribbean Amérique latine et Caraïbes
- North America Amérique du Nord.

[99]- Pour faciliter la gestion du trafic aéroportuaire l'IATA a attribué des codes à 3 lettres aux aéroports qui accueillent les vols internationaux (exemple : l'aéroport Charles de gaulle CDG, aéroport d'Agadir AGD ;et un code de deux lettres aux compagnies membres.

ainsi la délivrance du titre du transport et aide récemment dans l'émission du billet électronique.

L'association intervient dans tous les domaines qui sont en relation avec la sécurité des passagers et du fret. Aussi elle déploie des efforts considérables pour l'amélioration et la modernisation des services, sans négliger la réduction et l'optimisation des coûts. Elle doit être à jours pour défier et accompagner le progrès technologique. C'est dans cette perspective qu'en 2002, l'association a lancé plusieurs travaux de modernisation de sa structure en vu d'accompagner les grands changements de l'industrie moderne. Elle a ainsi instauré des systèmes d'évaluation, de contrôle, de certification et d'audit.

En 2003, elle créa un système d'évaluation de la sécurité internationale « L'IATA Opérationnel Safety Audit : (IOSA) »[100]. Ce système est conçu pour évaluer les systèmes de gestion et de contrôle opérationnels d'une compagnie aérienne. Il établit la norme de sécurité pour toutes les compagnies, et diffuse des informations agrégées d'audit : « audit IOSA ». Toute fois il est à noter que l'IATA n'introduit pas les spécifications qui ne sont pas déjà dans les normes de l'OACI et les pratiques recommandées par les organismes régionaux de sécurité aérienne (ex: la FAA et l'AESA), sauf s'il ya des problèmes de sécurité légitime[101]. L'IOSA se limite en général à la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens.

En incitant les compagnies à se conformer aux normes internationales de sécurité et de sûreté, cette certification a fortement amélioré la sécurité mondiale dans le transport aérien. Il s'agit de la composante phare d'une stratégie globale qui comprend des vérifications, du fret, des opérations aériennes, des infrastructures, de la formation et la collecte de données. Elle est désormais un pré-requis pour devenir membre de l'IATA. Elle est également nécessaire pour le partage des codes avec les compagnies aériennes de renommées.

En 2004, l'IATA a instauré un nouveau système adéquat à la nouvelle technologie de l'informatisation. Elle instaure le « Simplifying the Business : (StB) ». Cette initiative à utiliser la technologie a beaucoup favorisée le confort du client et la réduction des coûts[102].

[100]- IOSA , est la première norme mondiale pour la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens.

[101]- Il est à noter que l'IOSA est une norme mondiale pour la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens et n'a pas de rôle réglementaire .

[102]- www.iata.org,site consulté en mois de Février 2013.

En 2008, 100% e-ticketing a été atteint, marquant une étape importante pour l'industrie. Egalement les cartes d'embarquement à code-barres (BCBP), le Programme d'amélioration des bagages (BIP), e-freight et e-services ont facilitées les opérations de voyage rapide[103].

Pour promouvoir l'économie internationale, l'IATA a lancé une initiative majeure visant à réduire les coûts à travers la chaîne de valeur du transport aérien, en particulier avec les fournisseurs monopolistiques.

L'IATA a également renforcé sa position en tant que voix de l'industrie, avec un ferme plaidoyer et de lobbying à l'attention des gouvernements sur les questions à long terme pour la viabilité de l'aviation, comme la libéralisation, les problèmes de l'environnement et la fiscalité :

- l'IATA a élaboré sa «déclaration de politique multilatérale de principes». L'Organisation a élaboré un projet initial de cette déclaration dans laquelle elle suggère de lever les obstacles à la liberté commerciale ainsi que la subvention au transport aérien pour favoriser le commerce, le tourisme, la création d'emploi et la croissance économique. Le même document recommande aux États de lever toutes les restrictions devant les compagnies aériennes qui veulent opérer sur le territoire national sans discrimination. Le Ciel Ouvert sera une composante importante de l'intégration économique générale de l'ensemble des régions du monde. Il permettra de faciliter les échanges et favoriser le commerce dans la région.

-Sur le plan financier: IATA exploite des systèmes financiers de l'industrie qui se déposent maintenant plus de 300 milliards de dollars par an, avec un taux de réussite de plus de 99,99%. Les coûts unitaires de ce système ont été réduits de plus de 80% depuis 2000[104].

- Pour résoudre les problèmes liés à l'environnement, IATA a dirigé l'alignement de l'ensemble de l'industrie aéronautique, les compagnies aériennes, les aéroports, les fabricants et les fournisseurs de services de navigation aérienne dans une stratégie à long terme pour atteindre une croissance neutre en carbone d'ici 2020 et réduire les émissions de carbone de l'aviation de moitié d'ici 2050.

[103]- Idem.

[104]- www.iata.org , (statistiques de l'IATA publiées en 2013) .

Grace à ces efforts, le taux d'accident des avions dans le monde a baissé pour enregistrer en 2012 un pourcentage de 0,20[105], ce qui représente un accident pour 5 millions de vols[106], selon IATA [107](compte un accident pour 2,7 millions de vols en 2011)[108]. Il s'agit de l'année la plus sûre de le l'histoire de la sécurité aérienne. D'autant plus qu'aucun accident avec perte de coque[109] d'avion n'a été enregistré chez les compagnies aériennes membres de l'IATA. Aujourd'hui, l'IATA en coopération avec l'OACI et certaines parties prenantes de l'aviation civile, travail sur de nouveaux projets de sécurité du transport aérien. On note entre autre, le « Plan Africain d'action stratégique d'amélioration » qui vise à combler les lacunes de sécurité et de renforcer la surveillance réglementaire dans la région d'ici 2015**.**

C- Le conseil international des aéroports (L'ACI)

Créé en 1991 par la fusion de plusieurs associations antérieures (AER, WEAA, ICAA, AACC)[110], le conseil international des aéroports ACI (De l'anglais, *Airports Council*

[105]- Idem.

[106]- IATA , communiqué n°8 du 28 FEVRIER 2013 .

[107]- IATA a annoncé qu'en 2012, le taux mondial d'accidents avec perte de coque des avions à réaction de fabrication occidentale a été le plus faible de l'histoire de l'aviation.

[108]- Les taux d'accidents mentionnés ici sont ceux publiés dans le Rapport sur la sécurité du transport aérien de l'IATA pour l'année indiquée.

[109]- Une perte de coque est un accident qui occasionne la destruction de l'aéronef ou des dommages substantiels qui font en sorte que l'appareil ne sera pas réparé pour une raison ou une autre, incluant une décision d'ordre financier de la part du propriétaire.

[110]- Chronologie de l'histoire de l'ACI :

1948: Création du Conseil exploitants d'aéroports (plus tard exploitants d'aéroports Conseil international AERE), basé à Washington DC

1950: Création de l'Europe occidentale Aéroports Association WEAA, basée à Zurich.

1962 : Création de l'Association internationale des aéroports civils ICAA, basé à Paris

1970: Création du Conseil de coordination des associations Aéroports AACC, basée à Genève, pour représenter collectivement AERE ICAA et WEAA avec l'OACI, l'IATA et d'autres organisations de l'aviation dans le monde entier.

1971: l'OACI subventions AACC statut d'observateur.

1974: United Conseil économique et social (ONU / ECOSOC) accorde un statut consultatif AACC.

1985 Dissolution de WEAA. Aéroports membres rejoignent ICAA et / ou AERE.

1991 : Création du Conseil international des aéroports ACI, l'intégration AERE et ICAA et réussir AACC. Structuré en six zones géographiques : Afrique, Asie, Europe, Amérique latine / Caraïbes , Amérique du Nord et dans le Pacifique , ACI établit son siège à Genève et des bureaux régionaux au Caire , New Delhi, Bruxelles , Caracas , Washington DC, et à Vancouver.

1991 Création de comités permanents de l'ACI Monde. Comités régionaux sur le même sujet et d'autres également mis en place.

1993 Création du Fonds ACI pour le développement des aéroports nations , basé à Genève.

1994 : Création du programme ACI World Business Partners.

1994 Ouverture du Bureau de liaison de l'ACI avec l'OACI à Montréal.

International) est l'unique organisation professionnelle uniformisant les équipements aéroportuaire mondiaux[111]. Organisation à but non lucratif, l'ACI, représente les intérêts des aéroports membres auprès des gouvernements et des organisations internationales[112]. Elle contribue ainsi à la préservation des infrastructures aéroportuaires et à la promotion de l'excellence professionnelle dans la gestion et l'exploitation des aéroports[113]. En favorisant la coopération entre les aéroports, les organisations aéronautiques mondiales et les partenaires financiers, l'ACI contribue à la sécurité, à la sureté, à l'efficience et à la responsabilité environnementale du transport aérien[114].

Pour assurer la bonne gestion internationale des installations et des infrastructures aéroportuaire, L'ACI s'organise en plusieurs entités dans les cinq régions du monde, chacune d'elle opère indépendamment dans le cadre d'une affiliation collective sous la marque ACI. ACI Word basée à Montréal au Canada présente les intérêts collectifs de ses affiliés et assure une supervision globale de l'exploitation aéroportuaire. C'est en effet à travers son Comité permanent « Sécurité et Technique » qu'il gère la sécurité aéroportuaire par[115] :

La planification et le développement des aéroports; la capacité et l'encombrement de l'espace aérien et aéroportuaire; les prévisions des futurs systèmes de navigation aérienne; l'amélioration des caractéristiques physiques des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic; les aides visuelles à la navigation; la sécurité sur les aires de mouvements incluant les installations et équipements aéroportuaires; la sécurité sur les aires de trafic et la circulation des véhicules aéroportuaires; la planification des mesures d'urgence des aéroports; le sauvetage et la lutte contre l'incendie; les marchandises dangereuses; l'enlèvement des

---

2004 Déménagement de l'ACI- LAC et les bureaux régionaux de l'ACI- Pacifique de Caracas à Mérida , au Mexique, et de Vancouver à Hong Kong , respectivement.

2006 Déménagement du bureau régional de l'ACI- Afrique à Casablanca.

2009 Déménagement du bureau régional de l'ACI- LAC au Brésil .

2010: Déménagement du bureau régional de l'ACI- LAC à Quito , en Équateur .

2010 - 2011 : déménagement du siège mondial ACI à Montréal.

2012: Déménagement du bureau régional de l' ACI -ALC à Panama City, Panama

[111]- Statuts & Règlements permanents de l'ACI : http://2012.coop/en/basics/ica-rules-bye-laws

[112]- l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), l'IATA (Association du transport aérien international), l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) et l'IFALPA (Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, Conseil Economique et Social des Nations Unies….

[113]- http://2012.coop/en/ga, site consulté en mois de Août 2013.

[114]- Statuts & Règlements permanents de l'ACI : http://2012.coop/en/basics/ica-rules-bye-laws, site consulté en Août 2013.

[115]- Publication ACI, »ACI Airside Safety Handbook extra »,4éme édition 2010, p. 3 § 4.

aéronefs accidentellement immobilisés; la compatibilité aéronefs/aéroports, notamment les incidences des avions très gros porteurs (NLA[116] tel que l'airbus A330)[117].

Il impose par conséquent à ses affiliés ainsi qu'aux compagnies aériennes que ces derniers desservent l'obligation d'échanger et de recueillir les statistiques et autres informations nécessaires pour établir les prévisions en matière de sécurité aéroportuaire. Dans cette perspective, les affiliés doivent échanger leurs hypothèses; se consulter sur la méthodologie des prévisions; publier les prévisions établies (sous réserve des contraintes de confidentialité commerciale); s'entretenir des prévisions obtenues et de leur incidence sur la planification des installations aéroportuaires. Le processus de coopération et de consultation comporte ainsi des contacts directs entre les prévisionnistes des autorités aéroportuaires et des compagnies aériennes concernées.

Considéré comme étant la voix des aéroports ACI Word collabore avec plusieurs organisations mondiales, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association du transport aérien international[118] (IATA). Elle jouit du statut d'observateur auprès de l'OACI et du statut consultatif auprès du Conseil Economique et Social des Nations Unies. Consciente du rôle que jouent les aéroports dans la sécurité du transport aérien, l'ACI, travail en étroite relation avec l'OACI (principale acteur de la sécurité dans le monde) pour améliorer la sécurité dans les aéroports[119]. Elle approuve ainsi les principes sur lesquels repose le code de conduite de l'OACI notamment les dispositions de ses annexes 9&14.

ACI, travaille également et activement avec une myriade de partenaires de l'aviation civile (OACI, l'IATA, CANSO, l'IFALPA ….) sur l'amélioration des contrôles de sécurité.

Par ses efforts constants, l'ACI parvient à mettre au point en Mai 2011 le programme Airport Excellence (APEX) in Safety (excellence en matière de sécurité aéroportuaire)[120]. Ce programme constitue une première en matière de sécurité des aérodromes et d'amélioration de

[116]- Acronyme d'Avion très gros porteur.

[117]- Les dimensions et caractéristiques de NLA peuvent être critiques pour certains aéroports, notamment la longueur, hauteur de la dérive, empattement, écartement des roues extérieures du train principal, écartement des moteurs extérieurs, masse, numéro de classification d'aéronef et nombre de siège .la conception des NLA doit se faire de manière a ce que ces avions n'exerce pas plus de pression sur les chaussés que les avions actuels.

[118]- Publication ACI, « Manuel de politique générale » ,4éme édition 2003, p 1.

[119]- Publication ACI, « Manuel de politique et pratiques recommandées 2009» ,7éme édition Novembre 2010.

[120]- ww.aci.aero/apexw , site consulté en mois de Février 2013.

la sécurité dans des domaines d'intérêt spécifiques[121]. Il a pour objectif d'aider les exploitants d'aérodromes à optimiser l'efficacité opérationnelle et d'améliorer le niveau de sécurité et de conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. Il se fonde sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 de l'OACI et sur les meilleures pratiques de l'ACI. Il se concrétise par des éditions de revues appelé « Revue de la sécurité », qui comprennent une auto-évaluation du niveau de la sécurité, une analyse des écarts, des solutions recommandées et l'élaboration d'un plan d'action après une visite sur le terrain à l'aéroport (l'«aéroport hôte») qui demande l'assistance technique. En effet, pour favoriser une sécurité collective des aéroports, ce nouveau programme permet aux aéroports non encore conformes aux normes de sécurité internationale de faire appel à l'expertise des aéroports déjà conformes aux degrés les plus élevé de sécurité pour un audit de sécurité .

Pour évaluer le niveau de sécurité de l'aéroport hôte Le partenaire de sécurité intervient d'une manière non-punitive et totalement inclusive[122]. IL peut s'agir d'un aéroport, d'un partenaire d'affaires mondial ou un autre associé stratégique de l'ACI qui a les connaissances nécessaires pour évaluer le degré de sécurité aéroportuaire. IL s'engage volontairement et à titre gracieux à fournir à l'aéroport hôte un ou plusieurs experts dans le but d'exécuter la revue de la sécurité.

La réussite de ce programme s'est concrétisé par la signature de l'ACI avec l'OACI d'un Mémorandum de coopération («MoC») en date du 15juin 2012[123]; il consiste a fournir un cadre réglementaire (soft rules) permettant au deux entités de poursuivre conjointement les niveaux les plus élevés possibles de sécurité aux aéroports du monde entier. De surcroit, le MoC soutient le développement de l'APEX de l'ACI dans le programme de sécurité, afin d'aider les aéroports du monde entier à identifier et à résoudre leurs vulnérabilités en matière de sécurité. Il promeut la coopération régionale, l'échange des experts aussi que l'échange régulier des informations et des données relatives à la sécurité en se donnant un accès mutuel

[121]- En matière de Sécurité de pistes; de Systèmes de gestion de la sécurité (SMS); de Certification d'aérodrome; de Gestion des dangers causés par la faune; de Marques, signaux et balisage lumineux; de Sauvetage et lutte contre l'incendie; de riposte aux urgences; de Gestion des chauffeurs et des véhicules côté piste; de Gestion des services d'escale, questions contractuelles et juridiques; d'Amélioration de la documentation de l'AIP; de Procédure par faible visibilité; de Gestion des obstacles; d'Exploitations durant l'hiver; de Gestion des FOD; de l'Entretien des zones de mouvements; d'Accès aux zones de mouvements; de Sécurité des travaux à l'aérodrome; de Gestion de la sécurité des pistes; de l' Enlèvement des aéronefs immobilisés; de Manutention des marchandises dangereuses; Etc.

[122]- Publication ACI, «APEX in Safety »in document de référence, « le programme de l'ACI conçu pour permettre aux aéroports d'atteindre l'excellence en sécurité », version 1.6 du 3 Octobre 2012.

[123]- www.aci.aéro, site consulté en Février 2013.

aux bases de données. D'emblé l'exécution des projets conjoints d'assistance technique et de formation sont à l'ordre du MoC.

Paragraphe II - Les institutions à connotation régionale

Dans un secteur aussi mouvant et international que celui de l'aviation civil, le développement et la maitrise de l'activité nécessite une prolifération des lois, des règles et techniques pour unifier les bases juridiques de l'aviation civile internationale. Ce ci permettra aux Etats de s'assurer aussi bien de légalité des services aériens internationaux que des niveaux adéquats de supervision de la sécurité. Or les organisations internationales à eux seules ne peuvent agir avec performance dans les six continents de la planète. Elles ont besoin des structures de coordination régionales leur permettant soit la synchronisation des actions, soit l'intégration des intérêts. D'ou la nécessité d'organisations régionales.

D'emblée, l'importance des organisations régionales réside dans la formation d'une base législative uniforme dans laquelle le transport aérien se développe sur les bases des principes directeurs de l'OACI de façon sûr régulière et ordonnée. Ce ci suppose une consolidation des législations existantes en matière d'aviation civile aux standards internationaux tel que les normes et pratiques recommandées de l'OACI appelés SHARP. L'idée évoque une uniformisation du cadre juridico légale de l'aviation civil, une loyauté dans l'exercice de l'activité et suppose que les Etats soient juridiquement à armes égales.

Il y a lieu de noter l'existence de différents types d'organisations régionales. Elles diffèrent par leur degré d'intégration – c'est-à-dire par l'étendue des pouvoirs et des tâches (réglementation, application, harmonisation) que leur transfèrent les États de leurs régions respectives - et par leurs secteurs d'activité (sécurité, gestion du trafic aérien, sûreté, réglementation économique). En outre, l'intégration régionale est souvent un processus évolutif où les organisations régionales qui se révèlent utiles pour les États qu'elles desservent peuvent acquérir un rôle plus important avec le temps. Toutefois, il ne faut pas oublier que le groupement des Etats en organisation régionales leur permis une mise en commun des ressources et une réduction des coûts, ce qui est crucial dans un contexte international de plus en plus exigeant. Ces avantages sont manifestes dans le domaine de la supervision de la sécurité. Elles aident à améliorer la sécurité aérienne au plan régional par la mise en commun des maigres ressources humaines et financières servant à fournir la supervision de la sécurité.

On note actuellement, une multitude d'organisations régionales (plus de 38 organisation) chacune est active dans un domaine spécifique. Mais notre propos s'intéresse seulement aux organismes les plus actives dans le secteur de sécurité du transport aérien dont les régions sont en collaboration directe avec notre pays.

a) L'agence Européenne De La Sécurité Aérienne: L'AESA

A l'issu du règlement 1592/2002, l'agence européenne de la sécurité aérienne[124], l'AESA fut instituée dans le but d'améliorer la sécurité aérienne sur le territoire européen[125]. Opérationnelle depuis 2003, l'AESA, est une entité juridique soumise au droit européen.

L'agence constitue un élément essentiel de la stratégie de l'Union européenne. C'est une machine juridique au service de la communauté. Elle rédige, pour la Commission Européenne, toutes les règles ayant trait directe ou indirect à la sécurité de l'aviation civile et surveille leur mise en application dans chaque pays. Elle possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Son objectif principal est d'établir et de maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité dans le domaine de l'aviation civile en Europe[126.] Sa mission est de promouvoir les plus hauts standards de sécurité et de protection de l'environnement dans l'aviation civile.

A fin d'accomplir sa mission et d'atteindre son objectif, l'agence doit fournir une expertise technique à la Commission européenne en contribuant à la rédaction de règles en matière de sécurité aérienne. En conséquence, les produits aéronautiques devraient faire l'objet d'une certification[127], pour vérifier s'ils satisfont aux exigences essentielles en matière de navigabilité et de protection de l'environnement[128]. Des normes essentielles appropriées sont imposées pour l'exploitation des aéronefs, les règles étant applicables aux aéronefs de pays tiers puis à d'autres aspects de la sécurité de l'aviation civile[129].

---

[124]- Article 12 du règlement 1592/2002 donne le mandat à l'agence de « […] garantir le fonctionnement et le développement corrects de la sécurité de l'aviation civile.».

[125]- Règlement (CE) n° 1592/2002, JOUE, n° L 240/7, 7 septembre 2002.

[126]- Préambule du règlement (CE) No 1592/2002 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2002.concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

[127]- Article 5 paragraphe 2 (a) du règlement (CE) No 1592/2002 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2002.

[128]- Paragraphe 2 du préambule du RÈGLEMENT (CE) No 1592/2002 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2002.

[129]- Site internet: www.Easa.eu.int, consulté le 15/12/13.

Les activités de L'AESA, ne sont pas arrêtées au domaine de la certification des produits aéronautiques (aéronefs, moteurs, instruments de navigation, etc.); mais elles se sont prolongées pour prendre progressivement le relais des Joint Aviation Authorities (JAA)[130]. Ainsi, les compétences des JAA en matière d'aérotechnique et d'exploitation aérienne ont été totalement reprises par (AESA). Les JAA ont cessé d'exister le 30 juin 2009. Ne reste aujourd'hui que les JAA-TO qui se focalisent sur la formation. L'AESA ayant repris à son compte les autres domaines, Gère les techniques de sécurité du transport aérien dans tous les Etats membres.

En 2008, grâce à la mise en œuvre d'une nouvelle AESA par règlement (CE) N° 216/2008, le rôle de l'AESA a été étendu au-delà de sa portée précédente pour couvrir les opérations de vol et la qualification des équipages[131].

À l'automne 2009, dans le cadre d'un paquet aérien incluant également le deuxième paquet de mesures pour le ciel unique européen, la Communauté européenne a adopté le règlement (CE) n° 1108/2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008. Le mandat de l'AESA s'est désormais élargi pour englober le domaine des aérodromes[132], de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne[133]. Actuellement l'AESA est entrain d'élaborer des règles communes pour les prestataires de services de circulation aérienne et diverses fonctions associées, tant pour leur surveillance que pour la formation de leurs personnels. Cette étape ouvre une période de travaux qui se sont échelonnés jusqu'en fin 2013 date d'entrée en application des nouvelles règles communes et se continus encore pour couvrir toutes les activités de l'ATM [134](gestion du trafic aérien).

---

[130]- L'organisation réunissant plus de 40 autorités aéronautiques. Depuis les années 90, les JAA ont accompli un important travail d'harmonisation des normes applicables en Europe dans les secteurs de l'aérotechnique, de l'exploitation aérienne et de l'instruction des pilotes. Les JAA ont cessé d'exister le 30 juin 2009. Ne reste aujourd'hui que les JAA-TO qui se focalisent sur la formation.

[131]- Article 7 et suivant, article 21 du règlement CE 1108/2009.

[132]- Article 8 bis, règleme1108/2009nt CE1108/2009.

[133]- Les appareils utilisés pour les services militaires, de douane et de police, et des personnes et organisations impliquées dans ces activités, reste en dehors de la compétence de l'AESA.

[134]- Le travail sur la gestion du trafic aérien (l'ATM) est réparti entre différents groupes :

- ATM 001 : exigences pour la prestation de service
- ATM 002 : TCAS
- ATM 003 : Licence communautaire des contrôleurs aériens
- ATM 004 : Surveillance
- ATM 005 : Aérodromes

Afin d'assurer son rôle de chef d'orchestre de la réglementation européenne en matière de sécurité aérienne, l'agence a la prérogative de prendre des décisions individuelles contraignantes en accordant des certificats de type, en procédant à des inspections et à des enquêtes. Mais aussi, elle peut élaborer des documents non contraignants contenant des moyens acceptables de mise en conformité (par ex. des codes de navigabilité). Elle élabore des documents d'orientation (à utiliser lors du processus de certification) et transmet à la Commission des avis sur les exigences essentielles et les règles d'application qui doivent être adoptées. Désormais L'AESA intervient à tous les niveaux du transport aérien civil.

Basée à Cologne en Allemagne, l'organisation dispose d'un personnel de plus de 500 membres réparties en quatre services principaux: un premier service chargé de la réglementation, un second dédié à la certification, un troisième chargé de l'approbation et de la standardisation, et enfin un service commercial et financier.

b) Federal Aviation Administration (la FAA)

Créée par la Loi fédérale de l'aviation de 1958, la Fédéral Aviation Administration est une agence gouvernementale chargée de créer et de maintenir des normes de sécurité pour l'aviation civile aux États-Unis[135] Il accomplit cette tâche par la régulation de nombreux aspects de l'industrie, allant de l'octroi des licences de pilotage au maintien d'un système de contrôle du trafic aérien du pays (code de la federal administration, part 91). Chaque règle, chaque exigence, chaque obligation n'a qu'un objectif principal « La Sécurité ».

Une première façon de la FAA pour assurer la sécurité du transport aérien est de réglementer la profession des pilotes de ligne. Elle exige une formation technique et des qualifications spécifiques pour accéder à la profession de pilote de ligne (Par exemple, un pilote autorisé à piloter des avions Boeing 707 ne sera pas capable de voler si elle a subi la formation appropriée et obtenu sa licence de pilote de Douglas DC-8). De surcroits les pilotes doivent suivre le long de leur vie professionnelle une formation appropriée pour la compétence dans le cockpit (Federal Regulations code, CFR Partie 61).

Outre les capacités techniques, la FAA exige des conditions physiques pour la profession du pilote de ligne. Elle désigne des médecins (les médecins examinateurs de

[135]- Section 1108 de la federal aviation act confère à l'agence un'' large pouvoir pour réglementer l'utilisation des l'espace aérien navigable, "afin d'assurer la sécurité des aéronefs et l'utilisation efficace de son espace aérien ….... et pour la protection des personnes et bien sur le terrain ...».

l'aviation) pour effectuer des examens physiques et délivrer des certificats justifiant de la capacité physique du pilote de ligne. Ces examens sont effectués périodiquement selon les normes médicales édictées par l'agence (titre 14 parties 61du CFR).

En plus des licences des pilotes, la FAA exige des licences de mise en circulation d'un avion avec ce que l'on appelle des certificats de navigabilité US COFA[136]. Il s'agit d'un certificat individuel qui atteste de la conformité de l'aéronef aux normes techniques exigées par la FAA (titre 14, partie 21 CFR)[137]. Ce certificat, que tous les aéronefs doivent porter, désigne que l'avion a satisfait à toutes les normes de sécurité énoncées par la FAA et qu'elle est sans danger pour le vol. Elle est renouvelable et l'agence peut la révoquer chaque fois que l'avion n'est plus dans les normes. Les mécaniciens d'aéronefs sont aussi certifiés par la FAA et doivent conserver leur permis pour travailler sur des avions sans surveillance. Avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), la FAA est l'une des deux principales agences mondiales qui sont habilitée à certifier les nouveaux avions, les équipements et les formations des pilotes de l'aviation civile.

La FAA réglemente également les aéroports (titre 14 du code de la federal regulation (CFR) part 139) et les normes d'application qui garantissent un fonctionnement sûr dans les zones où les avions sont à l'arrivée ou au départ. Parmi les éléments que l'agence exige pour la certification des aérodromes[138], on trouve la signalisation, le balisage, les équipements anti-incendie approprié ou matériel d'urgence et la notification des éventuelles fermetures de piste ou des salons de l'aviation (airshows) qui normalement sont programmées.

[136]- Référencé sous le numéro FAA form 8100-2, Il est édité et signé par la FAA.

[137]- Quatre certificats FAA sont nécessaires pour qu'une compagnie aérienne puisse introduire de nouveaux modèles dans sa flotte et les exploiter sur ses lignes commerciales :

- Le certificat de type (CFR, Titre 14, Parties 21, 25, 26, 34 et 36) vérifie que l'avion est conforme aux réglementations ;
- Le certificat de production (CFR, Titre 14, Partie 21) assure l'intégrité des systèmes et installations de production et de qualité, et garantit que la production peut être reproduite ;
- Le certificat de navigabilité (CFR, Titre 14, Partie 21) valide la conception de l'avion (Structure, systèmes et éléments redondants) ;
- Le certificat d'exploitation (CFR, Titre 14, Partie 121) assure que les compagnies aériennes disposent des systèmes et infrastructures nécessaires pour exploiter, assurer la maintenance et faire voler leurs avions.

[138]- Certificat d'aérodrome :cértificat délivrée en application des regles édictées par le titre 14 ,partie 139 CFR , autorisant l'exploitation d'un aérodrome aux services du transport aérien.

Devant la progression exponentielle du trafic aérien (environ 7000 avions sont dans le ciel à un moment donné au cours de la journée) [139], l'agence consacre la grande partie de son travail à la gestion et au contrôle permanent de la circulation aérienne. Elle maintient un système de gestion des autoroutes aériennes, fixe les trajectoires et le positionnement de chaque avion pour éviter toute collision entre vol. Avec un réseau de contrôleurs de la circulation aérienne à travers le pays, la FAA contrôle les avions pendant le roulage et le décollage, en route vers leur destination, à l'approche de leurs aéroports de destination et durant tout le chemin sur le sol.

Elle tient à jour les données concernant la sécurité des aéroports, le suivi de la sécurité des avions et des exploitants, les incidents et accidents aériens qui doivent faire l'objet de rapports publics publiés par le Conseil National de la Sécurité des Transports (National Transportation Safety Board, NTSB). Elle publie régulièrement les NOTAM (Notices to Airmen) qui informent au niveau mondial les pilotes des conditions de vol et d'évènements susceptibles de nuire à la sécurité.

Pour renforcer la sécurité du transport aérien, et maitriser encore plus le contrôle de la circulation des aéronefs, la FAA a crée en son sein une nouvelle organisation baptisé l'ATO. C'est en effet en mois de novembre 2003 que le ministre des transports a annoncé les premiers détails de la nouvelle structure de l'entreprise ATO devenue opérationnel le 8 Février 2004. Elle est mise en place comme une organisation axée sur le rendement dont les clients sont l'aviation commerciale, privée et l'armée.

Selon le principe « safety first, last et toujours »[140] et pour augmenter de manière significative la sécurité, la sûreté, la capacité, l'efficacité et la compatibilité environnementale des opérations aériennes futures, la FAA a lancé en parallèle avec l'ATO, le système de transport aérien de la prochaine génération (NextGen). Ce système est considéré comme une grande avancé dans l'histoire de l'aviation Américaine. Il s'agit d'une nouvelle méthode de travaille qui combine les nouvelles procédures au progrès de la nouvelle technologie pour assurer la gestion du transport de passagers, de fret et des opérations aériennes. C'est en effet dans une vision stratégique de développement et d'innovation technologique (plan multi-agence pluriannuel 2003 -2025) que la FAA s'investie dans l'instauration d'une technologie de pointe visant à défier le développement technologique. Toutefois l'harmonisation

[139]- www.faa.gov, site consulté en mois de Novembre 2013.
[140]- La sécurité en premier, en dernier et toujours.

internationale constitue un principe clé du système NextGen, et les États-Unis travaillent avec d'autres États pour assurer l'interopérabilité de leurs programmes de modernisation.

C- Les organisations de sécurité du transport aérien en Afrique

LA CAFAC : Suite aux vœux exprimés par l'ensemble des Etats Africains dans la charte de l'OUA[141], la commission Africaine de l'aviation civile a été créée par conférence constitutionnelle convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation de l'Unité africaine (OUA)[142] à Addis-Abeba, en Ethiopie, en 1964.
Définitivement opérationnelle en mois de Mai 1978, la CAFAC est devenue une institution spécialisée de l'OUA[143] dans le domaine de l'aviation civil. Son travail se focalise sur la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées par l'OACI, ainsi que des plans régionaux de navigation aérienne[144]. Delors, L'article 3 de sa constitution lui assigne deux grands objectifs: fournir aux autorités des Etats membre un cadre de concertation et de dialogue d'une part et d'autre part assurer la coordination, l'utilisation optimale et le développement ordonné du système du transport aérien en Afrique.

Pour réaliser ces objectifs la CAFAC se voit assigner une lourde responsabilité et doit assurer le rôle d'un véritable chef d'orchestre. Elle devait ainsi d'une part réaliser des études pour la normalisation du matériel volant; assurer l'intégration des services de transport en Afrique et harmoniser les tarifs du transport aérien. D'autre part, assurer la pérennité et la sécurité du transport aérien en Afrique en encourageant l'application des normes et recommandation par l'OACI. Elle doit ainsi encourager et coordonner des programmes en vue du développement des institutions de formation existantes ou à créer pour répondre dans la région africaine aux besoins actuels et futures en personnel dans tous les domaines de l'aviation civile.

Enfin pour s'assurer de l'efficacité de l'aide accordée par les institutions internationales - notamment le PNUD aux Etats africains dans le domaine de l'aviation civile,

[141]- Article 2, paragraphe 2 (b) de la charte de l'OUA "... les Etats membres coordonneront leurs politiques générales, en particulier dans les domaines suivants : ... b) économie~ transports et communications".
[142]- OUA: c'est l'actuelle union africaine(UA).
[143]- Le statut d'institution spécialisée de l'OUA à été accordé à la CAFAC par la résolution CM /res.4395 (XXV)adoptée par la 25éme session ordinaire du conseil des ministres de Kampala(Ouganda)le 25 Juillet 1975.
[144]- Journal Indépendant d'Informations et d'Analyses - Deux éditions Arabe et Française N° 1984 DU MERCREDI 19 MAI 2010, p. 3.

la CAFAC se propose d'entreprendre des études sur les besoins en assistance technique dans les Etats membres.

Ces diverses activités seront menées en collaboration étroite avec l'OUA, la CEA[145] et l'OACI, ainsi qu'avec toute autre organisation[146] œuvrant en faveur du développement de l'aviation civile internationale[147].

Grace à la mise en œuvre de ses objectifs et aux efforts continuels pour développer l'aviation et le transport aérien en Afrique, la CAFAC a joué un rôle déterminant dans le développement du transport aérien en Afrique. En tant qu'institution para africaine elle intervient dans les domaines ci-après:

- Assistance aux Etats Africains dans la négociation et l'établissement des accords bilatéraux et multilatéraux de transport aérien.

- Mise en œuvre des mécanismes de négociation de tarifs en ayant recours à la convention portant création de la conférence Africaine des tarifs aériens (CAFTA)

- Harmonisation des procédures de délivrance des licences du personnel navigant technique et de technicien d'aéronefs ainsi que l'homologation de centre d'entretien et de révision d'aéronef.

Désormais le travail de la CAFAC porte essentiellement sur l'harmonisation des politiques relatives à la rentabilité et la mise en œuvre des infrastructures aéronautiques. Toutefois, La cette commission n'est pas productrice des normes. Son rôle se limite à la surveillance et la mise en conformité avec la réglementation de l'OACI. Elle n'émet ainsi que des recommandations qui n'ont aucune force juridique à l'égard des Etats contractants.

145- CEA: commission économique pour l'Afrique.

146- L'article 16 du projet de Constitution révisé de la CAFAC dans la partie relations internationales : coopération avec d'autres organisations. Le dit article dispos que « la CAFAC travaille en étroite collaboration avec les divers organes de l'UA et de l'OACI, de la Commission économique des Etats-Unis pour l'Afrique (CEA), les communautés économiques régionales, et l'Association des Compagnies aériennes africaines (AFRAA). Elle peut également coopérer avec d'autres organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, ainsi qu'avec les prestataires de services aéronautiques civils sur des questions aéronautiques d'intérêts communs».

147- Point *4*.paragraphe 2, Constitution de la CAFAC.

Depuis sa création, la CAFAC était techniquement, administrativement et financièrement géré par l'OACI sur les contributions des États membres africains. Elle n'est devenue autonome de gestion qu'en 1er Janvier 2007.

A partir du 11 mai 2010, date d'entrée en vigueur de la nouvelle constitution, les responsabilités de la CAFAC se sont élargies pour aborder essentiellement les faiblesses identifiées par les audits de sécurité établie par l'OACI. La CAFAC assume ainsi une lourde responsabilité liée à la fois à l'harmonisation des normes de sécurité et au perfectionnement des ressources humaines. Sa nouvelle vision est de «favoriser une industrie de l'aviation sûr, sécuritaire, efficace, rentable, durable et respectueux de l'environnement civil en Afrique».

Pour concrétiser cette vision, la CAFAC travaille sur un plan stratégique pour la période 2011-2016. Elle a ainsi posé les Objectifs stratégiques suivants :

a) Objectif stratégique A-(Transport aérien) - Promouvoir le développement durable du transport aérien en Afrique.

b) Objectif stratégique B-(Sécurité) – Améliorer la sécurité aérienne en Afrique.

c) Objectif C-(Sûreté) –Renforcer la sûreté aérienne en Afrique.

D- Objectifs stratégiques D -Assurer un perfectionnement de ressources humaines durable pour l'aviation africaine.

e) Objectif stratégique E- (Renforcer la règle de droit dans le secteur de l'aviation africaine).

Ce plan était adopté d'une manière que les Etats membres détacheraient auprès de la CAFAC des Experts pouvant occuper les postes de: Expert en sécurité; Expert en navigation aérienne; Expert en environnement; Expert AVSEC/FAL et Expert en infrastructures et formation. Mais cela n'a pas pu se matérialiser. Toutefois, des attributions supplémentaires récentes ont généré une surcharge de travail qui commande une augmentation des effectifs en conséquence.

A présent, le Département DST[148] ne peut s'acquitter que de certaines tâches inscrites au Programme des travaux. Cela étant, pour que la CAFAC puisse effectivement

[148]- Département de la sécurité et des services techniques (DST).

accomplir les tâches supplémentaires qui lui sont dévolues, le renforcement de ses ressources humaines devient une nécessité impérieuse.

Par conséquent, le recrutement d'au moins un Expert en sécurité aiderait les responsables de s'atteler aux grandes orientations[149] destinées à atteindre les objectifs en matière de sécurité aérienne. De surcroit , il y a un besoin de recruter un Expert en sécurité et une Secrétaire au titre de l'équipe de soutien pour permettre au Département DST d'atteindre ses objectifs suivant le Programme des travaux. Cette dotation en effectifs lui permettra en outre de respecter les échéances fixées par ledit programme.

CAFAC comprend aujourd'hui 54 Etats Africains et est géré par une plénière triennale (comprenant tous les Etats membres). Le Bureau est composé d'un Président, 5 vice-présidents (représentant du Nord, Ouest, Est, Centrale et du Sud Régions de l'Afrique), le Coordonnateur du Groupe Africain au Conseil de l'OACI et le Secrétariat est dirigé par un Secrétaire Général.

-**L'ASECNA :** Dans la perspective de l'indépendance des colonies d'Afrique Subsaharienne, Les Chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats autonomes issus des ex-Fédérations de l'Afrique Equatoriale Française, de l'Afrique Occidentale Française et de Madagascar se sont convenus avec l'aide de la France à la signature de la Convention qui va donner naissance l'ASECNA.

Désormais, l'Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a été créée sous forme d'un établissement public par la Convention de Saint-Louis du Sénégal du 12 décembre 1959, et d'un établissement de droit international par la Convention de Dakar du 25 octobre 1974. Depuis plusieurs modifications ont été apporté à son statut de 1990 jusqu'à 2012. Les principales révisions et modifications ont été faites dans l'objectif de donner à l'agence une base juridique stable qui s'accommode aux évolutions techniques du monde de l'aviation civile. Ainsi l'agence s'est transformée d'un simple organisme de coopération franco-africain et malgache à un organisme de coopération interafricaine et malgache. Cette transformation s'est traduite, dans les faits, par le transfert du Siège de Paris à Dakar, par l'africanisation du poste de Directeur Général. Cependant,

[149]- Il s'agit des orientations adoptées par la Conférence des Ministres africains sur la sécurité aérienne en Afrique à Abuja en juillet 2012.

l'Agence dispose d'une délégation à Paris et d'une autre à Montréal auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Composée actuellement de 18 Etats membres dont la France[150]. L'agence, selon disposition de l'article 2 de la convention a pour mission de fournir les services de navigation aérienne dans l'espace aérien africain de ses Etats membres. Elle assure le service d'information de vol et le contrôle en route, ainsi que le contrôle d'approche et d'aérodrome sur les 28 aéroports principaux classés (Article 2) des 17 Etats membres du continent. Elle gère donc un certain nombre d'installations au sol dans le domaine de la navigation aérienne et de la météorologie ainsi que des moyens de lutte anti-incendie[151].

A cette mission « communautaire »[152], peuvent s'ajouter des « activités nationales », telles que la gestion de plateformes aéroportuaires dans le cadre de contrats conclus avec les Etats (article 10 ,12). Des lors, l'Agence peut se voir confier par chacun des Etats signataires la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique ou météorologique, l'exécution d'études et le contrôle de travaux d'aéroports ou d'installations techniques ainsi que leur maintenance.

L'ASECNA est en outre habilitée à passer des contrats avec les Etats non membres qui seraient désireux d'utiliser ses services au titre de l'Article 11 de la Convention de Dakar. D'emblé, elle entretien via des accords bilatéraux des relations de coopération avec les fournisseurs de services de navigation aérienne des Etats des espaces adjacents, notamment avec l'ONDA. Lesdits accords de coopération couvrent le domaine technique de l'aviation civile à savoir le CNS/ATM (Systèmes de Communications, Navigation, Surveillance/Gestion de la Circulation Aérienne), la maintenance, la calibration en vol[153] et la coordination. La

[150]- Etats signataires tels qu'ils sont énuméré au Préambule de la convention relative a l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et a Madagascar (ASECNA): bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad et Togo.

[151]- grâce à ses efforts l'ASECNA gère actuellement 10 centres de contrôle régionaux ,57 tours de contrôle, 25 aéroports internationaux, 76 aéroports régionaux.

[152]- L'Agence a la charge d'un espace communautaire aérien étendu sur 16 100 000 km2 couvert par six régions d'information en vol: Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique, Dakar Terrestre, Niamey, Ndjamena. Elle assure les aides terminales sur les 27 aéroports principaux des 17 Etats africains et malgache membres, à travers : le contrôle d'aérodrome, le contrôle d'approche, le guidage du roulement des aéronefs au sol, l'aide radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage, les transmissions radio, les prévisions météorologiques, le bureau de piste et d'information aéronautique les services de sécurité incendie.

[153]- Publication ASECNA, rapport 20 annuel 2012 , P 12: « ….L'Agence réalise, avec son avion laboratoire ATR 42, la calibration en vol des aides à la navigation aérienne pour de nombreux Etats africains non membres

collaboration se fait aussi au niveau des ressources humaines par des accords de formation et d'échange de personnel.

La politique de coopération adoptée par l'ASECNA permet à celle-ci, non seulement d'assurer une bonne qualité des prestations qu'elle fournit, mais encore de contribuer au développement de la sécurité aérienne dans la zone AFI, et au delà.

De part le rôle qu'elle joue dans l'unification du ciel africain et de part ses efforts constants pour le maintien de la sécurité du transport aérien, l'agence se positionne comme un leader parmi les fournisseurs de services de Navigation Aérienne en Afrique. Elle est désormais membre de l'OACI, de l'IATA et de l'ACI. D'ailleurs, Elle exerce son activité en parfaite harmonisation avec les normes et Pratiques recommandées par la convention de Chicago et ses annexes; Notamment l'annexe 2 sur les « Règles de l'air », et 11 sur les «Services de la navigation aérienne ». Au demeurant, ces annexes s'appliquent dans les espaces aériens situés au dessus de la haute mer, et compris dans les régions d'information de vol (FIR)[154] listées en Annexe 2 à la Convention de Dakar révisée[155].

---

de l'Agence notamment en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est, au Maroc, aux Seychelles, à l'Ile Maurice, à la Réunion ainsi que dans la zone des Caraïbes ».

[154]- FIR : (*Flight Information Région*), Les territoires nationaux sont découpés en région d'information c.-à-d. en espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

[155]- La Convention de Dakar révisée.

adoptée à Ouagadougou, au Burkina Faso et signée à Libreville en République gabonaise, le 28 avril 2010 par les dix huit États parties, la Convention est entrée en vigueur le 1er janvier 2013.

La nouvelle Convention est donc venue moderniser et clarifier les missions de l'ASECNA. Elle met fin à certains vides juridiques qui subsistaient dans la Convention de Dakar. Sur plusieurs points, elle se montre plus précise et plus moderne que sa sœur de Dakar. La première innovation majeure a trait au statut international de l'ASECNA destinée à protéger les intérêts de l'Agence en cas de contentieux dans les différents États parties (Privilège et immunité diplomatique). Ce nouveau statut international donne à l'Agence les moyens juridiques indispensables pour sa survie, en lui permettant d'exercer ses missions de façon convenable. Sur le plan de responsabilité, l'article 17 de cette nouvelle Annexe opère un changement d'une grande ampleur. Il détermine la responsabilité de l'Agence en cas de dommage et l'oblige à s'assurer « auprès de compagnies d'assurances notoirement reconnues internationalement comme solvables contre les risques de recours de tiers notamment en cas d'accident d'aéronef ». Enfin, les dispositions de la Convention de 1974 régissant le régime douanier ont été reconduites dans cette nouvelle Annexe.La nouvelle Convention, en sus des ses vingt neuf articles, s'arment d'annexes qui étaient inexistantes dans la Convention de 1974. Elle s'accompagne aussi d'une annexe VII qui a trait au Statut et Code rémunération du personnel. Il est important de souligner que ce Code ne s'applique pas aux agents disposant d'un contrat de droit local et surtout des personnels de la Délégation de Paris. Ces agents vont désormais bénéficier, selon les dispositions de l'article 22 et 23 des statuts (Annexe V), de tous les avantages d'un travailleur français (matière de couverture maladie et prévoyance, congés annuels, maladie et maternité, clause de cessation d'activité pour limite d'âge et de rupture du contrat de travail).

La supervision et l'administration de l'Agence reposent respectivement sur le Comité des ministres (organe suprême de l'agence)[156] et le Conseil d'administration[157]. Le Comité des ministres définit la politique générale de l'Agence, notamment sa stratégie, et s'assure de sa mise en œuvre. Il est ainsi chargé de veiller au respect des exigences de sécurité des services fournis par l'Agence; de définir sa politique tarifaire; d'examiner et d'approuver ses plans pluriannuels d'entreprise. Par ailleurs, il a la charge de désigner le directeur général de l'Agence dans les conditions définies par les statuts annexés à la convention (convention de Dakar). Le Conseil définit la politique de l'Agence et prend à la majorité des décisions exécutoires, dans certains domaines, la majorité requise est des deux tiers. Dans tous les cas, un Etat qui n'a pas approuvé la décision prise peut demander une seconde délibération (art. 18 des Statuts). Une disposition curieuse permet aux Etats d'exiger la dissolution et le remplacement du Conseil s'il apparaît « aux quatre gestion du Conseil est « contraire à l'intérêt public » (art. 12 des statuts).

La gestion financière et technique, l'administration du personnel de l'Agence sont assurées par le Directeur général, qui est responsable devant le Conseil d'administration du respect des objectifs et de la réalisation des actions décidées[158]. Tant que la France assurera plus de la moitié des charges financières, la composition du conseil se fait par une représentation paritaire; d'une part de la République Française et d'autre part des autres membres qui désignent chacun un administrateur.

L'indépendance de la gestion financière se fera au fur et mesure que les Etats participants accroîtront leur rôle technique et financier.

Paragraphe III- Les institutions à connotation nationale

Assuré au transport aérien le plus haut niveau de sécurité est la raison principale qui justifie depuis le début de l'aviation civil au Maroc, l'existence des organisations de contrôle et de surveillance des compagnies aériennes (transport, maintenance et fabrication) et des prestataires de service.

[156]- Article 3 &6 de la convention signé à Dakar (ASECNA).
[157]- Article 7 idem.
[158]- Rapport ASECNA 20 ANNUEL 2012, P. 13.

Le domaine de l'aviation civil a été rythmé par de nombreuses avancées technologiques induisant une évolution spectaculaire de la réglementation du transport aérien. De surcroit, l'Etat Responsables de vérifier l'application de cette réglementation a beaucoup amélioré les organismes en charge des contrôles et les méthodes de contrôle elles-mêmes. De nombreux règlements ont été instaurés pour garantir la sécurité des vols, elles sont toutes au standard OACI et aux normes de sécurités Européens[159] dont le Maroc est un pays signataire.

Initialement, Les compagnies aériennes sont surveillées par l'autorité de l'aviation Civile de l'Etat où se trouve implantée leur base principale d'exploitation[160] [161]; mais aussi par des organismes étrangers autorisés à contrôler au moment de l'escale des avions sur leurs territoires. Au Maroc, les autorités responsables du contrôle de l'application et de la surveillance de la réglementation technique sont: la direction générale de l'aviation civile et l'office nationale des aéroports « ONDA ». Ces deux entités travaillent sous la responsabilité et l'autorité du ministère de l'équipement et du transport.

a) Direction générale de l'aviation civil au Maroc en tant qu'autorité de contrôle

La Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC) a été créée au Maroc au sein du ministère des Transports par le décret du 2-06-472 du 2 Chaabane 1429 (4 Août 2008)[162] [163], ayant pour objet entre autres d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

---

[159]- PART 145 (maintenance avionique), qui correspond à l'adoption des normes européennes, JAR OPS 1 pour les opérations aériennes, sol, cargo et formation du personnel en relation avec l'exploitation des avions. La certification ISO 9001 Version 2008 est obtenue pour l'ensemble du périmètre opérationnel.

[160]- Conformément à l'article 28 de la Convention relative à l'aviation Civile Internationale, Vol. I De l'annexe 14 paragraphe 1 et 2, chaque Etat est responsable d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aérodromes de sa juridiction.

[161]- Aucune compagnie battant pavillon marocain n'a le droit de voler qu'après autorisation de la DGAC attestant sa conformité aux règles techniques en vigueurs. L'autorité de l'aviation civile assure une surveillance continue de la compagnie afin de veiller à ce qu'elle continue à appliquer la réglementation technique C'est une autorisation qui a la forme d'une licence d'exploitation laquelle atteste des capacités financières, et d'un certificat de transporteur aérien (CTA). Ce dernier atteste des aptitudes techniques et professionnelles de l'entreprise. Sans un CTA, une compagnie aérienne n'est pas autorisée à effectuer des vols de transport aérien public. Après la délivrance du CTA.

[162]- Volonté de séparer les fonctions de régulation économique et technique en adéquation avec les recommandations des instances internationales est considérée comme la principale cause de transition de la direction de l'air DA en DGAC. Suite à cette restructuration, les changements ont été opérés à trois niveaux:

AVANT	Après promulgation du décret du 2-06-472 du 2 Chaabane 1429(2008)
Administration de l'Air	Direction Générale de l'Aviation Civile: DGAC
Direction de l'Aéronautique Civile	Direction de l'Aéronautique Civile: DAC
Direction des Bases Aériennes	Direction du Transport Aérien : DTA

[163]- Avant 2008, l'autorité de l'aviation civil fonctionnait sous le nom de direction de l'air attachée directement au ministère des travaux publics.

Placée actuellement sous l'autorité du ministre du transport et d'équipement, la DGAC est dirigé par un Directeur général de l'Aviation Civile qui en est le supérieur hiérarchique. Le personnel est composé des fonctionnaires d'Etat et employés recrutés conformément à l'article du décret précité. La Direction de l'Aéronautique civile dispose depuis 1996 de personnels ayant les compétences requises pour effectuer la supervision de l'exploitation technique des appareils exploités au Maroc.

En tant qu'autorité de l'aviation civile au Maroc, la DGAC est un véritable chef d'orchestre dans l'élaboration et le contrôle de la réglementation du transport aérien. Divisée en quatre Divisions et un Service de la Météorologie aéronautique, son service d'aviation civile, veille sur l'application et le respect des normes internationales ainsi que sur le contrôle et la supervision de la sécurité et de la sûreté du transport aérien. Concernant ce dernier volet, la DAC est responsable de la préparation des accords aériens internationaux en liaison avec les administrations intéressées et l'établissement des textes réglementaires concernant la navigation aérienne, le transport et le travail aérien; de veiller au contrôle des opérations relatives à la sécurité aéronautique et à la réglementation de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs; de superviser la formation du personnel aéronautique; d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne; de définir les besoins en matière de navigation aérienne, du transport et du travail aérien et d'établir les plans d'équipement nécessaires dont elle poursuit la réalisation, d'orienter, de contrôler et de coordonner les activités aéronautiques.

Les principales entités de la DAC impliquées dans le processus de l'élaboration et dans le contrôle des règlements dans les domaines de la sécurité sont la Division de la Sécurité aéronautique (DSA) et l'inspection de la Sécurité aéronautique (ISA). Ces deux entités sont complémentaires et agissent simultanément.

La Division de la Sécurité aéronautique (DSA) est chargée de l'ensemble des opérations relatives à la sécurité en matière de formation du personnel aéronautique, de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs. Elle focalise tout son travail sur la sécurité des hommes, du matériel et des infrastructures. Elle assure, d'une part, une vigilance permanente en termes de certification, de contrôle technique, d'agrément des transporteurs et

de la maintenance. D'autre part, pour maintenir le plus haut niveau de sécurité, elle inspecte et contrôle les exploitants et les industriels[164].

Dans les domaines de la certification et de la supervision des exploitants, le service des licences et des qualifications de la DSA procède d'une façon permanente à des examens et tests en vue de délivrance des licences et des qualifications du personnel. Par ailleurs la direction de l'aéronautique civile favorise la formation et la mise à niveau via des ateliers de maintenance agréés, des écoles et centres de formation du personnel navigant.

Le Service de la navigabilité au sein de la Division de la Sécurité aéronautique est responsable de la sécurité de la navigabilité des aéronefs au Maroc. C'est en effet pour maitriser le volet technique de la sécurité du transport aérien que le service de la navigabilité veille sur le respect des normes techniques en la matière. Il veille aussi bien sur la délivrance et le renouvellement des certificats de navigabilité que sur l'approbation des manuels d'organismes de maintenance et des manuels d'entretien des aéronefs. Pour assurer les plus hauts niveaux de sécurité, il procède aussi à des inspections techniques périodiques des entreprises du transport aérien, à l'importation d'aéronefs et aussi à la délivrance de certificats de navigabilité aux exploitants.

Par ailleurs, le suivi technique des aéronefs au Maroc doit être assidu par un organisme spécialisé de certification et de classification. Il est ainsi assuré par le responsable du Bureau VERITAS[165], agissant par délégation de l'Administration de l'Aviation civile[166]. Celui-ci, et suivant disposition de l'article premier de l'Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 364-67 du 3/05/1967 est agréée[167] comme société de classification chargée d'assurer au Maroc le contrôle de la navigabilité des aéronefs en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la validation des certificats de navigabilité des aéronefs civils **(**conformément au cahier des charges annexé au dit arrêté).

---

[164]- Les responsabilité de la direction de la sécurité aérienne sont assurées par ses principaux services et qui sont: le service des licences et de qualifications ,le service de exploitation aérienne, le service navigabilité.

[165]- Bureau Veritas, est une société anonyme à objet civil est considéré comme un registre international de classification de navires et d'aéronefs, dont le siège social est à Paris, 31, rue Henri-Rochefort.

[166]- Bulletin officiel n° 2857 du 2/08/1967 (2 août 1967) Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 364-67 du 3/05/1967 (3 mai 1967) portant agrément du Bureau Véritas pour le contrôle de la navigabilité des aéronefs en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la validation des certificats de navigabilité.

[167]- Selon Article 2 de l'Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 364-67 du 3/05/1967 (3 mai 1967: L'agrément est reste valable d'année en année, par tacite reconduction, sauf notification contraire ou renonciation par l'une des parties trois mois avant l'expiration de l'année en cours.

En parallèle, l'Inspection de la Sécurité aéronautique (ISA) est chargée de participer au contrôle technique des entreprises de transport aérien ainsi que de leur personnel en vol et au sol en matière de formation, perfectionnement, qualification et régime de travail. Elle travaille en étroite relation avec la DSA. Ces, deux entités participent à la certification et à la supervision des exploitants aériens et des organismes de maintenance.

b) Office nationale des aéroports en tant que prestataire de service

Créé le 13 décembre 1989 par la loi 14-89 promulguée par le Dahir n° 1-89-237 du 30 décembre 1989 en remplacement de l'Office des Aéroports de Casablanca (OAC)[168], L'Office National des aéroports (ONDA)[169] est un établissement public à caractère commercial et industriel doté de la personnalité morale et de l' autonomie financière[170].

Ses missions, telles qu'elles découlent des lois n°25-79, 14-89 et 47-00[171] se résument dans :

a) l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et le développement des aéroports civils de l'Etat «ouverts à la circulation aérienne publique ainsi que des installations relatives au contrôle et à la «sécurité de la circulation aérienne»;[Dahir portant loi n° 1-93-140 du 22 rebia I 1414 (10 septembre 1993) complétant la loi n° 25-79].

«b) le contrôle local et régional de la circulation aérienne et la mise en œuvre des moyens «nécessaires au survol, à l'approche, à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au

[168]- OAC : office des aéroport de Casablanca , instituée par Dahir n°1 -80-350 ,du 06Mai 1982 portant promulgation de la loi n° 25-79.OAC a constitué la première étape d'un nouveau régime de gestion aéroportuaire.

[169]- la loi n° 14-89 promulguée par le dahir n° 1-89-237 du 1er joumada II 1410 (30 décembre 1989) a transformé l'Office des aéroports de Casablanca en Office national des aéroports. Aussi, l'expression «Office des aéroports de Casablanca» a-t-elle été remplacée dans le texte par «office national des aéroports». Cette loi comprend l'article premier ci-après:

Article premier: Les missions de l'Office des aéroports Casablanca, telles que prévues par la loi n° 25-79 promulguée par le dahir n° 1-80-350 du 11 rejeb 1402 (6 mai 1982), sont étendues à l'ensemble des autres aéroports civils de l'Etat ouverts à la circulation aérienne publique, sous réserve des compétences reconnues aux autorités militaires en matière de contrôle local de la navigation aérienne dans les aéroports où ce contrôle leur est principalement confié conformément à la réglementation en vigueur sur l'aéronautique civile.

L'Office des aéroports de Casablanca prend la dénomination d'Office national des aéroports.

[170]- Article 1 §1 de la Loi n° 25-79 portant création de «l'Office national des aéroports».

[171]- Loi n° 47-00 complétant la loi n° 25-79 relative à l'Office national des aéroports promulguée par le Dahir n° 1-02-120 du 1er rabii II 1423 (13 juin 2002) [Bulletin officiel n° 5030 du 6 Joumada II 1423 (15 août 2002)].

sol et au «stationnement des aéronefs sur les aéroports visés au a) ci- dessus»; [Dahir portant loi n° 1-93-140 du 22 rebia I 1414 (10 septembre 1993) complétant la loi n° 25-79].

c) l'embarquement, le débarquement, le transit et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air ainsi que tous services destinés à la satisfaction des besoins des usagers et du public;

d) la liaison avec les organismes et les aéroports internationaux afin de répondre aux besoins du trafic aérien;

e) l'exploitation de certains ouvrages et services qu'il peut, le cas échéant, concéder à des tiers, en conformité avec les clauses d'un cahier des charges;

f) la formation des techniciens et des contrôleurs de l'aéronautique civile ainsi que du «personnel de gestion et d'exploitation aéroportuaire» [Loi 47.00 promulguée par le Dahir n°1-2-120 du 1er rabii II 1423 (13 juin 2002)][172].

Placée sous la tutelle technique du ministère des transports et sous le contrôle financière du ministère des finances[173], l'Office est considérée comme le **principal garant de la sûreté et de la sécurité de la navigation aérienne au niveau des aéroports et de l'espace aérien sous juridiction marocaine**[174] [175]. Elle assume la supervision et le contrôle de la sécurité du transport aérien en assurant une formation continue aux contrôleurs, techniciens et intervenants de la sécurité via des centres spécialisés d'une part et d'autre part en assurant le contrôle technique des différents services aérien. D'emblé son travail s'organise autour de deux pôles de directions :

[172]- La loi n°47.00 promulguée par le Dahir n°1-2-120 du 1er rabii II 1423 (13 juin 2002) comprend en outre l'article 2 ci-après :
Article 2 : La formation des techniciens et contrôleurs de l'aéronautique civile dispensée par le Centre de formation des techniciens de l'aviation civile et de la météorologie institué par le décret royal n° 487-65 du 26 kaada 1385 (18 mars 1966), tel qu'il a été modifié et complété, est transférée à l'Office national des aéroports Sont confirmés les cycles de formation dispensés par ledit office depuis 1997 et sont validés en conséquence, les diplômes délivrés depuis cette date.
[173]- Article 1 § 2& 3 , Loi n° 25-79 portant création de «*l'Office national des aéroports*».
[174]- Article 2 §1 (a), Dahir n° 1-80-350 du 11 rejeb 1402 (6 mai 1982) portant promulgation de la loi n° 25-79 portant création de « l'Office national des aéroports».
[174]- Déclaration de l'ex directeur de l'ONDA, « Les aéroports, un espace de vie », Publié dans MarocHebdo le 29 - 09 – 2006.
[175]- Déclaration de l'ex directeur de l'ONDA, « Les aéroports, un espace de vie », Publié dans MarocHebdo le 29 - 09 – 2006.

• Directions de support: Direction des ressources, Direction de la formation– Académie Mohammed VI, Direction de la logistique et du développement commercial;

• Directions techniques: Direction de la navigation aérienne, Direction de la qualité, de la sûreté et de la sécurité et Direction de l'ingénierie et de la maintenance.

Sa mission de sécurité est assurée par le centre national de contrôle de sécurité aérienne.

c) Les institutions de formations en sécurité aérienne

La formation constitue une composante phare de la sécurité du transport aérien. L'expérience a bien montré que la majorité des accidents et incidents avaient pour cause une instruction défaillante d'un personnel mal qualifié. La bonne formation et la mise à niveau des compétences constituent ainsi l'un des éléments de la sécurité du transport aérien.

Conscient du rôle de la formation dans la sécurité aérienne, Le Maroc à depuis toujours œuvré pour la création des centres de formation répondant aux exigences internationales de la navigation aérienne. Rappelons que le premier centre de formation CFTACM[176]crée par Décret royal n° 487-65 du 26 kaada 1385 (18 mars 1966) portant création et organisation du Centre de formation des techniciens de l'aviation civile et de la météorologie à Casablanca) avec le soutien de l'OACI et du PNUD date de 1966[177] (Bulletin officiel n° 2787 du 30/03/1966 (30 mars 1966)). Celui ci a travaillé jusqu'au 1994 sous l'autorité et la tutelle du ministère des travaux publics et des communications pour qu'il soit attaché par la suite à l'ONDA.

Toutefois, l'évolution spectaculaire des technologies et des équipements aéronautiques, les changements vertigineux du monde de l'aviation civil ont induit le Maroc à adapter de nouvelles stratégies pour la formation des spécialistes et intervenants de la sécurité aérienne. C'est dans cette perspective que l'ONDA a crée en 2000 l'académie Internationale Mohammed VI de l'Aviation Civile.

[176]- CFTACM: centre de formation des techniciens météo et circulation aérienne du Maroc.
[177]- 1994 : Transfert à l'ONDA du CFTACM;
1997 : Lancement de la nouvelle formation ATCO et ATSEP en partenariat avec l'ENAC
2000: Création de l'Académie Inaugurée le 26 Octobre 2000 par Sa Majesté le Roi Mohammed VI.

1- L'académie internationale VI de l'Aviation Civile

En tant qu'établissement public d'enseignement supérieur[178], l'AIMAC assure la formation des techniciens, contrôleurs et ingénieurs aéronautiques[179]. Elle offre à la communauté aussi bien nationale qu'internationale un pôle d'excellence en matière de formation dans les différentes branches de l'aviation civile, mais aussi elle abrite le CFTACM véritable formateur en sécurité aérienne.

Dans un souci d'excellence opérationnelle et Pour assurer la mission qu'elle lui a été conférée, l'académie axe son travail autour de quatre institues spécialisées :

- Institut des Services du Trafic Aérien (ATSI) qui assure la formation initiale et continue des contrôleurs de la circulation aérienne et des gestionnaires des services de la navigation aérienne.

- Institut des Systèmes de Sécurité Aérienne (ASSI) qui offre un spectre de formation complet dans les domaines de la maintenance et de l'exploitation des systèmes de navigation aérienne. ·

- Institut de Gestion de l'Aviation (MASI) qui organise des stages, des séminaires et des ateliers dans les divers domaines de la gestion et de l'exploitation des aéroports et des organismes de transport aérien

- Institut de Sûreté de l'Aviation Civile (CSAI), centre régional de l'Organisation de l'Aviation Civile, qui conduit des programmes normalisés de formation AVSEC dans les trois langues (anglais, français, arabe).

Grâce à la qualité de sa formation et à ses équipements pédagogiques de pointe, l'académie assure un cursus de haut niveau en contrôle de la navigation aérienne et en électronique de la sécurité aéronautique (ESA).

Faisant de la sécurité aérienne sa priorité, l'AIMAC via le centre de formation des techniciens météo et circulation aérienne du Maroc, assure en plus de sa formation de base une formation continue, en offrant la maîtrise des nouvelles technologies et l'actualisation

[179]- Loi n° 01-00 portant organisation de l'enseignement supérieur promulguée par le dahir n° 1-00- 199 du 15 Safar 1421 (19 mai 2000).
[180]- Le Matin du jeudi 30 Août 2012 (11 chaoual 1433): n° 14 821.

constante des compétences pour les professionnels du secteur. La recherche, en contribuant aux progrès des connaissances dans les domaines scientifiques, techniques et de gestion de l'aviation civile.

Ainsi, et pour assurer au mieux la sécurité de son système aérien, l'AIMAC abrite le centre régional de formation en sûreté de l'aviation[180] et de plusieurs centre régionaux de sécurité aérien. Outre les cadres aéroportuaires, il reçoit également les éléments de la gendarmerie, de la police, de la douane et de la compagnie aérienne Royal air Maroc[181].

Grâce à ses efforts soutenus, l'AIMAC est aujourd'hui reconnu à l'échelle internationale par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). D'ailleurs son Centre de formation des contrôleurs et électroniciens de la sécurité aérienne est admis au réseau de formation "trainair"[182] de l'OACI, en tant que premier centre francophone de ce réseau.

En outre, l'institut de formation en gestion et exploitation aéroportuaire est partenaire du Fond ACI, qui y organise annuellement des sessions de formation en faveur des cadres de pays en développement.

De part sa qualité de contrôle, sa performance de travail, et sa conformité aux règles internationales, le centre de sûreté de l'aviation peut se prévaloir d'être le deuxième centre au monde agréé par l'OACI.

2- Le centre international de sûreté de l'aviation civil (AVSEC)

Pour s'assurer de la bonne application des normes en matière de sécurité aérienne, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a créée en 1989, la Sécurité (AVSEC).Véritable mécanise du maintien de la sécurité aérienne, l'AVSEC à mis en place des structures de formation dans ce domaine d'activité dans le monde entier. Depuis lors,

[180]- Le Maroc est le seul pays de la région MENA (Moyen-Orient Afrique du Nord) qui dispose d'une centre régionale de sûreté aérienne.

[181]- www.onda.ma, consulté le mois d'Août 2013.

[182]- Le Programme TRAINAIR est une formation ayant pour mission d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien par la mise en place, le maintien et le contrôle de normes élevées en matière de formation et de compétences du personnel aéronautique à l'échelle mondiale, et dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité.

TRAINAIR c'est un réseau coopératif de centres de formation de l'aviation civile qui élaborent des cours de formation en utilisant exactement la même méthode. Ces cours portent le nom de mallettes pédagogiques normalisées (MPN) et sont enregistrés dans la base de données de TRAINAIR.

plusieurs centres de formation régionaux ont été créés[183]. Dans le cadre de ses activités de support et de développement de la mise en œuvre de la sûreté, Le Maroc s'est doté de son centre en 1997(date accréditation du centre par l'OACI).

Le centre offre une formation spécialisée du personnel fondée sur le respect des normes internationales. Afin de contribuer à la sécurité, l'efficacité et à la régularité des opérations aéroportuaires et du transport aérien, l'AVSEC favorise la formation en :

- Dispensant les cours et ateliers OACI basés sur les Mallettes Pédagogiques de la Sûreté de l'Aviation.

- Développant des coopérations régionales et internationales en matière de formation.

- Dispensant des Formations en Inspection Filtrage au profit des agents chargés de l'Inspection Filtrage (DGSN, GR, Douane)

En plus des formations assurées, le centre de sûreté AVSEC donne un regain d'intérêt à la formation, basée sur les mallettes pédagogiques normalisées de l'OACI. Il organise, en partenariat avec l'OACI, des cours, des stages ainsi que des séminaires à caractère local et international.

Une coopération étroite entre le centre AVSEC Casablanca et les autres centres régionaux et sous-régionaux existants est un must pour obtenir des résultats cohérents dans un effort pour s'assurer que les normes toujours plus élevées en matière de sécurité aérienne.

Ses actions de formation sont appuyées par un programme national, qui se déroule dans les principaux aéroports du Royaume, et concerne l'ensemble des populations impliquées dans la sûreté aéroportuaire (Police, Douane, ONDA, RAM, Transitaires, Opérateurs handling etc..).

Grace à son dynamisme et ses efforts, le centre a reçu en 1997 de la part de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la certification qui l'accrédite comme centre régional de l'OACI pour la formation en sûreté de l'aviation

[183]- A Bruxelles, Nairobi, Dakar, Quito, Amman, Penang, Trinidad, Moscou, Kiev, Casablanca, Johannesburg , Kuala Lumpur, Hong Kong , Kunming, Buenos Aires et Auckland.

civile .Actuellement le centre AVSEC Casablanca est considéré comme étant le deuxième centre au monde agrée par l'OACI.

Section II- La dispersion de l'assise juridique

L'étude de l'arsenal juridique mettra en évidence le mouvement de balancier entre, d'une part, la tendance des Etats à réaliser une uniformisation construite du droit de la sécurité du transport international (paragraphe 1) et, d'autre part, l'obligation d'unification régionale (paragraphe2) et l'exigence d'un droit national (paragraphe 3) semblable à ses contemporains.

Paragraphe I - Le cadre normatif international de la sécurité

En tant que chef de file dans l'élaboration de la réglementation et la supervision de la sécurité et de la sûreté du transport aérien, l'OACI veille à réglementer tous les domaines de l'aviation civile ayant un trait directe ou indirecte avec la sécurité aérienne. Elle établie ainsi les normes relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité du transport aérien international. Celles-ci font l'objet des annexes techniques de la convention de Chicago.

Vue le caractère composite de la sécurité du transport aérien, l'article 37 de la convention de Chicago précise in fine que des normes, des pratiques recommandées et des procédures édictées par la convention peuvent être adoptées sur « tout autre sujet » intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. De ce fait, on dénombre aujourd'hui dix-neuf annexes dont certaines portent sur des thèmes qui n'avaient pas été prévus par les auteurs de la convention de Chicago comme la protection de l'environnement, la sûreté, le transport des marchandises dangereuses ou encore le système de gestion de la sécurité aérienne dans le monde .

Mais aussi d'autres annexes qui portent directement sur les aspects techniques de la sécurité du transport aérien. Ils traitent des exigences réglementaires imposées aux compagnies aux exploitants ainsi qu'aux États. Ils concernent entre autre :

- ✓ la délivrance des licences aux personnels navigants technique, aux personnels de maintenance et aux personnels assurant le contrôle de la circulation aérienne (Annexe 1) ;

- ✓ les informations météorologiques (observations et prévisions), Annexe 3;
- ✓ la délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs, Annexe 8;
- ✓ l'exploitation technique des aéronefs, Annexe 6;
- ✓ la définition des procédures de circulation dans l'espace aérien mais aussi des procédures d'arrivée et de départ sur les aérodromes, Annexe 2 ,Annexe 11;
- ✓ les télécommunications aéronautiques Annexe 10;
- ✓ les caractéristiques des aérodromes, Annexe 12 ;
- ✓ la recherche et le sauvetage, Annexe 12;
- ✓ la sûreté, Annexe 17;
- ✓ Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses Annexe 18;
- ✓ Le système de gestion de sécurité aérienne ANNEXE 19;

Toutefois certaines annexes peuvent être en coordination directe avec d'autres et ne peuvent garantir une bonne sécurité du transport aérien que si l'ensemble du dispositif réglementaire est respecté. Il en est ainsi des dispositions de l'annexe 6. En effet, cet annexe traite des exigences imposées aux compagnies pour ce qui concerne l'exploitation technique des aéronefs, sauf qu'il renvoie aux dispositions d'autres annexes, en particulier celles concernant la navigabilité des aéronefs (annexe 8), la formation des équipages (annexe 1), les règles de la circulation aérienne (annexe 2), la sûreté (annexe 17) ou les marchandises dangereuses (annexe 18). Avec l'adoption de la dix-neuvième annexe concernant la gestion de la sécurité dans le monde, on se demande si l'annexe 6 verra des nouveaux amendements pour qu'il renvoi aussi aux dispositions de cette nouvelle annexe.

En effet, les annexes de l'OACI contiennent toutes les normes et pratiques qui étayent le système de transport aérien international. Se sont des spécifications techniques universelles qui se présentent essentiellement sous la forme de SARP[184] (en anglais, Standards and Recommended Practices) ou de PANS[185] (Procédures for Air Navigation Services) et qui

[184]- Les SARP sont formulées en termes généraux et ne contiennent que des spécifications essentielles. Dans le cas de systèmes complexes comme les équipements de télécommunication, les SARP sont structurées en deux parties: des SARP essentielles, qui sont des éléments fondamentaux à caractère réglementaire contenus dans le corps principal des Annexes, et des spécifications techniques détaillées, qui figurent dans des appendices aux Annexes ou dans des manuels

[185]- Les Procédures pour les services de la navigation aérienne comprennent des pratiques d'exploitation et des indications trop détaillées pour faire l'objet de SARP ; elles développent souvent les principes fondamentaux formulés dans les SARP correspondantes. Pour faire partie des PANS, les spécifications doivent pouvoir être appliquées à l'échelle mondiale. Le Conseil invite les États contractants à publier les différences par rapport aux PANS dans leurs publications d'information aéronautique lorsqu'il est important que ces différences soient connues pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

après adoption par le conseil sont rajoutées aux annexes. En dehors des SARP et des PANS, l'OACI élabore d'autres spécifications sous la forme des SUPP (les procédures complémentaires régionales) et qui restent moins importantes que les deux premières.

Ainsi L'adhésion aux SARP des Annexes de l'OACI contribue grandement à garantir la cohérence et l'harmonisation des efforts internationaux pour le maintien du degré de sécurité le plus élevé dans le transport aérien.

Toujours soucieuse de la sécurité des passagers et des biens, l'OACI a travaillé ces dernières années sur l'élaboration de nouvelles spécifications permettant aux états une amélioration de la gestion de sécurité aérienne. Ces derniers ont été regroupés dans une nouvelle annexe.

La création en Mars 2013 de cette nouvelle annexe[186] (l'Annexe 19) constitue une belle preuve de l'importance de la sécurité pour le transport aérien. Elle est le résultat du travail acharnée de l'OACI, de ses Etats membres et des organisations internationales clés (notamment la FAA). Elle permet au Etats d'adopter une stratégie de sécurité mondiale, qui s'appuie sur une meilleure normalisation, une collaboration accrue entre les acteurs de l'aviation. Cela nécessite une nouvelle initiative de partage des renseignements et une priorisation des investissements dans les ressources techniques et humaines nécessaires à la sécurité de l'exploitation aérienne dans l'avenir. L'Annexe 19 est entré en vigueur le 14 novembre 2013. Elle complète les programmes et activités actuels de l'OACI dans le domaine de la sécurité, notamment le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde GASP, et les offres de l'OACI relatives à une formation sur la gestion de la sécurité.

Ce ci dit, la réglementation OACI de la sécurité du transport aérien ne se limite pas à la convention et à ses annexes mais on trouve aussi les appendices à la convention, les suppléments aux annexes, les programmes d'audit et de supervision (USOAP), le plan pour la sécurité dans le monde (GASP) et enfin le programme de prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT).

Cette brève présentation des éléments du cadre réglementaire nous amène à une analyse détaillée des normes, recommandations et pratique de l'OACI ainsi que les éléments connexes de l'OACI ayant un trait directe avec la sécurité aérienne.

[186]- Communiqué de presse de l'OACI sur la création historique d'une nouvelle annexe, Mars 2013; voir aussi courriel:communication@icao.int Site web :www.icao.int le consulté le 16/06/2013.

a) La sécurité en tant que fondement des annexes de l'OACI : esquisse d'une herméneutique juridique de la sécurité du transport aérien

Comme nous l'avons évoqué plus haut, les annexes de l'OACI comportent l'ensemble des normes et pratiques recommandées internationales adoptées par le Conseil en vertu des articles 54, 37 et 90 de la Convention. Ils interviennent tous dans la réglementation de la sécurité du transport aérienne et jouent un rôle prépondérant dans le développement de l'aviation civile en général. Cet ensemble global et uniforme de règles constitue ainsi l'assise de l'excellence de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile. Il ne fait pas de doute que le degré de normalisation atteint grâce aux SARP[187] a aidé l'organisation à atteindre les objectifs fixés dans l'Article 44 de la Convention. Le plus important étant d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière d'un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique.

Toutefois, l'expérience nous a bien montré que la sécurité du transport aérien ne peut pas être entièrement prédéterminée par des normes et des règlements techniques, car les hommes sont partie intégrante du processus et le seront toujours. Un avion ne peut décoller sans la technicité d'un personnel à bord et l'aide d'intervenants au sol. Il va sans dire que le risque d'erreur sera toujours présent tant que les humains font partie de l'équation.

Consciente de cette réalité, l'OACI consacre son annexe première aux normes de qualification et de formation des spécialistes intervenants dans le transport aérien. Elle pose ainsi un ensemble de normes et pratiques très strict pour la délivrance des licences aux membres d'équipage de conduite (pilotes, navigateurs, mécaniciens navigants), aux contrôleurs de la circulation aérienne, aux techniciens de maintenance d'aéronef, aux agents techniques d'exploitation ainsi qu'aux opérateurs radio de station aéronautique.

[187]- Le professeur Michael Midle a pu affirmer dans son ouvrage « *Aviation Safety and Security – Legal Management* », 2004 Vol. XXIX, Annales de droit aérien et spatial, que: « *The vast law-making work of the Council in the drafting of (SARPs) represents the most visible and monumental achievement of ICAO during its existence, contributing significantly to safe and orderly air navigation*. », traduction: «*Le vaste travail législatif du Conseil en matière de rédaction de (SARP) représente la réalisation la plus visible et la plus monumentale de l'OACI au cours de son existence, contribuant de manière significative à une navigation aérienne sûre et ordonnée.*»

L’annexe 1: Licence de personnel

La présente annexe spécifie le régime de délivrance des licences des pilotes de lignes selon les types d’appareils et de trajets parcourus (le court courrier ou le long courrier). Elle réserve la délivrance des licences à l'État d'immatriculation de l'aéronef ou selon Certaines circonstances, à l'État de l'exploitant.

L’annexe réserve une grande partie aux normes de formation à respecter pour l’obtention des certificats et des licences en matière de navigation aérienne. L’accent est donc mis sur les normes des programmes de formations que doivent suivre tous ces spécialistes pour que le transport aérien atteigne le niveau de sécurité le plus élevé au monde.

Pour des raisons de commodité, la convention détaille les spécifications des formations et les programmes d’études prescrites dans des manuels de formation. Ces derniers indiquent aux États l’ampleur et le niveau des programmes d’étude que doivent suivre tous ces spécialistes pour que la sécurité de la navigation aérienne réponde aux objectifs de la Convention et de l’Annexe. Ils donnent aussi des indications sur la formation du personnel dans d’autres domaines de l’aviation: personnel d’urgence d’aérodrome, agents techniques d’exploitation, opérateurs radio, etc.

Toutefois la nature du travail du navigant et de l’ensemble des spécialistes de l’aviation civile demande une aptitude physique leur permettant de s’acquitter au mieux de leurs fonctions. L’Annexe comporte ainsi des normes médicales qui, en exigeant des examens réguliers, permettent de dépister les affections de nature à provoquer l’incapacité professionnelle et d’améliorer l’état de santé général des membres d’équipage et des contrôleurs. L'octroi d'une licence est subordonné donc à la délivrance d'une attestation médicale, ce qui suppose un examen médical fondé sur les conditions d'aptitude physique et mentale, de vision et de perception des couleurs et d'audition. Des rapports sur l'aptitude physique et mentale d'un titulaire d'une licence, établis à la suite d'un examen médical, doivent être soumis à des intervalles réguliers.

De surcroit, l’obtention d’une licence dépend à la fois de l’aptitude physique et des compétences professionnelles du candidat et demeure tributaire des contrôles périodique des qualifications de ces spécialistes.

Cependant, dans un domaine aussi inconstant que l’aviation civil plusieurs écarts peuvent se creuser entre la réglementation et les avancées technologique; des mises à jours et

des veille juridique s'impose donc nécessaires. À cette fin, l'organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes et qualifications pour la délivrance des licences spécialisées. L'annexe 1 a subi ainsi plusieurs amendements on note entre autre l'amendement de 2003 et celui de février 2004. Ce dernier est considéré comme étant le plus important puisqu'il vient pour remédier à un élément nouveau de la sécurité aérienne: la fatigue humaine. Il prévoit ainsi une nouvelle qualification pour les pilotes de croisière (vol directe à très long courrier tel que New York Singapour) et de nouvelle réglementation en matière d'heure de vol ainsi que le nombre d'équipage en vol.

L'amendement de février 2003 quand à lui vient pour remédier au problème de phraséologie dans les radio- communications aéronautiques. Il introduit de nouvelles normes en matière de compétences linguistiques, en particulier en anglais, pour les contrôleurs et les pilotes, on posant l'exigence d'un niveau de compétence élevé dans la langue utilisée pour les communications au niveau du langage courant.

L'intérêt redoublé pour les facteurs humains complète extraordinairement bien l'approche normative mise en place par la Convention de Chicago. Il nous prouve l'importance de l'homme dans le processus aéronautique.

- **L'annexe 2 : Règles de l'air et procédures de vol**

Contrairement à ce que l'on peut penser, l'air est un espace très réglementé. Il est divisé en plusieurs zones et espaces de vol. le maintien de l'ordre sur ces zones et espaces est régie par un corpus de règles regroupé en une annexe à la convention appelé règles de l'air.

Annexe constitue l'ensemble des règles relatives au vol et la manœuvre des aéronefs au sens de l'article 12 de la Convention. Elles s'appliquent sans exception au-dessus de la haute mer et, dans la mesure où elles ne s'opposent pas aux règles fixées par les pays survolés, au-dessus des territoires nationaux. Ces règles s'appliquent sans exception à tous les aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État contractant, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé[188].

Elles traitent notamment :

[188]- Annexe 2 à la convention de l'OACI, Chapitre 2, paragraphe 2-1-2.

- de l'autorité et de la responsabilité du pilote commandant de bord;
- de la manière dont l'aéronef doit être conduit (hauteurs minimales, distances de sécurité, règles de prévention des abordages, feux) ;
- des plans de vol ;
- des signaux[189] ;

L'utilisation d'un aéronef en vol ou sur la zone de mouvement d'un aérodrome doit être en conformité avec les règles générales. Le pilote commandant de bord est responsable de leur application[190]. Tout avion doit être piloté selon les règles générales: soit les règles de vol à vue (VFR), soit les règles de vol aux instruments (IFR).

Le vol en VFR (Visual Flight Rules) est basé sur des références extérieures comme l'horizon naturel et l'observation de repères au sol. Sa pratique nécessite des conditions météorologiques minimales en visibilité et distances par rapport aux nuages (ce sont les conditions VMC (Visual Meteorological Conditions)).

Le vol VFR n'est ainsi autorisé que si l'équipage peut maintenir l'avion, par rapport aux nuages, à une distance minimale de 1 500 mètres dans le plan horizontal et de 300 m dans le plan vertical, et conserver une visibilité minimale vers l'avant de 8 km[191].

Sauf autorisation spéciale, aucun vol ne peut être effectué en VFR de nuit ni à une altitude supérieure à 6 100 m[192]. Néanmoins, un État peut exiger un respect des règles IFR dans des espaces aériens désignés, indépendamment des conditions météorologiques. Sauf que, le pilote commandant de bord peut déroger à ces règles dans des circonstances qui rendent cet écart absolument nécessaire dans l'intérêt de la sécurité du vol, mais il devra en rendre compte, démontrer et prouver la raison de sa dérogation.

Les avions de transport commercial volent constamment en IFR[193]. Suivant les caractéristiques de l'espace aérien, ils bénéficient des services du contrôle de la circulation aérienne, des services consultatifs de la circulation aérienne ou des services d'information de

[189]- Annexe 2 à la convention de l'OACI Chapitre3, paragraphe 3-2-3.
[190]- Annexe 2 à la convention de l'OACI, Chapitre 2, paragraphe 2-2(a), (b).
[191]- Annexe 2 à la convention de l'OACI, Chapitre 4, §1-2(b).
[192]- Idem (a).
[193]- Annexe 2 à la convention de l'OACI, Chapitre 4.

vol, quelles que soient les conditions météorologiques. Lorsque l'avion évolue dans un espace aérien contrôlé, le pilote commandant de bord doit respecter strictement la route et l'altitude qui lui a été assignées par l'autorité ATS compétente et tenir les services de la circulation aérienne informés de sa position. Cependant le vol aux instruments ne peut se faire qu'abord d'un avion certifié IFR et au commande d'un pilote qualifié IR.

Pour la sécurité des vols, l'annexe 2 renvoi aux dispositions des paragraphes 2.6.1 et 2.6.3 de l'annexe 11pour les règles des services fournis aux aéronefs exploités en conformité avec les règles de vol à vue et les règles de vol aux instruments dans les sept classes d'espace ATS[194].

Avant de commencer un vol , le pilote commandant de bord doit se familiariser avec tous les renseignements disponibles pour l'opération prévue. Il doit se conformer aux instructions du paragraphe 2-3-1 de l'annexe2 pour effectuer tous les actions pré-vols nécessaire au décollage de l'avion. Toutefois, les vols IFR doivent comporter une études attentive de tous les éléments nécessaires au vol.

Un plan de vol doit être déposer aux organismes de circulation aérienne pour les vols au cours desquels l'aéronef doit franchir des frontières et pour la plupart des autres vols commerciaux.

Le plan de vol fournit des renseignements sur l'identité de l'avion, son équipement, son aérodrome et son heure de départ, la route et l'altitude choisie, son aérodrome et son heure prévue d'arrivée ainsi que son aérodrome de dégagement au cas où il ne pourrait atterrir au point de destination choisi. Le plan de vol doit aussi préciser si le vol sera effectué en VFR ou en IFR. Mais quelque soit le mode de vol, le pilote au commande doit toujours appliquer le principe « voir et éviter ».

- **ANNEXE 3: Le rôle de la météorologie dans la sécurité aérienne**

Bien que la météorologie n'est qu'exceptionnellement la cause première d'un accident aérien, elle peut en constituer un facteur contributif ou aggravant. L'expérience a bien montrée qu'une mauvaise information météorologique peut avoir un impact sur la sécurité (cisaillement de vent, visibilité réduite, etc.) et par conséquent nuira à la régularité et

[194] - L'espace aérien est divisé en 7 catégories A.B.C.D.E.F et G, voir site: http://siamaroc.onda.ma/guidevfr/pdf/chapitre%20VI.pdf, page 4, consultée en Octobre 2013.

à la capacité du transport aérien. C'est dans cette perspective que le trafic aérien et la météorologie se sont institutionnalisés pour assurer la régularité des vols.

L'OACI en collaboration avec l'organisation de météorologique mondiale a posé ainsi le cadre réglementaire de la météorologie de l'aviation civil internationale. Elle agit via des centres de contrôle de l'OMM pour s'assurer que les éléments de sa réglementation sont bien traduits en termes techniques à l'échelle de la planète et de tous les services météorologiques.

Aussi pour assurer la sécurité du transport aérien une planification opérationnelle des données météorologique et mise en place pour fournir des services aux preneurs de décision: gestionnaires de trafic, compagnies aériennes et pilotes, opérateurs d'aérodrome. Les informations météorologiques nécessaires au roulage au décollage et à la phase de vol et à l'atterrissage sont transmis aux exploitants, aux équipages de conduite, aux organes des services de la circulation aérienne, aux organes des services de recherches et de sauvetage, à la direction des aéroports et aux autres intéressés. Une liaison étroite doit être assurée entre les fournisseurs et les utilisateurs des renseignements météorologiques. Le pilote commandant de bord pour mener à bien sa mission doit disposer lors de la phase de préparation de vol d'un comptes rendus et de prévisions d'aérodrome indiquant le vent de surface, la visibilité, la portée visuelle de piste, le temps présent, les nuages, la température de l'air et le point de rosée ainsi que la pression atmosphérique. Ces informations sont transmises toutes les demi-heures ou toutes les heures aux usagers aéronautique. Ces comptes rendus sont complétés par des rapports spéciaux chaque fois que l'un des paramètres change au-delà de limites préétablies d'importance opérationnelle. Les prévisions d'aérodrome donnent des renseignements sur le vent de surface, la visibilité, les conditions météorologiques, les nuages et la température. Elles sont émises toutes les trois ou six heures et ont une période de validité de 9 à 24 heures et sont continuellement révisées et amendées si nécessaire par le bureau météorologique intéressé.

Pour aider les pilotes à planifier leurs vols, la plupart des États leur font des exposés verbaux météorologiques qui, de plus en plus, sont fournis par des systèmes automatisés. Ces exposés comportent des détails sur le temps en route, les vents et températures en altitude, souvent sous forme de cartes météorologiques, des avertissements concernant les conditions dangereuses en route et des comptes rendus et prévisions pour l'aérodrome de destination et les aérodromes de dégagement.

L'annexe 3 à la convention a réglementé la mis en œuvre de plusieurs systèmes de prévision et d'information pour aider les États à fournir à l'aviation civile internationale des prévisions de route normalisées et de haute qualité. Parmi les systèmes les plus vulgarisés on dénote le système mondial de prévision de zone (WAFS), l'automatisation des observations du vent et de la température, ainsi que la veille vulcanologique le long des voies aériennes internationales.

Par ailleurs une attention particulaire est réservée au niveau de compétence des intervenants de la météorologie. Le paragraphe 2.1.5 de l'annexe 3 de l'OACI, impose aux Etat le respect de normes de compétences pour le personnel de la météorologie. Il exige à chaque État contractant de veiller à ce que l'administration météorologique désignée suive les prescriptions de l'Organisation météorologique mondiale en ce qui concerne les qualifications et la formation du personnel procurant l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale. Appliquer au 1er décembre 2013 à l'ensemble des prestataires des services météorologique, cette nouvelle mesure doit être démontrée d'ici décembre 2016[195].

Des amendements intéressant ont été apportés à l'annexe 3.

- **Exploitation des équipements et des instruments à bords : Annexe 6**

Pour que le transport aérien soit sûr et efficace, il est indispensable que les Etats prévoient des règles strictes dans l'exploitation des équipements et des instruments à bords. Un simple geste ou une mauvaise manœuvre et la sécurité des biens et des passagers peut paraitre fatale. l'OACI dans son annexe 6 à bien cerner ce problème en imposant aux Etats un corpus de règles à observer dans l'exploitation technique des aéronefs. Divisée en trois parties consacrées respectivement à l'aviation de transport commercial international, l'aviation générale internationale et les vols internationaux d'hélicoptères, l'annexe établit des critères de sécurité des vols et encourage les États contractants à la convention à faciliter le survol de leur territoire par les aéronefs appartenant à d'autres États. Son objet est de normaliser autant que possible l'exploitation des aéronefs de transport aérien international afin d'assurer au mieux la sécurité et l'efficacité des services.

De notre modeste analyse, on découvre l'ingéniosité de cet article. Il invoque à chaque paragraphe les aspects techniques et opérationnel de la sécurité du transport aérien.

[195]- Rapport de l'organisation météorologique mondial « OMM » /Qualifications et Compétences du personnel de météorologie aéronautique 2013 et au-delà.

Pour chaque disposition technique d'exploitation des aéronefs, l'annexe renvoie et fait référence aux dispositions d'autres annexes, en particulier celles concernant la navigabilité des aéronefs (annexe 8), la formation des équipages (annexe 1), les règles de la circulation aérienne (annexe 2), la sûreté (annexe 17) ou les marchandises dangereuses (annexe 18). Elle prévoit qu'un exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne ou un document équivalent qui doit spécifier les conditions et restrictions imposées à l'exercice de l'activité.

Elle précise également les conditions de délivrance du permis d'exploitation, à savoir que l'exploitant aura démontré qu'il a mis en place une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions adaptées aux vols effectués en matière d'entretien des aéronefs. Le maintien du permis d'exploitation dépend de ce que l'exploitant continue à satisfaire aux exigences précitées sous la supervision de l'Etat de l'exploitant.

L'annexe englobe ainsi l'ensemble des impératifs réglementaires devant être exploités pour les instruments et l'équipement de bord et constitue par conséquent la clé de voute de la sécurité du transport aérien.

Toutefois, avec l'avènement de la nouvelle technologie et l'apparition des turbomachines et des avions à performances élevées, les critères d'exploitation aérienne ont été totalement repensés et l'annexe a été plusieurs fois augmentée. Les amendements concernent principalement la sécurité des vols d'avions, lesquels font l'objet des 1re et 2e Parties de l'Annexe. S'agissant de la sécurité du transport aérien les amendements les plus pertinents sont respectivement l'amendement N° 27 adopté suite aux événements du 11 Novembre 2001 et l'amendement n° 36 adaptant la réglementation aérienne aux nouvelles technologies.

En effet, face aux attentats du 11 Septembre l'OACI adopte de nouvelle mesure de sureté aérienne conforme aux exigences en matière de sécurité des avions notamment pour la protection des postes de pilotage. Un renforcement de la porte du poste de pilotage associé à un système d'ouverture et de verrouillage depuis chaque siège pilote, complété par un système de surveillance de la zone d'entrée du cockpit, constituent les points forts de la nouvelle législation en matière de sûreté.

D'emblé le chapitre "sûreté" de l'Annexe 6 régissant les opérations aériennes est augmentée de nouvelle disposition protégeant le point névralgique de l'avion. Un renforcement de la porte du poste de pilotage associé à un système d'ouverture et de verrouillage depuis chaque siège pilote, complété par un système de surveillance de la zone d'entrée du cockpit, constituent les points forts de la nouvelle législation. Ces portes blindées respectent la certification en matière de dépressurisation rapide et protège le poste de pilotage contre toute incursion pendant le moment de vol.

Concernant l'amendement 36 de l'annexe, il permet aux exploitants aériens de profiter des dernières technologies et des pratiques d'exploitation dans l'industrie. Il apporte de nouvelles règles de sécurité dans l'exploitation des appareils bimoteurs sur de longues distances souvent au dessus de l'eau (vol ETOPS).Ces apports concernent :

- les opérations de temps de dérivation étendus (EDTO). Les nouvelles dispositions sont fondées sur les meilleures pratiques et les enseignements tirés des opérations d'extension de la gamme des avions bimoteurs (ETOPS). Elles veillent à ce que tous les opérateurs et les nouveaux entrants opèrent au même niveau de sécurité afin de maintenir le bilan actuel de longue portée des opérations .

- la consommation de carburant pour améliorer la sécurité et offrir une base de performances approchées pour alimenter la planification et la sélection alternative qui devrait permettre une plus grande efficacité. L'exploitation doit par conséquent tenir compte, dans les calculs de carburant à emporter, de la possibilité de déroutements vers des aérodromes de dégagement, au cas où les prévisions météorologiques à l'aéroport de destination sont défavorables.

- les enregistreurs de vol: l annexe inclut les limitations de masse d'avion liés aux enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) et l'habitacle systèmes audio d'enregistrement, la source d'alimentation de secours pour les CVR (*Cockpit Voice Recorder*: CVR)[196], sous-marins balises de localisation, la clarification des systèmes d' enregistreurs de vol et l'alignement des dispositions à ceux de l'annexe 8. Par ailleurs l'annexe 6 réserve une grande importance au volet humain de la sécurité.

[196]- Enregistreur phonique connu sous le nom de boite Noir Le CVR (Cockpit Voice Recorder-enregistreur phonique). Le CVR enregistre les échanges entre les pilotes et avec les contrôleurs ainsi que l'environnement acoustique du poste de pilotage (conversations, bruits, alarmes sonores).

Par ailleurs l'annexe 6 prescrit aux Etats un corpus de règles concernant les minimums d'exploitation. Ils sont définis d'une manière claire et concise dans la première partie de l'annexe et sont spécifiques aux différentes caractéristiques des aéronefs [197]et de l'environnement de chaque aérodrome[198]. Toutefois, les Etats peuvent régir des normes nationales plus Contraignantes que les normes minimales énoncées dans l'annexe. Un manuel d'exploitation est ainsi établi pour chaque type d'aéronef et tout exploitant doit veiller à ce que tout le personnel d'exploitation soit convenablement instruit de ses fonctions et de ses responsabilités). Sauf que la plus lourd responsabilité pèse sur le pilote commandant de bord. Etant maitre de l'expédition, ce dernier doit respecter et faire appliquer à ses subalternes l'ensemble des dispositions régies dans le manuel d'exploitation. Il doit appliquer avec minutie les règles de préparation et d'exécution des vols propres à assurer un niveau confortable de sécurité. Il demeure responsable de la sécurité de son équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord. Il doit veiller sur la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs sont arrêtés. Il est en enfin responsable de la tenue à jour du carnet de route.

En outre, des dispositions nouvelles ont été ajoutées à l'annexe pour cerner les problèmes de sécurité liés au facteur humain. Elles concernent généralement les règles limitant le temps de vol et les périodes de service en vol des membres des équipages de conduite. Aussi l'annexe fixe des périodes de repos suffisants pour que la fatigue ne compromette pas la sécurité des vols ultérieurs.

- **Certificat de navigabilité : Annexe 8**

D'intérêt aussi important que celui de l'annexe 6, l'annexe 8 fixe l'ensemble des conditions de navigabilité des aéronefs. Divisée en quatre parties réservés respectivement aux, définitions, aux procédures relatives à la certification et au maintien de l'état de navigabilité, aux normes techniques pour la délivrance des certificats de navigabilité de nouveaux modèles d'avions gros-porteurs et aux règles spécifiques aux hélicoptères, l'annexe pose les exigences d'obtention de l'une des pièces maitresses de la sécurité des vols: le certificat de navigabilité.

[197]- Ces règles tiennent compte d'un nombre assez élevé de facteurs qui peuvent influer sur les performances d'une vaste gamme d'avions : masse de l'aéronef, altitude, température, conditions météorologiques.
[198]- État des pistes, et vitesses de décollage et d'atterrissage en cas de panne d'un ou de plusieurs moteurs.

La « navigabilité » se définit comme l'aptitude d'un aéronef à effectuer sa mission dans des conditions acceptables de sécurité vis à vis des équipages, des personnes et des biens transportés mais également des autres usagers de l'espace aérien. Par conséquent, aucun aéronef ne peut décoller sans en avoir un certificat attestant de l'état de son navigabilité.

Conformément aux dispositions de l'article 37 de la convention, l'annexe 8, partie II, chapitre 1et 2, décrit les procédures et la désignation des règles qui s'appliquent pour la certification de type originale d'un aéronef et des produits aéronautiques apparentés. Quel que soit le cas, l'Etat est responsable du maintien de la navigabilité des aéronefs figurant sur son registre. S'agissant d'aéronef d'exportation (aéronefs immatriculé dans un Etat mais exploité par un autre Etat), elles maintiennent leur état de navigabilité conformément aux impératifs de l'État d'immatriculation.

Par ailleurs l'annexe inclus les normes générales qui définissent, à l'intention des autorités nationales de navigabilité, les critères minimaux qui doivent être observés pour que les États reconnaissent les certificats de navigabilité des aéronefs étrangers qui survolent leur territoire ou y pénètrent. Le respect de ces règles demeure ainsi nécessaire pour la protection des autres aéronefs, des tiers et des biens.

Ce ci dit, l'annexe ne pose que les normes minimales de sécurité à respecter par les Etats et ne remplace pas cependant les réglementations nationaux. Par conséquent, les nations sont libres d'élaborer des règlements plus contraignants, complets et détaillé ou d'en choisir un établi déjà par un autre Etat. Cependant, l'Annexe 8 complétées par les éléments indicatifs qui figurent dans le Manuel technique de navigabilité de l'OACI (Doc 9760)[199] indique les normes générales qu'un règlement national doit exiger le respect des normes OACI pour assurer la sécurité minimale de la navigabilité des aéronefs. Ces normes ont des spécifications techniques très précises. Elles portent sur les performances, les qualités de vol, les structures et la construction de l'aéronef la conception et l'installation des moteurs et des hélices, la conception et l'installation des systèmes et de l'équipement, et les limites d'emploi, y compris les procédures et les renseignements généraux qui doivent figurer dans le manuel de vol de l'avion.

Ainsi, les spécifications relatives à la conception et à la construction de l'avion doivent garantir le bon fonctionnement de toutes les pièces mobiles essentielles à la sécurité

[199]- http://aacrdc.org/bibliothequeAAC/bibliotheques/AIR/ANNEXE%208%20AMDT%20104%20FR.pdf, consulté en décembre 2013.

d'utilisation de l'avion[200]. Aussi les matériaux utilisés dans la construction doivent être conformes à des spécifications approuvées. De surcroit, des essaies appropriés sont concédés à chaque phase de construction démontrant ainsi la validité de fonctionnement de tous les éléments de l'avion.

Les spécifications relatives à la certification des moteurs et accessoires doivent quand à eux assurer la validité et le bon fonctionnement des pièces dans les conditions d'utilisation prévues. Un moteur du même type que ceux des avions doit faire l'objet d'essais afin de déterminer ses caractéristiques de puissance et de poussée, de confirmer que les paramètres d'exploitation sont satisfaisants et de démontrer l'existence de marges suffisantes pour éviter les phénomènes de détonation, de pompage et autres anomalies de fonctionnement. Les essais doivent être d'une durée suffisante et être effectués à la puissance et aux autres conditions d'utilisation nécessaires pour démontrer la sûreté de fonctionnement et l'endurance du moteur.

En règle générale, la validité du certificat de navigation est tributaire de la conformité des pièces aux normes internationales de navigation aérienne. Celle ci ne concerne que les avions multimoteurs dont la masse maximale au décollage portée au certificat de navigabilité dépasse 5 700 kg.

L'avion doit pouvoir être manœuvré de façon stable dans toutes les conditions d'utilisation prévues, sans que le pilote ait à faire preuve d'une habileté, d'une attention ou d'une vigueur exceptionnelles, même en cas de défaillance d'un quelconque de ses moteurs. De plus, les caractéristiques de l'avion doivent être telles que le pilote sera prévenu sans ambiguïté d'un risque de décrochage et qu'il lui sera possible de conserver la maîtrise parfaite de l'avion sans devoir modifier le régime de ses moteurs.

Ce ci dit, un regain d'intérêt est accordée aux caractéristiques de conception qui influent sur l'aptitude de l'équipage à garder la maîtrise de l'avion en vol. Le poste de pilotage doit être conçu de manière à réduire le plus possible les risques de manœuvre incorrecte des commandes par suite d'une confusion, de la fatigue ou d'entraves quelconques.

Le poste doit offrir un champ de vision suffisamment étendu, clair et sans distorsion, pour assurer la sécurité d'utilisation de l'avion.

[200]- Idem.

Suite aux événements du 11 Septembre 2001, un amendement[201] important a été apporté à l'annexe 8. Cet amendement qui se situe au droit file à celui adopté en Mars 2002 pour l'annexe 6 porte sur les règles de conception de la cabine de pilotage par renforcement de la cloison ainsi que le planché et la cloison du poste de pilotage.

Aussi les règles de conception doivent prendre en considération la sécurité, la santé et le bien-être des membres de l'équipage en leur offrant un environnement adéquat durant les différentes phases du vol.

Mais le plus important des amendements de l'annexe 8 reste celui de Mars 2001[202] introduisant la notion de « Certificat type ». Ce certificat est désormais délivré par l'Etat constructeur à tout model d'avion nouveau destiné à être produit en série. Il signifie l'approbation technique de type d'aéronef et constitue un pré requis à sa construction et sa commercialisation. Cependant, lorsque l'Etat de conception d'un aéronef n'est pas l'Etat construction, un accord de coopération doit être établi au préalable entre les deux Etats.

Cet amendement est considéré comme un véritable prélude à la naissance du « Code de la navigabilité ». Il rassemble sous l'égide normative de l'OACI, les différents règlements de navigabilité nationaux sous forme d'un seul corpus réglementaire uniforme.

- **Gestion du trafic aérien : Article 11**

La gestion du trafic aérien contribue de façon substantielle à la sécurité aérienne. En effet l'expérience montre bien que la majorité des accidents se produisent en phase de décollage et d'atterrissage, d'où l'importance d'une gestion drastique de tous les services aériens. Aujourd'hui, le contrôle de la circulation aérienne, l'information de vol et les services d'alerte, les services de la circulation aérienne, constituent ensemble les indispensables de la sécurité des vols. L'Annexe 11 de la Convention de Chicago contient les règles fars de la gestion du trafic. Il définit les services de trafic aérien et spécifie les normes et pratiques recommandées applicables dans la prestation de ces services. L'OACI, veille à ce que toutes les spécificités de l'annexe soient applicables par l'ensemble de la communauté aérienne.

[201]- Amendement adopté par le conseil de l'OACI le 20 Mai 2003 , entré en vigueur le 20 Mai 2006.Cette application tardive est du aux disposition de l'article 41 de la convention de Chicago .Ce dernier stipule que les nouvelle règles de navigabilité ne sont prise en compte pour la certification des aéronef que trois ans après leur date d'adoption par le conseil. Ceci est dans le souci de laisser aux constructeurs d'aéronef le temps d'adaptation nécessaire.

[202]- Amendement 98 de l'annexe 8 entrée en vigueur le 2 Mars 2001.

Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite: annexe 17

En tant composante de la sécurité, la sûreté constitue l'un des volets les plus préoccupants de la sécurité de l'aviation civile. En effet, la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite n'est pas un phénomène récent, il trouve ses origines dans la multiplication des actes criminels qui, vers la fin des années soixante, ont mis en danger la sécurité de l'aviation civile internationale.

Pour faire face à ce phénomène, l'assemblé de l'OACI a jugé nécessaire l'introduction de nouvelles spécifications dans les Annexes existantes ou dans une nouvelle Annexe à la Convention de Chicago traitant expressément de ce problème, en particulier de la capture illicite d'aéronefs. Après plusieurs mois de travaux, le conseil de l'OACI a adopté l'annexe 17 le 22 Mars 1974[203]. Depuis, la dite annexe constitue la base juridique du programme de sûreté de l'aviation civile dans le monde. Elle contient les normes et pratiques recommandées concernant la sûreté du transport aérien international. Elle a ainsi pour principale objectif de protéger l'aviation civile et ses installations contre les actes d'intervention illicite.

Les spécifications figurant dans cette annexe sont complétées par un manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, publié en 1971 et entièrement soumis à une veille juridique (révisé à maintes reprises). Ce document volumineux et confidentiel est utilisé dans le monde entier par les administrations nationales[204], les exploitants aériens et les administrations aéroportuaires dans leurs programmes de sûreté de l'aviation civile.

L'annexe 17 traite spécialement les aspects administratifs de la sûreté, le phénomène de coordination des activités de sûreté ainsi que les mesures techniques qui visent à protéger la sûreté du transport aérien international[205]. Elle impose à chaque Etat d'établir son programme de sûreté de l'aviation civile[206] avec obligation de coopération avec les autre Etats

[203]- http://www.icao.int/publications.
[204]- Les autorités de contrôles nationales.
[205]- Annexe 17 OACI, chapitre 3.
[206]- Idem, chapitre 3, paragraphe 1-1.

dans l'élaboration de leurs programmes nationaux de sûreté respectifs ainsi que dans le partage des renseignements sur les menaces contre l'aviation civile[207].

L'annexe impose l'obligation à chaque Etat de prendre toutes les mesures préventives de sûreté. Ils doivent investir les moyens humains et matériels afin d'empêcher les intrusions des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite[208] à bord d'un aéronef. Ces mesures s'appliquent à la fois aux aéronefs, aux passagers et à leurs bagages. Mais la question qui se pose à ce niveau est celle du régime du transport des officiers armés au bord d'un aéronef. Dans ce cas l'annexe 17, impose une autorisation spéciale pour le port d'arme à chaque État pour le transport des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes habilitées agissant dans L'exercice de leurs fonctions. Ce type de transport n'est toutefois autorisé qu'après examen de la demande par l'autorité aérienne de l'Etat concerné.

Aussi, l'annexe 17 édicte les dispositions sur la gestion de la riposte aux actes illicites[209]. L'objectif étant donc d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui fait l'objet d'un tel acte et lui fournir les aides de navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir[210].

Depuis son approbation jusqu'à nos jours, l'annexe a subi 12 amendements[211]. Le plus marquant est celui pris au lendemain[212] des attentats terroristes du 11Septembre .Véritable riposte aux actes terroristes, l'amendement 10[213] introduit dans l'annexe de nouvelles définitions, de nouvelles dispositions relatives à son applicabilité aux vols intérieurs; à la coopération internationale en matière de renseignements sur les menaces; au contrôle national de la qualité; au contrôle d'accès; aux mesures concernant les passagers et leurs bagages de cabine et de soute; au personnel de sûreté de bord et à la protection de la cabine de pilotage; aux arrangements de partage de codes et de collaboration; aux facteurs humains; et à la gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite.

[207] - Idem, chapitre 3, paragraphe 3-2.
[208] - Idem, chapitre 4, paragraphe 1-1.
[209] - Chapitre 5 de l'annexe 17 de la convention de l'OACI.
[210] - Idem, paragraphe 1-2.
[211] - Amendement 12 en date du 26 Mars 2011(entrée en vigueur le1er juillet 2011).
[212] - L'Amendement a été adopté par le Conseil de l'OACI le 7 décembre 2001.
[213] - L'amendement entré en vigueur le 1er juillet 2002.

C'est également cet amendement qui introduit l'obligation pour chaque État de mettre en place un comité national de sûreté de l'aviation civile.

Aussi important que l'amendement 10, l'amendement 12 actualise et renforce les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, surtout en ce qui concerne l'inspection/filtrage du personnel, les capacités des équipements de sûreté, les cybers menaces et le fret aérien.

L'OACI a réédité une version améliorée du Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973), intitulé auparavant Manuel de sûreté pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite[214]. L'objectif étant donc d'aider au mieux les États à mettre en œuvre les nouvelles dispositions de l'Annexe 17, notamment celles introduites par l'Amendement n° 12.

La gestion de la sécurité aérienne: Annexe 19 constitue la clé de voute de la sécurité aérienne. Il regroupe les principales dispositions relatives à la sécurité contenues dans les autres Annexes de l'Organisation, sans toutefois les annulé. Elle complète les programmes et activités actuels de l'OACI dans le domaine de la sécurité, notamment le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, récemment révisé, et les offres de l'OACI relatives à une formation sur la gestion de la sécurité. Nous réservons son analyse pour la deuxième partie de notre travail.

b) Les conventions internationales ratifiées par le Maroc en tant que gardiennes de la sécurité

Face à la prolifération des actes criminelles et des attentats terroristes, la communauté internationale sous les auspices de l'OACI a instauré une base juridique contre toute sorte de menace à la sécurité des vols, des passagers et de leurs bagages. Celle-ci se présente sous forme de conventions internationales.

La convention de 1963 relative aux infractions commises à bord des aéronefs, la convention de 1970 sur la capture illicite d'aéronef, La convention de 1971 sur la sécurité de l'aviation civile et son protocole additionnel de 1988 sur la sécurité des aéroports ont tous comme base la volonté commune de protéger la sécurité du transport aérien.

[214]- Rapport annuel du conseil de l'OACI 2011, documentation n°9975 pour la cession 2013, p.28.

Notre étude portera ainsi sur une esquisse de ces trois conventions; permettant de définir les apports et les limites de chacune d'elles mais aussi les complémentarités et les imbrications qui font d'elles une force contre les interventions illicites dans l'aviation civile.

1- La convention de Tokyo de 1963

L'échec de prévoir un mécanisme d'extradition obligatoire si les poursuites n'a pas été menée a été considérée comme un sérieux revers de la Convention de Tokyo. Signée à Tokyo le 14 septembre 1963, cette convention est entrée en vigueur le 4 décembre 1969 et reste de nos jours un des instruments internationaux élaborés sous les auspices de l'OACI qui a recueilli le plus grand nombre de ratifications.

Objectif et porté de la convention

Convention de droit pénal, la convention de Tokyo s'applique aux actes, qui constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou des biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord[215]. Elle constitue l'emblème de la coopération judiciaire dans la répression des actes illicites commis par une personne à bord à l'encontre de l'activité aérienne. Ce qui exclut les actes ou délits commis par des personnes telles que les saboteurs qui eux restent sur le terrain[216].

Tout en contenant des règles et dispositions concernant la capture ou la prise illicite du contrôle d'un aéronef[217], la convention, fournit que l'Etat d'immatriculation est compétent pour connaitre des infractions commises à bord des aéronefs inscrites sur son registre d'immatriculation[218]. Cette convention, 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 obligations des autorités nationales et commandants d'aéronefs. Nombre des dispositions de cette Convention ont été considérablement améliorées dans les instruments ultérieurs relatifs à l'aviation civile.

---

[215]- Article 1 de la convention de Tokyo 1963.
[216]- Id, Article 11 idem.
[217]- Id. Article 11 paragraphe 1.
[218]- Id, Art 3 paragraphe 2.

En outre, l'obligation d'Etat d'établir sa juridiction ne s'applique qu'aux actes commises à bord d'un aéronef en vol[219], ce qui est défini dans la convention comme étant la période comprise entre le moment ou la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment ou l'atterrissage à pris fin[220]. l'État contractant n'est cependant pas tenu d'ériger en infraction tel ou tel comportement spécifique qui mettrait en danger la sécurité d'un aéronef et/ou des personnes se trouvant à bord, elle se limite seulement à définir l'infraction .

Par ailleurs, l'État dont l'intéressé a la nationalité doit être immédiatement informé de la détention d'un délinquant présumé à des fins de poursuite ou d'extradition, et l'intéressé a droit à un traitement qui n'est pas moins favorable que celui que l'État de détention accorde à ses nationaux dans des cas analogues[221]. Cette disposition concernant la notification est devenue la règle dans toutes les conventions contre le terrorisme, bien qu'elle soit parfois rédigée en termes différents[222].

Aussi, les États partis ont l'obligation de coopérations au moment d'intervention d'acte illicites. En ce sens qu'ils doivent:

1) Autoriser le débarquement d'une personne[223],

2) Recevoir une personne lorsque le commandant d'aéronef le demande[224],

3) Assurer la détention d'une personne auteur présumé d'un acte d'intervention illicite[225],

4) Autoriser la personne en détention à communiquer avec les autorités de l'État dont elle a la nationalité[226],

[219]- Id, Article 1, paragraphe 3.

[220]- Aux fins des dispositions de l'article 5 paragraphe 2, et nonobstant les dispositions de l'Article 1 paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement.

[221]- Article 15 paragraphe 2 convention de Tokyo 1963.

[222]- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, « Guide législatif sur les conventions et protocoles mondiaux contre le terrorisme », New York, 2004, P38.

[223]- Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 12.

[224]- *Id.*, art. 13, 1. Cette obligation ne porte pas préjudice au droit de l'État d'atterrissage d'expulser de son territoire la personne qui lui a été remise.

[225]- *Id.*, art. 13, 2.

[226]- *Id.*, art. 13, 3.

5) Procéder à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits lorsque le commandant de l'aéronef livre une personne ou lorsqu'il s'agit de l'auteur présumé d'un acte d'intervention illicite[227],

6) Aviser l'État d'immatriculation et l'État dont la personne détenue a la nationalité des circonstances qui justifient cette détention[228],

7) Communiquer promptement les conclusions lorsqu'on enquête sur les faits[229]. Dans les cas concernant les actes de capture illicite d'aéronefs, chaque État partie fait « les meilleurs efforts » pour restituer le contrôle de l'aéronef à son commandant (légitime)[230]. Si l'aéronef atterrit dans un État partie, cet État doit permettre aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible[231].

Entre autre, les États doivent prendre toutes les mesures appropriées pour s'assurer que leurs législations nationales respectives fournissent un cadre juridique efficace adéquat aux mesures sécuritaires internationales[232]. Ils doivent mettre en œuvre tous les moyens appropriés pour dissuader, prévenir ou réprimer les actes illicites à l'aviation civile et prévoir la poursuite et la punition des personnes qui commettent de telles infractions, dans une mesure proportionnée à la gravité de leurs crimes. Mais l'incrimination d'actes illicites par la convention reste limitée[233]. Elle exclue expressément de son champ d'application les infractions aux lois pénales à caractère politique ou aux lois fondées sur une discrimination raciale ou religieuse. Cette philosophie a évolué avec l'avènement de la Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme de 1999 pour inclure dans son champ d'application les infractions à caractère politique. Ainsi, l'article 6 de la dite convention dispose que les actes criminels relevant de la présente convention ne peuvent en aucune circonstance être justifiés par des considérations de nature politique (...).

---

[227]- *Id.*, art. 13, 4.
[228]- *Id.*, art. 13, 5.
[229]- *Id.*
[230]- *Id.*, art. 11, 1.
[231]- *Id.*, art. 11, 2.
[232]- R. Abeyratne, edition Springer Heidelberg Dordrecht London New York 2010 « Aviation security law », P. 205.
[233]- L'article 2 de la Convention de 1963 dispose qu'*aucune disposition de la présente convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelques mesures que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique(...)* .

Les omissions de la convention

L'avènement de la convention de Tokyo a joué un tournant majeur dans le combat des actes illicites à l'aviation civile. Elle a permis à la communauté internationale de combler les lacunes des droits nationaux qui jusqu'en 1969[234], ne comportaient aucune disposition visant spécifiquement à réprimer les actes qui entravent la sécurité aérienne.

Mais, s'il a résolue le problème de la compétence pénale des Etats, en cas d'infractions commises à bord, et a déterminer les pouvoirs et obligations des autorités nationales et commandants d'aéronefs, elle reste à notre époque insuffisante pour répondre aux nombre de problèmes en la matière.

En effet, l'analyse de ses articles laisse apparaitre quelques lacunes qui malheureusement constituent un vide juridique. Les plus importants concernent:

- L'absence de définitions des infractions ou actes qui peuvent compromettre l'ordre et la discipline à bord des aéronefs: la convention ne défini pas concrètement les infractions aux lois pénales ou aux actes de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, mais elle laisse la liberté de cette définition à la discrétion de chaque État partie. Chaque État à la liberté de définir selon ses lois nationales ce qu'est l'infraction aux lois pénales commises à bord d'un aéronef[235]. Ce ci à l'inconvénient de donner à la même infraction des traitements différents, par conséquent une large inégalité de l'action punissable. Ce qui constitue une contradiction au principe d'harmonisation du droit international. Il est incontesté que le nombre élevé de ratifications font de la convention de Tokyo une norme universelle, mais il est également vrai que nombre d'États parties n'ont pas adopté une législation qui mette en œuvre les dispositions de ladite Convention, ce qui constitue une entrave à son efficacité pratique[236].

---

[234]- Date d'entrer en vigueur de la convention de Tokyo.

[235]- Il faut définir la nature de l'infraction. Les violations des « règlements aériens » peuvent être des infractions graves ou moins graves. Certains « règlements aériens » applicables aux passagers pourraient faire l'objet d'infractions graves en ceci que leur non-respect met en danger la sécurité des aéronefs (par exemple l'interdiction de fumer dans les toilettes des aéronefs ou de toucher aux détecteurs de fumée, et l'interdiction d'utiliser des appareils électroniques portables). D'autres violations peuvent être moins graves, car elles peuvent ne pas constituer une menace pour la sécurité de l'aéronef, mais éventuellement compromettre la sécurité du passager intéressé. Il pourrait s'agir du refus d'utiliser les ceintures de sécurité ou de ne pas rester assis lorsque le commandant de bord le demande en période de turbulence.

[236]- Un rapport d'étape de l'OACI publié en 1999 concernant la mise en oeuvre de la Résolution A32-22 de l'Assemblée indiquait que 45 États membres avaient mis en place une législation nationale mettant en oeuvre les

- Manque de spécification: la convention de Tokyo ne traite pas de manière appropriée les questions ayant trait à la capture illicite d'aéronefs (piraterie aérienne). Ce ci s'explique par le fait qu'au moment de la rédaction de la convention, l'attention a été fixée sur le problème des passagers indisciplinaires et perturbateurs. Les dispositions relatives à la piraterie aérienne n'ont été introduites que suite à une proposition conjointe des États-Unis et du Venezuela présentée très tard dans le processus de négociation, à la Conférence diplomatique de Tokyo.

- **Manque de précision pour la notion « ordre disciplinaire »**: la convention ne donne pas de définition à l'expression « ordre et discipline » ce qui laisse libre court à des interprétations juridiques contradictoires.

- **Problème de seuil temporel d'applicabilité de la convention**: l'article 1ere de la convention Précise le champ d'application de la convention à partir du moment où l'appareille est censé être en vol, depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Pourtant, le pilote commandant de bord est autorisé à exercer ses prérogatives depuis le moment où l'embarquement est terminé, toutes portes extérieurs de l'aéronef est fermée jusqu'au moment de l'ouverture de ces portes en vu de débarquement. Quid des infractions commises après la fermeture des portes de l'aéronef, mais avant le moment où la force motrice est employée pour décoller?

Selon la définition actuelle du terme « en vol », les infractions commises pendant que l'aéronef circule à la surface ou qu'il est repoussé avant le décollage par un groupe auxiliaire de puissance (GAP) n'entrent pas dans le cadre de la Convention de Tokyo. Cette ambiguïté de définition nous pose ainsi devant un double régime de juridiction.

---

instruments de sûreté de l'aviation de l'Organisation, à savoir : 1) la Convention de Tokyo ; 2) la Convention de La Haye ; 3) la Convention de Montréal ;4) le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal,1988) ; et 5) la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Montréal, 1991).En 2000, un rapport consécutif indiquait que le nombre d'États était passé à 50, mais un an plus tard, lors de la présentation d'un autre rapport, cette fois-ci sur la mise en oeuvre de la Résolution A33-22 de l'Assemblée, ce nombre était retombé à 46 États. Dans le meilleur des scénarios, les nombres correspondent à environ 26 % des membres de l'OACI. Inexactitudes mises à part, ces nombres peuvent très bien être indicatifs du niveau de mise en œuvre par les États membres des conventions de l'OACI sur la sûreté de l'aviation. Bien qu'aucune donnée récente ne soit disponible, rien ne semble indiquer que les choses se soient beaucoup améliorées récemment. L'adoption de législations nationales mettant en oeuvre ces instruments devient essentielle. Voir OACI, notes C-WP/11103, Appendice A, et C-WP/11445, Appendice A.

Pour pallier à ce problème, l'OACI a décidé de préciser dans les conventions ultérieurs à la définition du terme « en vol »[237]. Elle précise ainsi qu' « un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ».

La Convention de Tokyo n'applique pas ce seuil temporel plus rationnel. L'existence de ces deux définitions du terme « en vol » ne peut que mener à la confusion.

Aéronefs affrétés (cas d'affrètement coque nues): la convention précise que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétant pour connaitre des infractions commises et actes accomplis à bord. Or, il se trouve parfois que l'État d'immatriculation n'est pas celui de l'exploitant de l'aéronef, par exemple, dans le cas d'affrètement d'aéronef. Vu les pouvoirs accordés au commandant d'aéronef, le principe de juridiction de l'État du pavillon présuppose implicitement que le commandant de l'aéronef a une connaissance minimale du droit criminel de cet État en ce qui concerne les infractions commises à bord de l'aéronef. Or, lorsque l'aéronef est exploité en location sans équipage, il est peu probable que le commandant de l'aéronef connaisse bien les lois de l'État d'immatriculation. Malheureusement la convention de Tokyo reste muette sur ce point.

L'absence de compétence obligatoire pour les États autres que l'État d'immatriculation: bien que le paragraphe 1 de l'article 3 de la convention donne principalement compétence en la matière à l'État d'immatriculation, le paragraphe 3 du même article n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. Ce ci donne libre cours au système de compétence concurrent. Par conséquent l'Etat d'immatriculation doit s'efforcer à établir sa compétence pour connaitre des infractions aux lois pénales commises à bord d'aéronefs qu'il a immatriculés. Par ailleurs, un État partie qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut exercer sa compétence que dans des circonstances très particulières (p. ex. si l'infraction a produit effet sur son territoire).

Absence de dispositions de poursuite sur les personnes retirées de l'aéronef: bien que la convention traite les cas des personnes débarquées ou remis aux autorités compétant au sol,

[237]- La Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs de 1970, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile de 1971, la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs et la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs.

elle ne fixe aucun élément d'orientation sur la marche a suivre ou les procédures à appliquées une fois l'auteur présumé de l'infraction a été retiré de l'aéronef.

L'absence d'une disposition obligatoire sur l'extradition: la convention de Tokyo ne contienne aucune règle imposant l'extradition. Elle ne pose ainsi aucune obligation aux États parties pour extrader l'auteur présumé d'une infraction. L'absence de telle disposition constitue une lacune juridique dans la poursuite des infractions entravant la sécurité de l'aviation civile. En effet à l'époque de la rédaction de la convention, le souci majeur de la communauté internationale étais centré principalement sur la détermination de l'autorité du commandant de bord, son pouvoir en tant qu'officier public aussi que sur la compétence des Etats. Le souci d'extradition n'a été résolu que par les conventions ultérieures selon le principe latin « aut dedere aut judicaire »[238]«extrader ou poursuivre ».

Malgré ses nombreuses lacunes et omissions et son effet sans doute limité dans l'environnement d'aujourd'hui, la Convention de Tokyo demeure un instrument irréfutable dans la lutte des actes illicites contre l'aviation civile. Elle constitue la base juridique du droit pénal aérien et s'agit du tout premier instrument sur la question, dans le système des Nations Unies. Les traités qui ont été élaborés par la suite sous les auspices de l'OACI et dans d'autres instances ont tiré parti de ce que la Convention de Tokyo avait laissé. Celle-ci devrait aussi être reconnue comme étant la source de l'expression « capture illicite d'aéronef », qui a remplacé l'expression plus familière « piraterie aérienne ».

2- La convention de la Haye 1970

Pour remédier au vide de compétence et aux lacunes de la Convention de Tokyo, l'OACI a adopté lors de sa 15eme session tenue à Buenos Aires en Septembre 1968 une nouvelle résolution[239] traitant de façon spécifique le problème de la capture illicite des aéronefs.

[238]- Voir la Convention de La Haye, art. 7 et 8 ; la Convention de Montréal, art. 7 et 8; la Convention de Beijing, art. 10 et 12 ; le Protocole de Beijing art. 7 et 8.

[239]- Résolution A16- 37 du 28 Septembre 1968 ; Résolution se lit comme suit:

ATTENDU QUE la capture illicite d'aéronefs civils a un effet indésirable grave, sur la sécurité, l'efficacité et la régularité de la navigation aérienne ; CONSTATANT que l'article 11 de la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes à bord des aéronefs fournit certains remèdes pour la situation envisagée. Étant toutefois d'avis que cet article ne prévoit pas une réparation complète.

L'ASSEMBLÉE (1) exhorte tous les États à devenir parties le plus tôt possible à la Convention de Tokyo sur le Infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs .(2) INVITE les États , avant même la

Après plusieurs négociations et discussion, Le texte plus modéré, élaboré par le comité juridique de l'OACI, a finalement reçu l'approbation de la grande majorité des Etats, pour devenir la première convention qui organise au plan international la répression de la capture illicite d'aéronefs[240].

Signée le 16 Décembre 1970 par cinquante, environ des soixante dix sept Etats présents[241], la nouvelle convention a revue plusieurs notions apportées dans la convention précédente, tout en retenant une bonne partie de ses dispositions notamment de l'article 13 à 18. Elle constitue ainsi un pas de plus par rapport à la convention de Tokyo dans la mesure où elle cherche à perfectionner les dispositions précédemment étudier pour mieux lutter contre la capture illicite des aéronefs.

- **Les apports de la convention de la Haye**

Comme nous l'avons signalé plus haut, cette convention vient pour préciser certains points restés incompris dans la convention de Tokyo:

D'abord la définition d'un aéronef en vol a été élargie. Au départ il s'agissait seulement de l'avion qui utilise la force motrice pour décoller jusqu'au moment ou il s'arrête sur l'aéronef de destination[242]. Il s'agit maintenant d'un aéronef dont les portes extérieurs ont été fermées jusqu'au moment où elles seront à nouveau ouverte[243]. Cet apport résout ainsi le problème de la double juridiction. Mais, si le champ d'application de cette convention

---

ratification ou de l'adhésion à la Convention de Tokyo , à donner effet aux principes de l'article 11 de cette Convention .(3) Demande au Conseil, à la date la plus rapprochée possible , de mettre en place l'étude d'autres mesures pour faire face au problème de la capture illicite .
Dans le cadre de l'article (3) ci-dessus, le Conseil, par sa résolution du 16 Décembre 1968 a décidé de renvoyer la question de la capture illicite au comité juridique de l'OACI. Ainsi, le Comité juridique a de nouveau été condamné à rédiger une nouvelle convention sur le sujet.

[240]- R. Abeyratne « *Aviation Security Law* »,Springer 2010 , P239.

[241]- N.Nelson Daniel, *« La coopération juridique internationale des démocraties occidentales en matière de lutte contre le terrorisme* »,l'Harmattan 1987, p92 .

[242]- Titre 1er, article 1,paragraphe 3 de la convention d Tokyo 1963 .

[243]- Paragraphe 1er de l'Article 3, de la convention de la Haye 1970 énonce : « Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du 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 biens à bord » .

constitue un progrès par rapport à celui de la précédente, elle reprend dans son article 3 paragraphe 2 la même application [244]que celle de Tokyo dans son article 1 paragraphe 4.

Un aéronef en vol est aussi bien un avion sur des lignes extérieures que sur des lignes internes[245]. Il en est ainsi du cas des aéronefs affrétés par un pays et immatriculés dans un autre pays pour faire des vols à l'intérieur du pays de l'exploitant.

La convention s'applique aussi quelque soit le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage, si l'auteur –ou l'auteur présumé –de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que celui où est immatriculé l'aéronef[246].

La définition de l'infraction constituée par la piraterie ne subit aucun changement mais la portée de l'infraction est étendue à tout acte de violence dirigé contre le pilote, l'équipage et les passagers. Par ailleurs, la convention dans son article 1er élargie la définition des actes pouvant entrer dans cette catégorie d'infraction. Elle précise ainsi que : « une personne ou plusieurs personnes qui exercent ou s'emparent par la violence du contrôle ….. ». La violence ici, doit être interpréter dans son sens le plus large car elle fait intervenir un élément spécifique qu'est l'intimidation. Désormais, la complicité fait partie de la catégorie d'infraction punissable par la nouvelle convention. La complicité peut aussi s'appliquée au pilote commandant de bord[247] .

Principe de la compétence multiple: l'article 4 de la nouvelle convention n'établit aucune distinction pour l'établissement des compétences des Etats. Néanmoins, il précise dans ses alinéas (a), (b) et (c) que chaque Etat est tenue d'établir sa compétence lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État, lorsque l'auteur de l'infraction se trouve à bord d'un aéronef qui atterrit sur son territoire et lorsque l'infraction est commise dans l'État du siège principal d'exploitation ou de la résidence permanente du locataire de l'aéronef. Toutefois, il faut souligner que c'est l'Etat le plus directement concerné, celui d'immatriculation de l'aéronef détourné qui sera prioritaire.

---

[244]- Article 3 § 2, convention de la HAYE énonce : « La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police ».

[245]- Id article3 § 3 de la Convention de La Haye de 1970. Par exemple, lorsqu'un aéronef est immatriculé dans l'État A et loué à l'État B pour des vols intérieurs à l'intérieur de l'État B, la Convention de La Haye s'appliquera.

[246]- Id Article 3 §5.

[247]- Article 1 convention de la Haye « Commet une infraction pénale (ci-après dénommée "l'infraction") toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, (……) tente de commettre l'un de ces actes, ou (b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes. ».

Tout Etat contractant établit sa compétence dans le cas où l'auteur l'absence de traité d'extradition, néanmoins les Etats sont liés à la convention, le paragraphe 2 de l'article 8 précisant que la convention peut constituer la base juridique de l'extradition. Alors que la convention de Tokyo ne traite pas des questions d'extradition, et pris soin de spécifie dans son Article 16 alinéa 2, que « compte tenue des dispositions du paragraphe précédent[248], aucune disposition de la présente convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition ».

L'une des caractéristiques les plus importantes de la Convention de La Haye est la disposition qui établit effectivement la compétence universelle, ce qui signifie que, si l'État partie n'extrade pas, il doit prendre les mesures pour établir sa compétence sur l'auteur d'une infraction qui se trouve sur son territoire[249]. Cette disposition et certaines autres[250] ont été conçues pour s'assurer que les États exercent l'action pénale ou extradent les auteurs d'infractions qui se trouvent sur leur territoire.

- **Les lacunes de la convention de la Haye 1970**

Bien que la convention de la Haye constitue un progrès par rapport à sa précédente, elle reste insuffisante pour régler les problèmes liés à la capture illicite des aéronefs. Les rédacteurs de la convention ont certes omis de discuter certains points qui malheureusement constituent une échappatoire pour les commettants d'actes terroristes. Les grandes failles de la convention se résument ainsi:

Le champ d'application de la convention est limité à l'infraction spécifique de la capture illicite des aéronefs et aux actes de violence liés à cette infraction et ne traite pas de l'infraction politique. Il laisse ainsi subsister un doute sur la coopération internationale puisque chacun des Etats est libre d'interpréter l'infraction à sa manière[251]. Souvent, l'intention est d'écarter le motif politique comme raison de ne pas extrader lorsque l'auteur

[248]- Article 16 §1 convention de Tokyo « ….. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un État contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'État d'immatriculation de l'aéronef ».

[249]- Article 4, alinéa 2), Convention de La Haye de 1970.

[250] -Voir articles 7 et 8 de la Convention de La Haye de 1970.

[251]- les États font souvent une distinction entre les infractions politiques et les infractions pénales, et cette distinction pourrait servir à empêcher l'extradition de l'auteur d'une infraction. Mais la même distinction pourrait également influencer la manière dont l'action pénale est exercée et — dans certains cas — conduire à l'annulation de celle-ci. ».

d'une infraction ne fait pas l'objet d'une poursuite pénale[252]. La Convention ne contient aucune disposition spécifique qui indique que l'infraction n'est pas une « infraction politique»[253].

Normalement les dispositions de l'article 7, visent à garantir au maximum la possibilité d'exercer l'action pénale dans l'État où se trouve l'auteur d'une infraction, et assurer que la décision de le faire est régie exactement par les mêmes considérations que celles invoquées pour toute autre infraction pénale.

Bien que la Convention de La Haye inclue une infraction relative à la complicité, la Convention ne s'applique à un complice que si son assistance est fournie alors qu'il se trouve à bord d'un aéronef en vol[254]. Les complices au sol, les organisateurs ou les commanditaires de l'infraction ou les personnes ayant contribué à la perpétration d'une infraction demeurent en dehors du système contraignant de la convention.

3- La convention de Montréal de 1971 et son protocole additionnel de 1988

Comme il a été apporté dans notre précédente analyse, la convention de Tokyo et celle de la Haye ne portent que sur la capture illicite commis à bord des aéronefs. Elles ne couvrent pas ainsi les actes de sabotage commis au sol, ni les atteintes illicites aux installations et services de navigation aérienne. La convention de Montréal a été rédigée entre autre pour remédier à ces lacunes et criminaliser les infractions non seulement pas en vol mais également au sol[255]. Son objectif principal était donc l'élaboration d'une méthode

[252]- Id Article 7 de la Convention de La Haye de 1970.

[253]- La Déclaration du Sommet d'Ottawa sur le terrorisme (20 juillet 1981) a mentionné un cas particulier où des chefs de gouvernement étaient convaincus que, dans le cas du détournement d'un avion de la Pakistan International Airlines en mars 1981, la conduite du Régime de Babrak Karmal de l'Afghanistan, aussi bien durant qu'après l'incident, lorsqu'il a accordé l'asile aux auteurs du détournement, a été et est une violation flagrante de ses obligations internationales en vertu de la Convention de La Haye à laquelle l'Afghanistan est partie, et constitue une menace grave pour la sécurité aérienne. La déclaration a proposé de suspendre tous les vols à destination et en provenance de l'Afghanistan en application de la Déclaration de Bonn. La Déclaration de Bonn de 1978 a été une première tentative visant à assurer que les États ne refusent pas d'extrader ou de poursuivre les auteurs des détournements d'aéronef. Cela devait être réalisé si tous les membres convenaient de cesser tous les vols à destination ou en provenance du pays concerné.

[254]- Bantekas, I. & Nash S. « *International Criminal Law* » (2003) Cavendish Publishing Ltd., p. 24. Voir aussi Shubber, S. « *Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 — A new regime*? » 22 International and Comparative Law Quaterly (1973), pp. 704-705.

[255]- www.unodc.org/unodc/terrorism_convention_aircraft_seizure.html.

générale acceptable de traiter les auteurs présumés d'actes dirigés contre la sécurité de l'aviation civile quelque soit le lieu de leur intervention.

Mieux encore, le protocole additionnel à la convention conclu à Montréal le 24 Février 1988 vient pour parachever les dispositions de la dite convention et étendre par conséquence ses dispositions pour couvrir les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

- **Les apports de la convention**

La Convention de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, apporte des normes et procédure publiques destinées à être appliquées par les Etats membres de l'OACI à l'aviation civil internationale pour la protection des voyageurs, du personnel de l'aviation civile et des aéronefs et qui permettent de:

a) prévenir tout acte criminel de quelque nature qu'il soit qui pourrait compromettre la sécurité du transport aérien et b) d'examiner des arrangements en vertu desquels le responsable d'acte criminel mettant en danger le transport aérien civil pourra être traduit en justice[256].

Tirant bénéfice de ses précédentes, la convention a d'abord étendu le champ d'application de la répression d'acte illicite à l'aviation civil; pour examiner par la suite certaines des questions les plus pointues de l'acte criminel: telles que l'élément intentionnel de l'infraction, la tentative et la complicité.

Ainsi, elle fait aux Parties l'obligation de réprimer les attaques dirigées contre un aéronef non seulement en vol mais aussi en service, c'est-à-dire depuis le moment où le personnel au sol commence à préparer l'aéronef en vue du vol jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures suivant l'atterrissage (art. 2, al. b). Les actes incriminés étant des actes de violence dirigés contre les aéronefs, les personnes se trouvant à bord ou les installations de navigation aérienne pouvant compromettre la sécurité de l'appareil (art. 1). La répression doit également s'étendre à la tentative (art. 1, par. 2) et à la complicité, sans la restriction figurant dans la Convention de 1970, selon laquelle ces actes devaient être commis en vol.

[256]- Document OACI, Résolution A-17 WP/1.

L'élément intentionnel est désormais déterminant de l'infraction. D'ailleurs l'article premier de la convention stipule explicitement que: « Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement (...) ». Il s'agit là au terme du droit pénal d'un dol général[257], aucune intention spécifique n'est donc pas nécessaire. Il suffit donc de déterminer l'élément intentionnel pour incriminer l'infraction. Cette exigence d'un dol général et cette protection des biens et/ou des personnes se retrouvera jusqu'à l'adoption de la Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif en 1997.

L'apport de La Convention de 1997 marque un tournant décisif dans l'évolution de la réglementation contre les actes illicites. Elle rend ainsi nécessaire l'existence d'un dol spécial: l'intention de provoquer la mort ou des dommages corporels graves ou l'intention de causer des destructions massives (...) lorsque ces destructions entraînent ou risque d'entraîner des pertes économiques considérables. En outre, elle prévoit dans son article 5 comme circonstance aggravante le fait de provoquer la terreur dans la population, un groupe de personnes ou chez des individus. Il existe donc une triple évolution: l'apparition d'un dol spécial[258], (sous forme de circonstance aggravante) d'un dol spécial « terroriste » qui consiste à provoquer la terreur chez des personnes et l'adoption pour la première fois d'une attitude préventive en ce qu'elle incrimine l'organisation et la contribution à des actes terroristes (les conventions antérieures n'incriminaient que la complicité). Cette incrimination de l'organisation et de la contribution va se retrouver dans tous les instruments ultérieurs.

Par ailleurs, et pour assurer encore plus la sécurité de l'aviation civil, un Protocole additionnel à la convention de Montréal de 1971 a été conclu en date du 24 février 1988. Il concerne spécialement la sécurité des aéroports. Ce Protocole définit le concept de tentative et de complicité comme englobant, en tant infraction pénale supplémentaire, l'acte commis par une personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme[259]:

[257]- Le dol général est la conscience et la volonté de violer la loi.

[258]- Il y a dol spécial, ou intention criminelle, lorsque l'auteur d'un acte menaçant un intérêt protégé par la loi pénale l'accomplit dans le but de porter atteinte à cet intérêt. Ainsi le meurtre suppose l'intention de porter atteinte à la vie de la victime.

[259]- Article 2 du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civil internationale conclu à Montréal le 24 Février 1988.

a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort; ou

b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport" (art. 2, par. 1).

Du point de vue du droit interne, le Protocole de Montréal de 1988 qualifie d'infraction des actes qui constitueraient déjà des infractions pénales dans tout pays, c'est-à-dire des actes de violence qui causent ou sont de nature à causer des blessures graves ou la mort sur le territoire d'un État. Toutefois, le Protocole a un résultat significatif: il impose aux États parties une obligation conventionnelle internationale soit d'extrader, soit d'exercer leur juridiction nationale et d'accorder une coopération internationale. Comme indiqué ci-dessus, la Convention de 1970 sur la capture illicite d'aéronefs, la Convention de 1971 sur la sécurité de l'aviation civile et le Protocole de 1988 sur la sécurité des aéroports définissent une série progressive d'infractions allant du détournement d'un aéronef en vol à des actes de violence dirigés contre un aéronef en vol ou les personnes se trouvant à bord, aux attaques dirigées contre un aéronef à terre et enfin aux actes de violence dirigés contre les personnes se trouvant dans les aéroports et ou autres installations à terre.

Après la négociation de la Convention de 1971, plusieurs pays ont promulgué des lois portant application simultanément des Conventions connexes de 1963, 1970 et 1971 relatives à la sécurité de L'aviation civile. L'on peut en citer comme exemple la loi néo-zélandaise sur la répression des crimes dirigés contre l'aviation civile en date du 20 octobre 1972, la loi du Malawi sur les détournements d'aéronefs du 31 décembre 1972, la loi de la Malaisie sur la répression des infractions dirigées contre l'aviation civile de 1984 et la loi de Maurice de 1985 réprimant les détournements d'aéronefs et autres infractions contre la sécurité de l'aviation civile.

En ce qui concerne l'extradition, la Convention de Montréal répète mot pour mot la disposition de La Haye en matière d'extradition. La Convention réitère également les dispositions de la convention de la Haye pour; la poursuite du voyage des passagers, des équipages, des aéronefs; l'assistance entre Etats dans le cadre de la procédure pénale.

Bien que la convention de Montréal ait été considérée comme une avancée dans la lutte contre terrorisme dans le transport aérien, il reste, comme ses prédécesseurs, fragile et démunie d'effet réel. Ce serait un lieu commun de dire que l'efficacité de toute convention, dépendra de la volonté et la capacité des États à les appliquer sur leur propre territoire.

- **Les limites de la convention de Montréal 1971**

Bien que la Convention de Montréal ait élargi le champ d'application des infractions pour inclure des infractions commises contre une personne à bord d'un aéronef, cette infraction est limitée à l'exigence qu'il doit s'agir d'un acte susceptible de compromettre la sécurité de cet aéronef[260].

Aussi, la Convention est limitée aux infractions qui compromettent la sécurité des aéronefs « en service » ou « en vol ». Cette limitation a été rappelée dans une certaine mesure par le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéronefs servant à l'aviation civile internationale de 1988, qui décrit avec précision les infractions commises contre une personne dans un aéroport ainsi que la destruction ou les dommages causés aux installations et Services d'un aéroport ou à un aéronef qui n'est pas en service lorsque de tels actes compromettent ou sont susceptibles de compromettre la sécurité à cet aéroport[261].

Autre lacune de la convention c'est qu'elle traite uniquement les infractions spécifiquement dirigées contre la sécurité de l'aéronef «en vol» ou «en service». Malheureusement, les actes qui entraînent l'usage d'un aéronef comme moyen pour causer des dommages potentiellement aussi bien en l'air qu'au sol sans nécessairement compromettre la sécurité de l'aéronef n'ont eu aucune attention de la part des rédacteurs de la convention. Certes, ces actes ne restent pas impunis et certaines dispositions de la dite convention puissent leur être appliqué sauf que l'infraction décrites ne traduise pas la gravité de ces actes. Elles ne criminalisent pas spécifiquement l'usage d'un aéronef à de telles fins.

Une autre limitation de la Convention de Montréal consiste dans le fait qu'elle ne considère pas comme une infraction la menace de commettre les infractions prévues dans la Convention[262], contrairement à la Convention de La Haye qui criminalise explicitement la

[260]- Article 1er §1 (a) de la convention de Montréal 1971.
[261] - Article II du Protocole [article 1, alinéa (alinéa *1 bis)*] de la Convention de Montréal.
[262]- L'article premier exigent que l'acte ait «pour résultat de compromettre la sécurité en vol » il devient impossible de punir la menace, laquelle se Caractérise précisément par le fait qu'elle ne produit pas de résultat.

menace de capturer illicite d'un aéronef[263], bien que ceci soit limité aux personnes qui se trouvent à bord de l'aéronef en vol.

Aussi, l'application des dispositions du paragraphe 2, article premier, sur le plan national reçoit des difficultés en ce qui concerne la tentative. En effet, la question de savoir si la "tentative est punissable aux termes de la loi nationale dépend souvent de la nature de l'acte criminel tenté[264]. Aussi bien ya-t-il des tentatives qui ne sont pas punissables selon la loi nationale.

La convention, limite également son champ d'application par rapport aux activités des forces armées[265] durant un conflit armé, lesquelles sont régies par le droit international humanitaire[266], et par rapport aux forces militaires lorsque leurs activités sont régies par d'autres règles de droit international.

Paragraphe II - Le cadre normatif Européenne

L'Europe a une longue tradition dans le domaine réglementaire de la coopération en matière de sécurité du transport aérienne, avec les premières normes communes développées

[263]- Article 1er de la convention de la Haye de 1970 stipule que : « Commet une infraction pénale (ci-après dénommée "l'infraction") toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, (a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle….. ». La menace est donc considérée comme infraction punissable.

[264]- Si par exemple l'acte de violence à l'encontre d'une personne, visé à l'article premier, paragraphe 1, alinéa a), constitue une tentative pour des coups et blessures, l'acte n'est pas punie par la loi Marocaine.

[265] Article 4 de la convention de Montréal 1971.

[266]- Le droit international humanitaire (DIH) est un ensemble de règles qui, pour des raisons humanitaires, cherchent à limiter les effets des conflits armés. Il protège les personnes qui ne participent pas ou plus aux combats et restreint les moyens et méthodes de guerre. Le DIH est également appelé « droit de la guerre » ou « droit des conflits armés ».

Le DIH fait partie du droit international qui régit les relations entre États. Il est formé par un ensemble de règles internationales d'origine conventionnelle ou coutumière. Les quatre Conventions de Genève de 1949 et leur premier Protocole additionnel de 1977 constituent les principaux traités applicables aux conflits armés internationaux. La quasi-totalité des États est aujourd'hui liée par celles-ci. .D'autres textes interdisent l'emploi de certaines armes et tactiques militaires ou protègent certaines catégories de personnes ou de biens. Il s'agit notamment de : la Convention de la Haye de 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé et ses deux Protocoles; la Convention de 1972 sur les armes biologiques; la Convention de 1980 sur certaines armes classiques et ses cinq Protocoles; la Convention de 1993 sur les armes chimiques; la Convention d'Ottawa de 1997 sur les mines antipersonnel; le Protocole facultatif de 2000 se rapportant à la Convention relative aux droits de l'enfant, concernant l'implication d'enfants dans les conflits armés.

Les conflits armés non-internationaux dépendent quant à eux de l'article 3 commun aux Conventions de Genève ainsi qu'au second Protocole additionnel de 1977. Le DIH ne s'applique que dans les situations de conflit armé. Il ne détermine pas si un État a ou non le droit de recourir à la force. Cette question est régie par une partie importante mais distincte du droit international, contenue dans la Charte des Nations unies.

dès 1990, dans le cadre des Autorités conjointes de l'aviation actuellement plus existants (JAA). A cette époque, les autorités européennes de sécurité aérienne ont collaboré à l'élaboration des Joint Aviation Requirements (JAR), et les procédures connexes. D'abord dans le domaine de la fabrication d'aéronefs et de design, et plus tard aussi à l'égard des opérations de vol, de la maintenance et des licences de l'équipage. Les JAR, bien que constituant un premier effort majeur dans l'harmonisation des normes de sécurité en Europe, n'avaient pas de caractère obligatoire et ils n'ont pas la puissance nécessaire pour assurer leur mise en œuvre uniforme dans toute l'Europe.

En 2002, l'UE a adopté une première série de la nouvelle génération des règles de sécurité de l'aviation sur la base du règlement (CE) n° 1592/2002, qui a également créé l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) comme la pierre angulaire de la politique européenne de la sécurité aérienne. Ces nouvelles règles, entièrement conformes aux normes internationales et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), couvrent actuellement toutes les questions relatives à la navigabilité initiale, y compris la conception et la production d'avions et d'autres produits aéronautiques, le maintien de la navigabilité et entretien, ainsi que la formation et l'octroi des licences de mécaniciens techniciens et ingénieurs aéronautiques.

En 2008, en vertu du règlement (CE) n° 216/ 2008, l'UE a étendu les règles de sécurité de l'aviation communs et les responsabilités correspondantes de l'AESA à l'exploitation des aéronefs et des licences de l'équipage et de la formation. En 2009, l'UE a adopté une deuxième extension des règles communes couvrant les aspects de sécurité de l'exploitation des aérodromes et de la fourniture de services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien. Ces compétences nouvellement acquises sont exécutées par une adoption progressive. Elles couvrent les règles d'application pour la formation et l'octroi de licences des équipages, les opérations de vol (de la Communauté et opérateurs de pays tiers), ainsi que les aspects de sécurité de fonctionnement des aérodromes, la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne.

Désormais, les règles législatives de sécurité de l'aviation sont adoptées par la Commission européenne sur la base des avis techniques émis par l'AESA. La mise en œuvre correcte de ces règles est régulièrement contrôlée par la Commission avec l'aide de l'AESA qui procède à des inspections de normalisation régulières dans tous les États membres. L'agence apporte ainsi à la commission le soutien technique, scientifique et administratif

nécessaire à l'accomplissement de ses missions267. Elle peut prend des mesures d'exécution en cas de constat de lacunes de sécurité. Ceux-ci peuvent impliquer la suspension de la reconnaissance mutuelle des certificats ou des pénalités imposées aux titulaires de certificats

a) Réglementation de base de la sécurité du transport aérien en Europe[268]

Avec l'élargissement de l'Europe, la multiplication des compagnies aériennes et le développement du transport aérien, il devint de plus en plus compliquer pour les Etat membres de gérer la sécurité aérien dans la zone Européenne. Le règlement (CE) n° 216/2008[1] (nommé ci-après « règlement de base»), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 6/2013 de la Commission, vient remédier à ce problème en élargissant les compétences de l'agence européenne de la sécurité[269]. Ce règlement refond et abroge le règlement 1592/2002 ainsi que la directive n°91/670 et 2004/36[270]. Il étend les compétences de l'EASA aux opérations aériennes, aux licences des pilotes et à la surveillance des exploitants des aéronefs des pays tiers. L'Agence se verra à ce titre confier la réglementation et les inspections de normalisation. Ce faisant, la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne est abrogée.

Dotée de l'autonomie juridique, administrative et financière, l'agence joue le rôle d'un véritable chef d'orchestre dans l'harmonisation des règlements européens. Elle agit dans le cadre de la structure institutionnelle et de l'équilibre des pouvoirs au niveau communautaire

---

[267]- Règlement CE n°216/2008 du parlement européenne et du conseil du 20 FEVRIER 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civil, instituant une agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant la directive 91/670 /CEE du conseil, le règlement CE n°1592 /2002 et la directive 2004/36/CEE du conseil, modifié en dernier lieur par le règlement (CE) no 690/2009 de la Commission, le règlement (CE) no 1108/2009,et le règlement (CE) no 6/2013 de la Commission.
Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

[268]- Règlement (CE) n ° 216/2008 du 20 Février 2008 Concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°2004 directive 1592/2002 et / 36/EC :

[269]- l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA, instituée par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, abrogé par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008, in Revue des droit de la concurrence « *SECTEUR PUBLIC ! Chroniques Concurrences* », N° 4-2009, p. 196.

[270]- Appelé aussi directive SAFA. Cette directive a instauré pour les Etats membre de l'UE, l'obligation l'égale de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers atterrissant sur leur aéroports.

et exerce les pouvoirs d'exécution qui lui sont confiés par le présent règlement[271]. Son objectif principal étant donc d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe. Dés lors l'agence définie une politique commune dans la mise en œuvre des règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Elle promeut ainsi l'efficacité et l'impartialité dans les processus réglementaire et de certification tout en respectant les règles et normes édictées par l'OACI. Par conséquent, le règlement de base, lui impose d'assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur des transports aériens. Toutefois, pour éviter le double emploi entre le niveau national et le niveau européen, le règlement établit un cadre approprié et complet pour la réglementation de la sécurité du transport aérienne européenne. Il abroge ainsi l'annexe III du règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et la directive 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel.

Par abrogation de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004[272], le présent règlement élargie ses compétence pour contrôler la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, sans préjudice des mesures d'exécution concernant la collecte d'informations, l'inspection au sol et l'échange d'informations[273]. Il établit ainsi, un cadre approprié et complet pour la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. Il crée de surcroit un régime d'autorisation de l'EASA préalable pour les opérateurs étrangers desservant l'union européenne et instaure en parallèle un processus permettant à la commission de suspendre la reconnaissance de certificat délivrés par une autorité d'un Etat membre, s'il s'avère que ces certificats ne sont pas conformes aux normes communautaires.

Cependant, dans le système institutionnel communautaire, la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification requises par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre

[271]- Préambule du règlement (CE) No 216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, Paragraphe 12.

[272]- Directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

[273]- visées à l'article 8, paragraphe 2 du règlement de base (CE) No 216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008.

sont donc exécutées au niveau national. Ce ci dit l'agence a l'habilité d'effectuer certaines tâches de certification dans certains cas définis par le présent règlement.

L'EASA après avoir vu ses compétences élargie une première fois en 2008 aux opérations aériennes et aux licences des pilotes (en avril 2012), voit son périmètre d'action augmenté à nouveau pour englober la navigation aérienne le (31/12/12) et les aérodromes (le 31 décembre 2013)[274]. Même les contrôleurs aériens sont concernés; la directive N°2006/23 qui leur a été dédié est abrogée. La monté en puissance de l'EASA se poursuit parallèlement à l'approche réglementaire globale, harmonisé et systématique de l'AESA et de l'interopérabilité des aérodromes, des aéroports, des services de navigation aérienne SNA et de la gestion du trafic aérienne GTA. Dépassant léthargie législative, l'AESA prévoit de nouvelles règles de mise en œuvre de la sécurité aérienne.

b) Règlements connexes

Il s'agit des règlements spécifiques aux différentes branches de la sécurité du transport aérien**.** Ils composent un corps de règle propre à chaque composante de la sécurité et œuvrent à facilité la fluidité des flux entre différents intervenants. De part leur importance dans la prévention des accidents et incidents, il nous semble opportun de donner un aperçu sur les règlements les plus pertinents en la matière.

- **Règlement (CE) n ° 1194/2009 modifiant le règlement (CE) no 1702/2003 Portant modalités d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques et connexes ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production**

Conformément au règlement de base (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation

[274]- Compte tenu de la grande variété des aérodromes et de la forte singularité de leurs infrastructures et de leurs environnements, les règles communes de sécurité des aérodromes devraient offrir la flexibilité nécessaire pour une mise en conformité sur mesure, en maintenant un équilibre adéquat entre les règles de mise en œuvre, les spécifications de certification et les moyens acceptables de mise en conformité. Ces règles devraient être proportionnées à la taille, au trafic, à la catégorie et à la complexité des aérodromes ainsi qu'à la nature et au volume des opérations qui y sont réalisées, de façon à épargner des charges administratives et financières superflues, notamment dans le cas des petits aérodromes où le transport de personnes est limité.

civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne[275], le règlement (CE) n° 1194/2009 de la commission du 30 novembre 2009 pose des exigences nouvelles pour la certification de navigabilité des aéronefs, produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production. L'adoption du présent règlement constitue une avancée dans l'évolution des règles de sécurité de l'aviation civile en Europe. Sa particularité réside dans la modification du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission européenne ainsi que dans l'introduction de nouvelles définitions[276]. Il en est ainsi des "spécifications techniques européennes" ETSO, et de l'approbation des pièces européennes « European Part Approval » "EPA".

En effet, l'introduction des spécifications de navigabilité détaillée ETSO émise par l'Agence permet aux opérateurs de l'industrie aérienne d'assurer la conformité des pièces avec les exigences du présent règlement et constitue un niveau de performances minimal pour les articles spécifiés. Par ailleurs, et suivant dispositions du présent règlement seuls les titulaires d'une autorisation selon les spécifications techniques européennes (ETSO) [277]ont le droit d'effectuer des réparations et des modifications d'articles ETSO. Contrairement à la réglementation Américaine qui n'accorde que particulièrement le certificat de validation[278], la réglementation Européenne autorise la validation du certificat ETSO dans un pays tiers, à condition qu'il existe un accord ou arrangement bilatéral de travail en place.

Aussi, l'obligation de l'approbation de pièce européenne "EPA" (European Part Approva l'signifie "approbation de pièce européenne") approuve le degré de sécurité de pièces fabriquées en Europe. Elle signifie que l'article a été produit conformément aux données de définition approuvées qui ne relèvent pas du titulaire du certificat de type du produit concerné, sauf pour les articles ETSO»[279].

[275]- le règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n o 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (1), et notamment son article 5,paragraphe 5.

[276]- Article premier, paragraphe 2, les points e), f), g) et h) sont ajoutés et apportent de nouvelles définitions.

[277]- Spécifications Techniques Européennes autorisations sont couverts par la sous-partie O de la partie - 21, qui est l'annexe du règlement (UE) n ° 748/ 2012.

[278]- La Fédéral Aviation Administration (FAA) donne la plus faible priorité aux demandes de validation, sauf si le demandeur fournit une preuve de l'importation sur le marché américain.

[279]- Article premier ,§h du RÈGLEMENT (CE) N o 1194/2009 DE LA COMMISSION du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n o 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

- **RÈGLEMENT (CE) No 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE**

Le présent règlement pose les règles et procédures pour l'établissement de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et les procédures autorisant les États membres, dans certaines circonstances, à adopter des mesures exceptionnelles imposant des interdictions d'exploitation sur leur territoire[280]. Le règlement pose aussi les règles de communication des informations concernant les causes de restriction d'exploitation du ciel européen. De surcroit, il impose à chaque État membre de communiquer à la Commission l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente[281]. Après l'examen de l'interdiction d'exploitation suivant les critères communs exposés dans l'annexe du présent règlement, la Commission doit informer tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque cela n'était pas possible, par l'intermédiaire des autorités chargées de leur surveillance réglementaire. Celle ci à l'obligation d'indiquer les considérations et faits essentiels qui forment la base de la décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Par ailleurs, et pour des raisons d'impartialité, la Commission donne aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de soumettre des observations écrites et de présenter oralement leur défense à la Commission dans un délai de dix jours ouvrables ainsi qu'au comité de la sécurité aérienne.

[280]- Chapitre II du règlement (CE) No 2111/2005 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

[281]- Conformément à l'article 3, paragraphe 3, id.

- **RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1264/2013 DE LA COMMISSION du 3 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté Européenne**

Dans le but de renforcer davantage la sécurité en Europe, le présent règlement mis en exécution l'interdiction de l'exploitation dans l'espace aérien européen des compagnies aériennes jugées peu sûres. Celles-ci sont énumérées dans ses annexes A et B. Elles mentionnent respectivement les compagnies aériennes dont l'exploitation est interdite en Europe et les compagnies aériennes dont l'exploitation en Europe n'est autorisée que dans certaines conditions. Il est à signalé que le règlement en question ne fait que mentionné la liste noir des compagnies aériennes sans toutes fois édicté les règles d'interdictions. Celles-ci sont prises selon les règles de sécurité de l'AESA.

Ces listes noires sont établies sur la base des inspections inopinées au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA)[282] conformément aux dispositions du règlement (UE) n°965/2012[283]de la Commission européenne (modifié par règlement CE 800/2013). Outre les inspections au sol, la restriction d'exploitation du ciel européen frape aussi les compagnies titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements aux règles de sécurités de l'aviation civil en générale.

Il convient de noter que les inspections de la Communauté européennes sont à maints égards très semblables aux audits de sûreté de l'OACI. Dans les deux cas, on examine les contrôles de qualité et les mesures de sûreté, les procédures et les structures au niveau national et au niveau des aéroports. Il y a cependant aussi des différences importantes, notamment en ce qui concerne le niveau de détail auquel les normes doivent être mises en œuvre et inspectées et l'exigence de réaliser les inspections communautaires des aéroports.

Toutefois, si une compagnie aérienne figurant sur la liste communautaire estime être en conformité avec les éléments techniques et exigences prescrites par les normes de sécurité

[282]- SAFA: Le safety assessment of foreign aircraft, ou évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (Safa), permet de vérifier le niveau technique de l'exploitation d'une compagnie aérienne par l'inspection de points de contrôle précis (check liste, carnet de route, certificats médicaux, état apparent de l'appareil...).

[283]- RÈGLEMENT (UE) N o 965/2012 DE LA COMMISSION du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1),modifié par Règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013.

européenne applicables, elle peut demander à la Commission de lancer la procédure pour sa suppression de la liste[284].

- **RÈGLEMENT (UE) N° 805/2011 DE LA COMMISSION du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil**

Le présent règlement est établi dans le but de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système de contrôle de la circulation aérienne au sein de l'Union[285]. Il vise une uniformisation des licences de la circulation aérienne par une création de normes de compétence européenne tendant à éliminer la fragmentation réglementaire en ce domaine. Ce ci se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne. Par conséquent, le maintien et l'amélioration du régime des licences communes pour les contrôleurs de la circulation aérienne dans l'Union sont un élément essentiel du système européen de contrôle de la circulation.

Reconnaissant le rôle spécifique que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne[286] dans la fourniture sûre des services de contrôle de la circulation aérienne, le présent règlement pose des exigences très strictes pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation, leurs examens, leurs contrôles et leur surveillance médicale. De surcroit, pour valider leurs licences, les intervenants en ce secteur d'activité doivent satisfaire aux exigences essentielles applicables qui sont énoncées à l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008[287].

[284]- Règlement (ce) 2111/05 du parlement européen et du conseil**.**

[285]- Article 1er du règlement CE N° 805/2011 de la commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n °216/2008 du parlement européen et du Conseil.

[286]- Contrôleur de la circulation aérienne, assure les services de la circulation aérienne soit en aérodrome et approche, soit dans un centre de contrôle en-route.

[287]- La mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008 et la nouvelle législation «Ciel unique européen II» (2) imposent l'élaboration de modalités d'application plus détaillées, en particulier dans le domaine de l'octroi de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

Par ailleurs, et vu le nombre d'accidents et d'incidents causés par les défaillances linguistiques, le présent règlement pose des règles très strictes en matière de connaissance linguistique pour les contrôleurs aériens[288]. Ces exigences sont fondées sur celles adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et constituent un moyen d'appliquer ces normes reconnues au niveau international.

Toutefois l'octroi d'une licence n'est pas définitif, il reste en fonction des contrôles de qualification réglementaire périodiques. Les autorités compétentes sont en droit de suspendre la licence ou une qualification lorsque les compétences sont mises en doute[289].

Paragraphe III- Le cadre normatif national

Au Maroc, la sécurité du transport aérien est principalement régie par la réglementation de base de l'aviation civile nationale [290] et l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 2 novembre 2000. En dehors de ces deux textes fondamentaux, s'ajoute une réglementation spécifique aux différentes composantes de la sécurité du transport aérien et qui se présente sous forme d'arrêtés du ministère en charge.

Ces textes relayent la réglementation internationale en matière de sécurité du transport aérien mais parfois, ils la durcissent pour la protection de l'aviation civile nationale.

a) Réglementation de base: La loi n°40-13 portant code de l'aviation civile

Le code de l'aviation civil rassemble les dispositions législatives et réglementaires relative notamment au transport aérien, aux aéronefs, aux aéroports et aux personnels navigants. Il encadre ainsi les trois composantes de l'activité aérienne de manière à assurer une sécurité optimale de ce mode de transport.

En effet pour assurer le transport aérien, il convient d'emblé d'assurer l'appareil elle--même en tant que moyen de transport, des aérodromes en tant que surface d'arrivée, de départ et des manœuvres des aéronefs et bien sûr le personnel naviguant en tant

[288]- Article 13 du règlement N o 805/2011, idem.

[289]- Article 6 Suspension et retrait de licences, qualifications et mentions Conformément à l'article 22, paragraphe 2, règlement N o 805/2011, idem.

[290]- La loi n°40-13 portant code de l'aviation civile publiée par le Bulletin Officiel n°6474 du 16 juin 2016 et promulguée par le dahir n°1-16-61 du 24 mai 2016.17 juin 2016.

qu'intervenant du transport aérien. Le code de l'aviation civil relate bien les spécifications de chacune de ces composantes.

Avant d'aller plus en avant dans l'analyse et la présentation des textes, nous pouvons amorcer un début de commentaire de comparaison des grandes lignes du décret de base n° 2.61.161 du 10 juillet 1962 et du nouveau code de l'aviation civil.

Concernant la rubrique en question, les deux textes édictent les mêmes dispositions sécuritaires mais adoptent une architecture des titres différente. Le nouveau code évite ainsi les disparates entre dispositions communes en rassemblant les instructions concernant le même domaine dans un titre unique.

Des aérodromes : le code traite des exigences nécessaires à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes conformément à l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation Civile Internationale[291]. Ces exigences portent sur les normes et pratiques prescrivant les renseignements sur les aérodromes et les caractéristiques physiques que doivent présenter ces structures.

Il défini également les spécifications minimales d'aérodrome pour des aéronefs qui ont les mêmes caractéristiques que ceux qui sont actuellement en exploitation ou pour des aéronefs analogues dont la mise en service est prévue.

Mieux encore et pour assurer la sécurité de la circulation aérienne, la réglementation nationale encadre le fonctionnement, de toutes les installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques[292]. Les renseignements concernant les aérodromes et leurs caractéristiques ainsi que les aides à la navigation aérienne.

Des Aéronefs : garant de la sécurité du transport aérien, le décret de base pose, dans son titre premier, des conditions très strictes pour la navigabilité[293] des aéronefs. Dés lors, un

[291]- Convention de l'aviation civil internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 à laquelle la Royaume du Maroc a adhéré le 13 novembre 1956 et publiée par Dahir n°1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957).

[292]- Les installations de télécommunications, figurent dans les publications d'information aéronautiques font l'objet en cas de besoin de NOTAM.

[293]- La navigabilité peut être définie comme la condition d'un produit (aéronef, moteur...) qui lui permet d'être mis en œuvre en respectant les objectifs de sécurité définis vis-à-vis des personnes à bord ou des tiers (des populations survolées et des autres usagers de l'espace aérien).

aéronef ne peut être navigable, que s'il satisfasse à un ensemble d'exigences[294] qui attestent de la « bonne santé technique de l'appareil».

L'Arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications N° 545-72 du 7 Juin 1972 pose les conditions de navigabilité des aéronefs et l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol; ainsi que la périodicité et les conditions des contrôler ultérieurs en vue du maintien de, cette aptitude, compte tenu des exigences de la sécurité et de la réglementation internationale en vigueur.

La conception et la fabrication des aéronefs, leur maintenance, la gestion des flottes et la formation du personnel obéissent aux exigences du nouveau code et des décrets d'application et sont soumises au contrôle de l'autorité de l'aviation civil.

La navigabilité des avions civils demeure donc tributaire des trois conditions suivantes: La certification des aéronefs, l'agrément des organismes de formations et de contrôle, et la formation du personnel.

Cette réglementation permet la délivrance d'agréments remis aux différents organismes. Ils sont délivrés et reconduits par un organisme unique et indépendant: la Direction de la Sécurité Aéronautique d'État.

De plus, chaque flotte d'aéronef doit détenir un Certificat de Type – CdT - et chaque aéronef doit également posséder un Certificat de Navigabilité – CdN – document individuel attestant de sa conformité à son type (CdT).

Grace à ces règles strictes, la réglementation de base garantit la conformité des aéronefs, des organismes de formation, des organismes d'entretien ainsi que l'aptitude du personnel aux règles de sécurité de navigation.

Des installations aéroportuaires : sont régies selon normes édictées par **:** Instruction technique N° 5542 DAC/DIA/SNCA/2016, du 09 septembre 2016, fixant les spécifications techniques des installations aéroportuaires (Nouveau règlement);

[294]- Les exigences de navigabilité sont une des composantes de la sécurité aérienne, à côté des règles opérationnelles dont la qualification des équipages, des règles de circulation aérienne des exigences sur les plates formes aéroportuaires.

- Instruction technique n°1760 DAC/DIA du 20 octobre 2014 relative à l'implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles;

Arrêté n° 2565-06 du 4 mai 2007, fixant les conditions d'exploitation et d'homologation des aérodromes.

Du personnel aéronautique : Pour une sécurité optimum du transport aérien, le nouveau code encadre l'activité du personnel aéronautique dans son titre VI. Il définie les catégories du personnel[295], et fixe les conditions de l'obtention les licences et la condition de leur délivrance, les qualifications ainsi que le rôle de l'autorité compétente par voie réglementaire[296]. Il fait une nette distinction entre les différentes catégories de personnel et limite la délivrance des licences au personnel navigant et au personnel au sol.

Concernant le personnel au sol: l'ancien décret de 1962 dans son article 32 énumère les licences de contrôleur de la circulation aérienne, pour les qualifications de, contrôle d'aérodrome, contrôle d'approche et contrôle régional. Les licences de mécanicien d'entretien d'aéronef sont fixées par voie réglementaire[297], dont il peut exister plusieurs catégories, permettent à leurs titulaires, à défaut d'un organisme agréé, soit d'établir, après réparation ou modification peu importante, une fiche d'entretien ou certificat de sécurité de vol, soit d'attester, après révision, réparation ou modification, qu'un aéronef est apte au vol. Le nouveau code fixe les conditions de l'obtention de ces licences par voie réglementaire[298].

Le personnel navigant «PN » constitué d'un commandant de bord « CDB » et d'un officier de ligne « OPL » ne peut assurer sa fonction de pilotage qu'a l'obtention du certificat justifiant leur capacité d'assurer la manœuvre de l'avion. Celle-ci demeure nécessaire à la sécurité du système et au bon fonctionnement de la relation avion/environnement.

Par ailleurs, l'arrêté, du ministre du transport et de la marine marchande N°1436-02 du 28 Joummada II 1423 (6 septembre 2002) fixant les conditions d'examen pour la

[295]- Article 161 §1 du nouveau code de l'aviation civile.
[296]- Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite.
[297]- Arrête du ministre du transport et de la marine marchande n° 456-01 du 5 hija 1421 (1er mars 2001) Fixant le régime d'examen des épreuves théoriques et pratiques pour l'obtention de la licence de Mécanicien d'Entretien/Technicien de Maintenance d'Aéronefs ou de Révision d'Eléments d'Aéronefs et des catégories associées.
[298]- Arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26 ramadan 1417 (4 février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique tel qu'il a été modifié et par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 rajeb 1422 (10 octobre 2001).

délivrance du certificat de sécurité et de sauvetage exige des certificats de sécurité et de sauvetage (CSS) au personnel complémentaire navigant, tels que stewards, hôtesses.

b) Règlementation spécifique

Dans un domaine aussi technique que celui de l'aviation civile, la réglementation spécifique joue un rôle prépondérant dans la précision des règles et normes typiques des différents métiers de l'aérien.

- **DECRET n° 2-98-1011 du 12 hija 1419 (30 mars 1999) Portant création d'un Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et de Comités Locaux de Sûreté d'Aéroport:** Parmi les séries de mesures entamées par le Maroc entre la période de 1900 à 2000, on trouve la création du comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et de Comités locaux de Sûreté d'Aéroport. Ces derniers ont pour principale objectif le contrôle des mesures de protection de l'aviation civil marocaine contre les actes illicite. Ils sont ainsi chargés d'étudier et d'appliquer les mesures de sûreté appropriées, en vue de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'Aviation Civile Internationale contre les actes d'intervention illicite[299].

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile est placé auprès de l'autorité Gouvernementale chargée du transport, il a pour attribution :

1) Etudier la suite à donner aux normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, et les suggestions à présenter à cette Organisation dans le domaine de la Sûreté de l'Aviation Civile, et signaler le cas échéant les différences qui existent entre d'une part, la législation au Maroc, et d'autre part, les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui ne peuvent être appliquées par l'Administration Marocaine;

2) Recommander les modifications à introduire dans la politique générale de Sûreté de l'Aviation Civile sur le plan national et en coordonner l'application;

3) Recommander les mesures et normes de sûreté appropriées que doivent prendre les Administrations Aéroportuaires, les Services de Sûreté de l'Aviation Civile et les Exploitants et de veiller à la mise en application de ces mesures;

[299]- Article 1ER DECRET n° 2-98-1011 du 12 hija 1419 (30 mars 1999) Portant création d'un Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et de Comités Locaux de Sûreté d'Aéroport .

4) Coordonner l'évaluation, l'échange et la diffusion des informations sur les incidents d'intervention illicite et sur les aspects techniques liés à ces incidents entre les Organismes chargés des Services de la Navigation Aérienne, les Services de Sûreté, les Administrations concernées ainsi que les Exploitants selon la nature et l'ampleur de ces mesures;

5) Etudier aux fins d'approbation les recommandations formulées par les Comités Locaux de Sûreté d'Aéroport et, selon le cas, recommander certains changements à l'Autorité Compétente de Sûreté;

6) Veiller à ce que des plans d'urgence soient mis au point, et à ce que les moyens soient rendus disponibles pour protéger les aéroports, les aéronefs et les installations au sol utilisées dans l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite;

7) Veiller à ce que des mesures de Sûreté soient incorporées à la conception de nouveaux aéroports ou à l'extension des installations existantes;

8) Veiller à ce que soient établis et mis en œuvre des programmes de formation

Garantissant l'efficacité du Programme National de Sûreté.

- **Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1397-02 du 26 joummada ii 1423 (4 septembre 2002) fixant les conditions d'exploitation que doivent observer les membres d'équipage de conduite, le personnel navigant de cabine et les agents techniques d'exploitation lors de l'exercice de leurs fonctions:**

Le présent arrêté a pour objet de fixer les conditions d'exploitation que doivent les membres d'équipage de conduite, le personnel navigant de cabine et les agents techniques d'exploitation, suivent lors de l'exercice de leurs fonctions. Il se base sur les dispositions des articles 26, 27, 32 et 33 de l ancien décret n° 2-61-161 de 1962 régissant l'aviation civil. Les détailles des conditions d'exploitation sont décrits dans ses deux annexes. Ils précisent le rôle de l'exploitant dans le contrôle des vols notamment le contrôle du nombre des membres d'équipages, de leurs certificats et licences, de leur niveau d'entrainement et stages périodiques, de leur capacité de gestion des incidents et situation d'urgence et d'autre spécificités liées à la sécurité dans l'exploitation de l'aéronef.

- **Arrêté du Ministre de l'Equipement et des Transports N°1209-09 du 17 joumada I 1430 (13 mai 2009) relatif aux conditions d'aptitudes physique et mentale du personnel aéronautique, à l'agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique et à la désignation des médecins-examinateurs.**

En application des dispositions de l'article 34 de l'ancien décret susvisé n°2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, le présent arrêté fixe les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel aéronautique exigées pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement des certificats médicaux, les critères d'agréments des centres d'expertise en médecine aéronautique et les critères et procédures de désignation des médecins-examinateurs.

Il prévoit également la création et les conditions de fonctionnement du comité d'experts en médecine aéronautique consulté par le directeur de l'aéronautique civile pour le réexamen des dossiers demandé par le personnel aéronautique.

- **Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 916-08 du 9 joumada I 1429 (15 mai 2008) relatif à l'emport de balise de détresse à bord des aéronefs.**

Dans le souci de faciliter les mesures de sauvetage en cas d'incident et /ou accident, des mesures nouvelles viennent appuyer les dispositions de l'article 64 de l'ancien code de l'aviation civil. Il fixe les conditions d'emport de balises de détresse (ELT)[300] à bord des aéronefs dans le but d'améliorer autant que possible les recherches en cas de détresse. Cette

[300]- Emetteur de localisation d'urgence (ELT) : terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement.
Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants:
* ELT automatique fixe (ELT/AF) : ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef ;
* ELT automatique portatif (ELT/AP): ELT à mise en marche automatique attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef;
* ELT automatique largable (ELT/AD): ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu;
* Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT/S): ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants;
* Balise de localisation personnelle (P.L.B): Balise de détresse autonome et portable qui est mise en marche manuellement par les survivants;
* Registre national ELT : Registre détenu et mis à jour par la direction de l'aéronautique civile en vue d'enregistrer les codes de balises de détresse (ELT) emportés à bord des aéronefs inscrits au registre national d'immatriculation des aéronefs.

obligation concerne toutes aéronef inscrite au registre d'immatriculation des aéronefs civils ainsi que les aéronefs circulant dans [301]: la région d'information de vol (FIR) dont le Royaume du Maroc à la responsabilité et; l'espace aérien au-dessus du territoire du Royaume du Maroc.

- **Décret n° 2-07-151 du 22 chaoual 1432 (21 septembre 2011) portant organisation des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse.**

- **Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 1730-13 du 23 rejeb 1434 (3 juin 2013) portant réglementation des mouvements des personnes et des véhicules de service dans les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.**

- **Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 1327-13 du 5 joumada II 1434 (16 avril 2013) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aériennes de dégagement associées aux installations radioélectriques.**

Le présent arrêté a pour objet de fixer les spécifications techniques applicables aux aides à la navigation et aux autres dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne et visés au (a) de l'article 48 de l ancien décret susvisé n° 2-61-161.

- **Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 2662-09 du 26 kaada 432 (24 octobre 2011) relatif aux surfaces de limitation d'obstacles aux abords des aérodromes.**

Les spécifications objet du présent arrêté ont pour objet de modifié et complété, les articles 47 à 50 de l ancien décret de base de l'aviation civil. Ils définissent autour des aérodromes l'espace aérien à garder libre de tout obstacle, afin de permettre aux avions appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que ces aérodromes ne soient rendus inutilisables au cas où des obstacles s'élèveraient à leurs abords.

- **Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel. Abroge à Compter de la même date l'arrêté du ministre des**

[301]- Article 1[er] Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 916-08 du 9 Joumada I 1429 (15 mai 2008) relatif à l'emport de balise de détresse à bord des aéronefs.

travaux publics et des communications n° 344-69 du 28 mai 1969 relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel :

Tenant compte du règlement Européen EU OPS N° 1899/2006 sous-partie Q, l'exploitant doit établir, pour les membres d'équipage, des arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos. A cet effet, il doit s'assurer que pour tous ses vols :

1) les arrangements fixant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos sont conformes aux lois et règlements applicables en matière de travail et aux dispositions de la présente annexe;

2) les vols sont planifiés de manière à pouvoir être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol et aux temps de vol et de rotation;

3) les tableaux de service sont élaborés et diffusés suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié. L'exploitant doit désigner une base d'affectation pour chaque membre d'équipage. Pour ce faire il doit évaluer le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tenir dûment compte des effets cumulatifs de service longs entrecoupés d'un repos minimum. L'exploitant doit programmer les temps de service de manière à éviter des pratiques indésirables comme celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ou une mise en place des membres d'équipage, ce qui entraîne des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail. Il doit prévoir des jours locaux sans service et en informer préalablement les membres d'équipage. Dans tous les cas, l'exploitant doit veiller à ce que les temps de repos soient suffisants pour permettre à l'équipage de récupérer des effets des temps de service précédents et d'être suffisamment reposé au début du temps de service de vol suivant.

Il doit veiller également à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance.

Chapitre II- Les particularités socio-économiques de la Sécurité aérien

Dans les débuts de l'aviation, les avions et leurs sous-systèmes n'étaient pas très fiables, et la Plupart des accidents d'avion ont été attribué à une défaillance mécanique ou défaut de conception. Il y avait de nombreux cas de perte de puissance en raison de la panne du moteur, de l'hélice, ou la qualité du carburant. Il y avait aussi de nombreux accidents dus à une insuffisance structurelle des ailes, d'empennage, de fuselage ou de l'instabilité inhérente à la conception de l'avion. Tous ces problèmes sont éradiqués grâce à l'évolution de la physique et la mécanique liés à l'aviation. Désormais le volet technique de l'avion est devenu plus fiable et plus maitrisable qu'au par avant. Mais si la science et la recherche ont arrivées à résoudre les problèmes techniques et mécaniques de l'aviation, elles restent inaptes devant la complexité de la machine humaine. L'accident aérienne ne cesse de se répéter et à chaque accident une nouvelle enquête et à chaque enquête un nouveau scénario. Il nous semble donc ultime de s'interroger sur l'intérêt que joue l'élément humain (I) et technique (II) dans la pérennité de la sécurité du transport aérien.

Section I - La composante humaine de la sécurité aérienne

L'accident de TENERIF 1977 elle a constitué un véritable électrochoc pour la communauté aérienne. C'est à partir de ce moment que la communauté aéronautique a admis définitivement l'importance de l'élément humain dans la sécurité du transport aérien. D'emblée, l'erreur humaine est admise comme la cause la plus prépondérante dans l'accident aérien. Les statistiques internationales mettaient en évidence la forte contribution du personnel Naviguant technique aux causes d'accidents. Le National Transportation Safety Board (NTSB) suggère le pilote comme le facteur causal dans environ 80 pour cent d'accidents et Jensen (1995)[302] conclu que l'erreur humaine représente 80 pour cent des accidents de l'aviation générale et 70 pour cent des accidents de l'aviation commerciale. Les erreurs de pilotage sont la conséquence de l'inattention, du manque de vigilance, du manque de jugement, de la distraction, du stress et de la fatigue. On déduit alors, qu'une très grande

[302]- R. S.Jensen, article: « pilot judgment and crew resource management », Ohio State University, USA August 1995.

partie des accidents et incidents du transport aérien auraient pu être évités grâce à la bonne application des principes de facteurs humains.

Dés lors, une première approche des Facteurs Humains dans les entreprises de transport aérien s'est faite au niveau des équipages de conduite. La notion du cockpit ressource apparaitra alors dés les années 80 et s'est développée pour englober la gestion de l'ensemble des membres de l'équipage. Le sigle « CRM », défini d'abord comme Cockpit Resource Management, a été redéfini en *Crew Resource Management*. Un peu plus tard, les recherches se sont développées pour mettre le facteur humain au centre de leurs activités.

Aujourd'hui, les données accumulées dans le domaine permettent aux opérateurs et aux organismes de gestion et d'entretien de définir et mettre en œuvre des politiques visant à réduire les risques d'erreur de gestion aérienne.

L'obligation règlementaire d'appliquer les principes liés aux facteurs humains est devenue alors une obligation. Après la FAA, l'OACI à reconnue cette obligation par l'adoption du règlement A 26-9 sur le facteur humain et la sécurité des vols. Des amendements de l'annexe 1 et 6 de la convention de Chicago concernant respectivement les licences du personnel et l'exploitation technique de l'aéronef ont vu alors le jour. De surcroit, l'OACI pour aider les Etat à établir des normes conformes aux annexes précitées, a conçu un manuel de formation (doc 9683 régulièrement révisé et amendé) spécifique au contrôle et à la gestion de l'erreur humain dans les avions et environnement d'entretien.

En France l'obligation réglementaire concernant le ''Facteurs Humains'' pour les équipages techniques a été introduite une première fois en 1997 dans l'arrêté de 1987 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs[303], puis dans l'arrêté OPS 1 qui mentionnait depuis 1999 des concepts généraux relatifs au Crew Ressource Management (gestion de ressources de l'équipage). Concernant les activités d'entretien elles sont régies plus tard par les ''part 145''. Au Maroc, l'obligation réglementaire de la gestion des ressources des équipages est édictée par les dispositions du paragraphe 6.5 de l 'annexe 1 à l'arrêté du 4 septembre 2002[304]. Ce dernier exige que l'exploitant doit s'assurer que tout membre de l'équipage de conduite

[303]- Guide de mise en œuvre des mesures liées a la notion de sécurité et aux facteurs humains introduits dans le règlement partie 145 publié sur http://www.regles-osac.com/OSAC/fascicules.nsf/ consulté en février 2014.
[304] - Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1397-02 du 26 joummada ii 1423fixant les conditions d'exploitation que doivent observer les membres d'équipage de conduite, le personnel navigant de cabine et les agents techniques d'exploitation lors de l'exercice de leurs fonctions

suit, lors de l'entraînement périodique, un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage[305].

Paragraphe I- Le facteur humain à l'épreuve des exigences de la navigabilité

Le terme de « facteurs humains »[306] peut, *a priori*, paraître ambigu et un peu flou. Il interpelle notre réflexion sur « l'être humain dans le système du transport aérien ». Il représente la contribution apportée par l'homme à la sécurité dans le transport aérien, ce qui implique, au-delà de l'acquisition d'une compétence technique optimale, de réduire, voire de contrôler, la variabilité de l'être humain pour réduire le potentiel d'erreurs humaines de la part des opérateurs. Cela, nous amène à tenir compte de tout ce qui se rapporte à l'humain, comme les questions de ressources humaines, de santé au travail, d'environnement professionnel, d'interaction entre l'homme et la machine .....

En réalité la prise en compte de cette variabilité permet d'agir de manière positive sur le développement des interactions entre l'homme et la machine d'une part et l'homme et son environnement du travail d'autre part. Il s'agit en général d'une approche centrée essentiellement sur les capacités de l'individu à la fois intellectuelles, psychologiques et physiologiques lui permettant de gérer des comportements susceptibles de déboucher sur des risques; de maitriser aussi le travail au sein du groupe par le biais de la gestion des ressources de l'équipage ''CRM''.

Conscientes de cette réalité, les organisations internationales, dans leurs réglementations, mettent l'homme au centre de leurs préoccupations. Elles posent des règles rigides au dessus desquelles l'intégration et la continuité de la profession aérienne ne peuvent se faire.

A- La nécessité de la compétence professionnelle

Au Maroc comme par ailleurs dans le monde, la profession du personnel naviguant nécessite une formation particulière, basée sur des standards internationaux. Les normes

[305]- Ibid.

[306]- L'expression « facteurs humains » est utilisée dans ce chapitre dans le but de rappeler l'attention sur « l'être humain dans le système du transport aérien ».

appliquées au Maroc suivent celles en vigueur en Europe (normes AESA reconnu au paravent par les normes JAR)[307], en Amérique du nord (FAA)[308] et surtout celles de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI). Ces normes sont régies par région du monde d'une manière uniforme et doivent se conformer au moins aux normes imposées par l'organisation internationale (OACI).

a) Le renforcement légal de la formation en Europe

Dans tous les domaines de l'aviation, la formation a toujours revêtu une grande importance. Cependant, le développement spectaculaire du transport aérien aussi que l'apparition de nouveaux systèmes techniques de plus en plus complexes et intégrés impose aux organismes de formation de nouveaux défis. Contrairement aux aptitudes exigées des premiers pionniers de l'aviation, le personnel navigant technique doit aujourd'hui en toutes circonstances savoir superviser des systèmes complexes et variés. Comme il doit être aussi apte à saisir rapidement dans toute leur portée et avec exactitude des événements abstraits, puis d'agir en conséquence.

Les autorités aéronautiques, étroitement associées sur le plan international, ont reconnu qu'il en était ainsi et agissent en conséquence. En Europe, et pour accompagner le développement technologique, les Autorités conjointes de l'aviation **(JAA)** ont adoptés dès les débuts de l'année 1999[309] de nouvelles normes dans tous les secteurs de l'aéronautique. Il s'agit des « **JAR[310] FC**L»; normes Européennes basées sur les standards définis au niveau des JAA. Divisée en JAR FCL1, FCL2 et FCL 3, elles règlementent l'exercice de la profession aérienne. Les règlements JAR-FCL 1 et JAR-FLC 2 régissent l'octroi des licences et fixent les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'une formation aéronautique reconnue sur le plan européen. Cependant que les FCL3 concernent l'organisation des examens d'aptitude. La transposition de cet important instrument juridique dans le droit interne[311] et sa mise en œuvre sont fortement sollicitée. Elle se fait par des dispositions législatives ou

[307]- Normes Européennes basées sur les standards définis au niveau des JAA. Divisée en JAR FCL 1, FCL2 et FCL 3.
[308]- FAR (Federal Aviation Regulations).
[309]- (Ordonnance du 14 avril 1999 sur les titres de vol JARFCL pour pilotes d'avion et d'hélicoptère; OJAR-FCL).
[310]- Joint Aviation Requirements sont les textes réglementaires mis au point par 29 pays dont 15 de l'Union Européenne (la France en fait partie).
[311]- Rapport annuel, « SFACT: Service de la formation aéronautique et du contrôle technique », France, année 2003, p. 20.

réglementaires propres à chacun des pays, les privilèges qu'elles confèrent gardent le même caractère national que les règlements sur lesquels elles s'appuient.

- **Le JAR FCL:** Abréviation anglaise de «Joint Aviation Requirements, Flight Crew Licensing» (en français: les règlements communs de l'aviation), concernent la délivrance, la prorogation et le renouvellement des licences et des qualifications des pilotes et des instructeurs. Ils constituent l'équivalent des **FAR** (*Federal Aviation Regulations*) de la fédérale aviation administration aux Etats Unis qui prévoit également des exigences réglementaires pour l'octroi des licences au personnel navigant et les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'une formation aéronautique.

L'introduction des JAR FCL dans la réglementation Européenne a pour finalité l'harmonisation des méthodes en matière de délivrance des licences et de suivi des compétences du personnel navigant. Elle vise l'amélioration de la sécurité du transport aérienne par le renforcement du niveau de compétence des pilotes et instructeurs. Elle renforce ainsi le rôle des instructeurs dans le suivi des navigants, la responsabilisation des pilotes dans la gestion et le maintien de leurs compétences. Mais aussi par l'agrément et le contrôle des écoles de formation, des cours délivrés et des examens dispensés.

En pratique, le JAR-FCL distingue trois types de licences :

- Les licences nationales conformes à la législation d'un état membre des JAA avant la mise en vigueur du JAR-FCL (le TT français par exemple).

- Les licences nationales délivrées en conformité avec le JAR-FCL 1 par un État JAA, qui peuvent être reconnues par les autres états membres (le PPL français par exemple qui distingue les licences des pilotes privés).

- Les licences OACI qui peuvent être validées selon les dispositions du JAR-FCL 1.015 (ce sont les licences délivrées par les pays OACI non membres des JAA).

La délivrance d'une licence national conforme au JAR-FCL 1 implique que la formation correspondante (théorique et pratique) ait été suivie dans un organisme déclaré ou homologué par l'autorité de l'Etat concerné[312]. De même, la délivrance d'une qualification ne

[312] - règlement FCL 1 sous partie A.

peut être effectuée que si l'examinateur a été habilité à le faire par cette même autorité suivant normes JAR FCL[313]. Le cas est identique pour la délivrance de l'aptitude médicale. Il est intéressant à ce niveau de signaler le rôle que joue les JAR FCL dans le contrôle de l'aptitude physique et mentale du personnel naviguant. Elle subordonne la validité des licences à l'obtention d'un certificat médicale (JAR FCL 3) délivrée par un organisme certifié.

L'objectif étant donc de surveiller, régulièrement (chaque six mois), l'aptitude physique et mentale des pilotes; de leur prodiguer des conseils d'hygiène et de santé, afin qu'ils puissent mener à bien leur carrière, dans les meilleures conditions de vie personnelle et professionnelles.

Il est à signaler que la réglementation JAR FCL mis l'Europe au dessus des standards définis par l'OACI[314]. Elle introduit un nombre significatif d'obligations complémentaires aux standards OACI, à savoir: l'obligation d'agrément des organismes de formation; l'obligation d'agrément des programmes d'instruction; la mise en place d'une banque européenne de questions pour les examens théoriques ainsi que l'instauration d'un système d'examinateurs autorisés par l'autorité pour l'organisation des examens pratiques[315].

- **Transition des JAR FCL (Règles JAA) en PART FCL (Règles AESA) : une impulsion Européenne pour la sécurité aérienne**

L'avènement de la déréglementation aérienne en Europe a induit une uniformisation des normes dans l'ensemble de l'espace Européenne. La montée en puissance du ciel unique Européenne s'est accompagnée à la fois d'une réorganisation institutionnelle et d'une refonte réglementaire. Désormais, les JAA cèdent la place à une nouvelle institution AESA[316] dans le périmètre d'application est plus étendus que sa précédente. L'uniformisation des normes de sécurité occupe donc une place de choix. Les premières modifications appariaient alors au niveau des normes de formation. A ce titre et en vertu du règlement AESA de base (CE) n° 216/2008, la Commission européenne a édicté une réglementation détaillée sur les licences du

[313] - Idem.
[314]- Source: SFACT (special future aeroport capability task), rapport N°1717au nom de la mission d information sur la sécurité aérienne publié sur le site: http://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i1717-t1-03.asp, Consulté en Mars 2014.
[315]- Rapport annuel, SFACT 2004, « Une triple impulsion, française, européenne, et internationale, pour la sécurité aérienne », p.15.
[316]- Remarque: l'EASA n'a pas en tant que tel le pouvoir de légiférer. La nouvelle réglementation émane en réalité de l'Union européenne et non de l'EASA. Il n'empêche que ces règles sont couramment désignées sous l'appellation de « EASA Rules » parce qu'elles ont été préparées par l'EASA et que cette dernière assume d'importantes tâches exécutives pour le compte de l'UE.

personnel navigant « Partie FCL ». Celle-ci à pris effet dans les pays membres de l'UE à partir du 8 avril 2012. Les AMC et GM (Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-FCL) se rapportant à cette réglementation ont été publiés le 20 décembre 2011.

Largement inspirée du travail des JAA et après une phase de transition, une réglementation « **PART FCL**»[317] (« partie ») se place progressivement depuis 2012 pour remplacer d'ici le mois d'Avril 2018 tous les textes nationaux existant. Le passage des licences JAR-FCL aux licences AESA s'effectuera automatiquement. Conformément à l'article 12 (3) du règlement de la commission (UE) 1178/2011, les licences nationales OACI (avions et hélicoptères) doivent être converties en licences AESA Partie FCL jusqu'au 8 avril 2014 au plus tard. Les pilotes de planeurs ou de ballons ont jusqu'au 8 avril 2015 pour convertir leur licence en une licence AESA Partie FCL.

Il est à signalé que les **PART-FCL** relative aux licences des pilotes reprennent les mêmes règles des JAR avec des modifications pertinentes au niveau de la formation ainsi qu'au niveau du contrôle médicale. Il se décompose en quatre annexes :

- Annexe1 : PART FCL : recouvre l'ensemble des formations pilotes de l'aviation professionnelle de transport ou de travail aérien à l'aviation de loisir et sur tous les types d'aéronefs (avions, hélicoptères, ballons, drones etc.…).

- Annexe 2 : PART - MEDICAL

- Annexe 3 : Acceptation des licences délivrées par des États tiers.

- Annexe 4 : Conversion des licences nationales.

Des Principaux changements induits par la réglementation européenne

Les pilotes sont touchés à différents niveaux suivant le type de licence dont ils sont titulaires. Les principaux changements porteront d'ici 2018 sur les règles de sécurité nécessaire pour l'exercice de la profession aéronautique. Ils concernent les règles de

[317]- La Commission européenne a adopté le 8 décembre 2010 les textes « PART FCL » qui définissent les exigences communautaires pour les licences de navigants

▸ Au Journal officiel de l'Union européenne du 25 novembre 2011 est paru le règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

formation technique et le niveau linguistique des pilotes de ligne, la qualité et le niveau d'équipement des écoles de pilotage et surtout l'aptitude physique du personnel technique navigant[318].

Formations: Suivant la réglementation européenne, toutes les formations, qu'elles soient théoriques ou pratiques, devront être suivies auprès d'un organisme de formation agréé (Approved Training Organisation ou ATO). Les cours et les examens sont dispensés selon le règlement AESA de base (CE) n° 216/2008 (la Commission européenne a récemment édicté une réglementation détaillée sur les licences du personnel navigant (« Partie FCL »).

Les licences de pilotage : D'emblée, une nouvelle licence apparaît, la licence de pilote en équipage multiple (MPL: multicrewpilot licence). Cette licence était déjà présente dans les dernières versions du JAR-FCL mais n'avait pas encore été implémentée. Elle permet d'agir en tant que copilote sur un avion qui doit être exploité avec un copilote.

Les nouvelles mentions sur la licence: les autorisations d'examinateur et les qualifications d'instructeurs (FII, SFI, MCCI, STI) ne sont plus jointes en annexe à la licence, elles sont et seront à l'avenir mentionnées sur les licences.

Les Annexe à la licence: En vertu des obligations légales qui lui incombent en matière de surveillance, l'autorité nationale de l'aviation civile établira en plus de la licence une annexe (attachement) sur laquelle seront reportées les qualifications nationales qui ne sont pas gérées par le règlement européen.

Par ailleurs et pour pouvoir exercer les privilèges associés à une licence, leurs titulaires devront justifier en permanence d'une expérience récente suffisante sur les aéronefs utilisés. L'expérience de vol est à détailler dans le carnet de vol. Sinon ils devront remplir des conditions supplémentaires : contrôle de compétences avec un examinateur et vols.

Le Certificat médical : les règles de délivrance de certificat médicale ne connaissent aucun changement pour le certificat commerciale et le certificat du transport aérien. Les nouvelles exigences concernent l'aviation légère et privé. Désormais, tous les titulaires de licences délivrées conformément à la Partie FCL devront posséder un certificat médical pour exercer les privilèges de la licence Partie FCL. Un nouveau type de certificat médical apparait dans l'aviation légère: le certificat médical pour licence LAPL. Il fera son

[318]- Règlement AESA de base (CE) n° 216/2008.

apparition aux côtés du certificat médical de classe 1 usuel pour les pilotes professionnels et de ligne et du certificat médical de classe 2, exigé pour les pilotes privés titulaires des licences PPL (A/H), SPL et BPL. La différence entre le certificat médical de classe 2 et le certificat médical pour licence LAPL [319]réside dans le fait que, pour ce dernier, les exigences médicales sont moins strictes et que les examens sont plus espacés et leur étendue réduite. Les certificats médicaux délivrés en vertu de l'ancien droit conservent leur validité jusqu'à la date d'expiration imprimée (même en combinaison avec une licence Partie FCL).

Compétences linguistiques : En vertu de la Partie FCL, tous les pilotes d'avions et d'hélicoptères doivent faire valider leurs compétences linguistiques (niveau 4 minimum) pour la ou les langues utilisées dans les communications radiotéléphoniques en aéronautique.

Le principal changement pour les pilotes concernés porte sur la durée de validité des évaluations des compétences linguistiques:

- quatre ans, si le niveau démontré est le niveau 4

- six ans, si le niveau démontré est le niveau 5

- jusqu'à nouvel avis, les pilotes qui ont démontré une compétence linguistique de niveau 6 restent exemptés de l'obligation de faire réévaluer leurs compétences linguistiques

Ces nouveaux intervalles, valables depuis l'entrée en vigueur des dispositions ‘’Partie FCL’’, s'appliquent aux nouveaux examens d’évaluation des compétences linguistiques.

L’examen comprend deux épreuves orales: écoute de bande et vol fictif/situation inhabituelle. Le contrôle périodique peut être passé dans les 12 mois précédant l’échéance de validité de la compétence linguistique en cours. Dans ce cas la nouvelle validité part du lendemain du jour où la précédente expirait; en revanche si le contrôle est passé plus de 12 mois avant l’échéance de validité de la compétence linguistique en cours, la nouvelle validité part de la date de ce contrôle.

Il est à signaler que l’échec à cet examen n’a pas de conséquence sur la validité de compétence linguistique en cours. Les pilotes recalés peuvent se présenter autant de fois

[319]- Licence Light Aircraft Pilot License, LAPL c’est une licence de pilote d’avion léger avec une formation récemment créée par l’Union Européenne. Elle s’apparente beaucoup à la licence de pilote privé (Private Pilot License, PPL).

qu'ils le souhaitent au contrôle linguistique à condition qu'ils le réussissent avant terme du certificat précédent.

b) Le renforcement légal de la formation aux USA

Les règles de formation du personnel naviguant aux Etats Unis sont établies et appliquées par la Federal Aviation Administration (FAA). Ils font partie du titre 14 du Code of Federal Regulations (CFR) et sont régie sous forme des FARs (acronyme des Federal Aviation Regulations)[320].

Ces règles comme partout dans le monde sont conçues pour promouvoir l'aviation sûr, protéger les pilotes, les agents de bord, les passagers et le grand public des risques inutiles. Elles jouent ainsi un rôle prépondérant dans le maintien de la sécurité du transport aérien. Le titre 14 CFR, les organise ainsi en plusieurs parties. Chaque partie traite d'un type spécifique d'activité. Elles posent les règles d'accès à la profession, le programme de formation, les critères d'obtention des licences de pilotage mais surtout leurs validités. Les ''PARTS'' les plus pertinentes pour la formation du personnel naviguant technique sont celles contenues dans les 14 CFR Part 60, 61, 63, 65, 67. Les PART 141 et 142 quand à eux contiennent respectivement des règles pour les écoles et les centres de formation. Chaque partie est divisée en une multitude de section. Chaque section édicte avec précision les règles spécifiques au domaine et à la spécialité traitée. Les règles de formation des pilotes sont ainsi divisées selon la spécialité et le type d'aéronef piloté. Les Parts 61 par exemple comprennent 429 sections réglementant rien que la certification des pilotes, des instructeurs de vol et des instructeurs au sol. Les Parts 67 contiennent 415 sections édictant les normes de certification médicale.

Il est intéressant de noter que ces règlements peuvent avoir plusieurs niveaux de normes. Il en est ainsi des normes des facteurs humains concernant la performance des pilotes de ligne dans l'accomplissement de leur travail.

Par ailleurs, la FAA effectue régulièrement des vérifications des licences et certificats des pilotes de ligne pour assurer une conformité continue et maintenue. Elle révise périodiquement les FAR ''Federal Aviation Regulations'' afin de maintenir les normes de sécurité les plus élevées.

[320]- "Aperçu - Titre 14 du Code of Federal Regulations (14 CFR)" FAA.gov..Federal Aviation Administration. Federal Aviation Administration. Retrieved 5 December 2013. Consulté le 5 JANVIER 2014.

- **Les principaux changements induits par la réglementation Américaine**

La période de 2001 à 2009 a été la plus marquante en termes de crash aérien dans le ciel Américain**.** La FAA à comptabilisé durant cette période 58 accidents causant 99 décès et 72 blessés[321]. Les enquêtes ont relevées tous une erreur de pilotage qui normalement aurait pu être évité s'il y avait plus de règle de qualification à l'accès au cockpit[322]. Sur les huit pilotes dans les cockpits des quatre derniers accidents, cinq ont relativement peu d'expérience et / ou des carences de formation documentés. Il en était le cas du crash du Boeing 777 d'Asiana qui après avoir raté son atterrissage s'écrase sur la piste, faisant deux morts et 180 blessés[323]. Le décryptage de Gérard Feldzer[324], ancien pilote de ligne et consultant en aéronautique conclu que l'accident est dû à un manque d'expérience et à une insuffisante de formation du pilote. Selon lui le fait de changer d'appareil sans avoir assez d'expérience sur la nouvelle famille d'appareil est un élément déterminant de l'accident. Le pilote était chevronné, il volait précédemment sur des avions Airbus mais n'avait jamais piloté un Boeing 777. En revanche, passer d'Airbus à **Boeing**, fait une grosse différence. Il faut acquérir une nouvelle qualification et avoir l'expérience. Gérard Feldzer[325] explique aussi que: « Les notions de pilotage de base sont les mêmes mais les systèmes à maîtriser sont complexes et très différents. En situation de stress, on peut réagir comme sur la précédente machine. C'est un problème ».

Cet accident a posé de nouveau la question de la formation des pilotes déjà posée depuis le crash de Colgan Air en 2009. Elle a ainsi stimulé le Congrès américain pour aborder la question des qualifications minimales pour les pilotes de ligne. Le nombre d'heure de pilotage pour une nouvelle qualification était alors au centre des débats. L'idée était donc d'instaurer une nouvelle exigence de formation de manière à ce que les séances d'entrainement au vol soient plus longues et plus réalistes à bord des simulateurs de vol.

---

[321]- B.Trevidic, « La formation des pilotes se durcit aux Etats-Unis » Les Echos 2013 retour sur www.lesechos.fr.

[322]- http://www.journal-aviation.com/actualites/24839-usa-la-faa-publie-les-nouvelles-regles-definitives-sur-la-formation-des-pilotes, site consulté en novembre 2014.

[323]- Vidéo ; « Crash à San Francisco: "Le pilote a réagi beaucoup trop tard" » Propos recueillis par Julien Sartre, publié le 08/07/2013 à 11:24, retour Journal Expres.fr,voir aussi franceinfo.fr.

[324]- Ancien commandant de bord et expert en sécurité aérienne au sein du BEA (bureau d'enquête et d'analyse).

[325]- G. Feldzer, ancien pilote de ligne et ex-directeur du musée de l'air et de l'espace, France5, émission: c'est dans l'air, « La malédiction malaysia airlines », émission du 18/07/2014.

Après plusieurs discussion et analyse, la décision du Congrès a été pour l'augmentation du nombre d'heure de pilotage. Il a conclu que les qualifications minimales pour les copilotes nécessitent au moins 1500 heures de temps de vol au lieu de 250 heures[326].

Entre autres exigences, une qualification multi moteur et un certificat médical de première classe sont obligatoires pour exercer les avantages d'une licence ATP. De plus, les compagnies aériennes devront désormais récolter des données sur les performances de leurs pilotes, pour ainsi pouvoir mettre en place des heures de formation supplémentaires de « rattrapage » pour ceux qui montreraient des carences sur certains aspects techniques.

Le résultat de la mise au point du Congrès sur ces accidents et les questions connexes ont fait l'objet en droit public Américain de la loi 111-216 sur la sécurité aérienne promulguée le 1er Août 2010 et entré en vigueur le 1 août 2013. D'emblée, un pilote doit posséder un certificat selon la nouvelle réglementation FAR121, et la FAA doit examiner et mettre à jour périodiquement les exigences pour l'obtention d'un certificat de l'ATP.

En modifiant les règles relatives à la formation des pilotes de ligne américain, la Federal Aviation Administration (FAA) préserve ses lignes d'un certain nombre de danger lié aux erreurs de pilotage. Elle augmente ainsi la sécurité à bord de ses avions commerciaux en mettant des pilotes plus qualifiés aux commandes.

Cette nouvelle réglementation met un décalage entre les licences ATP de la FAA et la licence MPL de l'AESA qui n'exige que 350 heures de vol[327]. La question semble être d'ordre financier. Les compagnies Européennes ont tendance à s'appuyer sur les progrès réalisés sur les appareils pour accélérer la formation des pilotes. Il est sûr que l'Europe ne dispose pas des moyens financiers des USA, pour s'investir dans le financement d'une formation plus chère et plus longue. Sa politique est néanmoins basée sur la qualité de formation et les spécialistes du droit aérien Européen confirme qu': « il ne suffit pas d'exiger un maximum d'heures de vol pour assurer une bonne formation. Il est tout à fait possible de faire une formation de qualité en 350 heures si l'on a bien réfléchi à ce qu'il est nécessaire de savoir. Dans le temps, piloter un avion demandait des efforts physiques et de gros muscles. Les avions actuels exigent plutôt un gros cerveau et une solide formation, simplement pour savoir ce que l'avion va faire.».

[326]- www.faa.gov.

[327]- Vidéo; « Crash à San Francisco: "Le pilote a réagi beaucoup trop tard" » Propos recueillis par Julien Sartre, publié le 08/07/2013 à 11:24.

c) Le renforcement légal de la formation au Maroc

Comme nous l'avons bien mentionné plus haut, les règles de formation des pilotes professionnels au Maroc et du personnel technique se conforment aux normes internationales. D'ailleurs, une qualité de formation adéquate aux normes internationales, le nouveau code de l'aviation civile dans son titre II pose les bases juridiques des établissements de formation. Concernant les licences et qualifications, du personnel technique naviguant, ils doivent être en conformité des dispositions de la réglementation internationale en vigueur. Le Maroc n'échappe pas donc à la règle. Il suit à la lettre l'ensemble des règles édictées par les grandes instances internationales (l'OACI et la FAA). Ceci se confirme par les résultats d'audits[328] et celle des inspections de contrôle effectuées régulièrement et d'une manière inopinée par l'OACI et la FAA.

Aussi, il est intéressant de mentionner qu'après la signature de l'accord de l'Open Sky[329], le ciel Marocain est depuis considéré comme un prolongement du ciel Européen. Désormais les lois Européennes sont transposées dans la réglementation Marocaine suivant des arrêtés du ministère du transport. D'ailleurs pour permettre un meilleur ancrage du Maroc dans l'espace aérien européen, l'accord aérien Euro-méditerranéen, conditionne sa mise en œuvre à la mise à niveau de la réglementation marocaine de l'aviation civile avec l'acquis de l'Union en la matière[330]. Cela se traduit par l'application de l'ensemble des principes en vigueur en Europe sur les plans règlementaires du transport aérien**.** Il va sans dire que l'avènement de l'open sky au Maroc a induit une convergence réglementaire induisant une mise en œuvre de standards élevés en matière de sécurité du transport aérien notamment au niveau de la formation et de la délivrance des licences des pilotes professionnels.

D'emblé la formation des pilotes de lignes au Maroc a suivi une évolution réglementaire lui permettant de s'aligner aux standards internationaux les plus élevés.

---

[328]- L'audit USOAP (Du 2 au 12 NOV 2009).

[329]- L'Accord Euro-méditerranéen avec la Communauté européenne et ses États membres, du 12 décembre 2006

[330]- L'annexe du document du Conseil de l'Union Européenne (13653/08) du 8 octobre 2008, dans son article 3 "Dimension économique, financière et sociale", paragraphe d "Connexion du Maroc aux réseaux transeuropéens et coopération sectorielle" considère que "l'objectif d'une intégration au comité "Ciel Unique" constituera une étape logique succédant à la conclusion de l'accord aérien global signé entre le Maroc et l'UE le 12 décembre 2006- à Bruxelles et que la convergence réglementaire permettra la mise en œuvre de standards élevés notamment en matière de sécurité, de sûreté ou encore de navigation aérienne permettant la participation du Maroc aux différents aspects de la politique aérienne européenne tel que le marché intérieur et le ciel unique. Cette étape consacrera l'intégration du Maroc à l'espace aérien européen commun établi en 2005 entre l'UE et les pays candidats à l'adhésion ainsi que l'Islande et la Norvège.

3-1- Les normes d'obtention du CPL: Les règles de formation des pilotes de ligne au Maroc sont régis par la réglementation de base[331] et par la l'Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite. Ce dernier fixe les conditions de délivrance des licences et qualifications professionnelles, de validation, de renouvellement, de remplacement, de suspension et retrait desdites licences ainsi que les privilèges y afférents. Il encadre la formation des pilotes de ligne est conditionne l'obtention du brevet à la réussite des épreuves théoriques et pratiques et à la bonne aptitude physique et mentale. Son titre 3, pose ainsi les exigences en matière de formation théorique et pratique et d'examens.

La licence de pilote permet au pilote breveté d'exercer ses fonctions, elle est en général soumise à des conditions de renouvellement périodique (visite médicale, contrôle d'aptitude, nombre minimal d'heures de vol récentes, etc.).

Toutefois cette formation ne peut se faire que par des établissements et organismes de formation encadré et contrôlée selon des règles bien définies par l'autorité aérienne au Maroc (DGAC)[332].

➢ **Des exigences en matière de formation théorique et pratique et d'examens**

Pour des raisons de sécurité le pilote, en plus de sa formation doit avoir les qualités de gérer des situations multiples, notamment les situations de risque et les imprévus de vol. C'est dans ce sens que l'article 50 du titre 3 du dit arrêté exige pour la profession des pilotes[333]:

[331]- Titre II du nouveau code de l'aviation civile.

[332]- Chapitre IV l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012.

[333]- L'article 50 de l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite stipule qu': «un membre d'équipage de conduite doit acquérir et maintenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions qu'il exerce à bord de l'aéronef et aux risques liés au type d'activité concernée. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants :
- droit aérien ;
- connaissances générales des aéronefs ;
- questions techniques relatives à la catégorie de l'aéronef ;
- préparation au vol et performances ;
- performances et limites humaines ;
- météorologie ;
- navigation ;
- procédures opérationnelles ;
- principes de vol ;
- communications ;
- compétences à caractère non technique dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

-une culture générale de haut niveau, permettant de concevoir des systèmes de relations complexes et favorisant une intégration harmonieuse dans l'entreprise et une meilleure adaptation globale,

-une profonde connaissance théorique et pratique et une expérience de tout ce qui'est à prendre en compte: fonction de l'avion, instrument de bord, différents systèmes, réglementation, météorologie, etc.….

- **Les apports de la nouvelle réglementation :**

Bien évidements, l'Etat Marocain est très à chevale sur tout ce qui touche la validité des brevets, des licences et de la qualification des pilotes. La licence de pilote permettant au candidat breveté d'exercer ses fonctions, est en général soumise à des exigences et des conditions de renouvellement périodique (visite médicale, contrôle d'aptitude, nombre minimal d'heures de vol récentes, niveau linguistique etc.).

D'ailleurs, la réglementation en la matière a récemment fait l'objet d'une refonte et d'une mise en harmonie avec les textes internationaux et européens. Les instructions techniques de l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) font preuve de cette convergence règlementaire.

Cette évolution inspirée en grande partie du model Anglos-Saxo et de la réglementation Européenne, est basé sur un niveau minimum, suivi d'une longue progression et prise d'expérience, au sein des compagnies elle mêmes. Elle a pour objet principal de maintenir, et surtout d'améliorer le niveau de sécurité du transport aérien au Maroc. Elle vient pour renforcer l'adaptation du personnel aux technologies utiliser dans les nouveaux cockpits, et d'adapter la formation des pilotes aux standards mondiaux.

- **La formation des pilotes professionnels:** en plus de la formation de base, les pilotes sont soumis à une formation continue, et des formations complémentaires.

La formation de base est encadrée par l'article 20 de l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 et du Règlement technique relatif à la formation théorique et pratique des membres d'équipage de conduite " annexé à l'original du présent arrêté. Ils posent les conditions d'admission, le type de formation et les qualifications professionnelles pour l'exercice de la profession de pilotes de ligne.

La formation continue, ou maintien de compétence a pour but de garantir un niveau de performance professionnelle optimale et actualisée. Un pilote est appelé à la fois de naviguer sur des appareils de type et de classe différents et d'évoluer professionnellement pour atteindre le grade de commande de bord.

La possession d'un ensemble de brevet, licence et qualifications[334] dont la qualification de type, ne sont pas souvent suffisants pour exercer la fonction de pilote de ligne. Des stages de qualifications de type (Airbus ou Boeing) doivent se poursuivre avec une adaptation en ligne[335]. Le pilote appelé à progresser dans la hiérarchie des machines est contraint de poursuivre un enseignement théorique sur la structure, les différents circuits de l'avion, la conduite du vol,….. de l'avion sur lequel sera affecté.

La formation se poursuivra par des exercices pratiques en simulateur ainsi que- parfois- en quelque heures d'entrainement en vol sans passagers à bord. Il s'agit d'instruction dite ''opérationnelle'' consistant à prendre un pilote possédant un certain référentiel pour l'amener à un autre référentiel et obtenir, de lui, l'application immédiate et concrète des nouvelles connaissances acquises.

L'autorité compétente[336] ainsi que les compagnies aérienne, font très attention au contrôle de compétence. Ils veillent à éliminer le risque potentiel d'abaissement du niveau réel de la formation de base. Ils imposent d'une manière systématique aux pilotes de ligne, tout au long de leurs carrières, des journées/séances de simulateur de réentraînement. Ils contrôlent leur niveau professionnel par plusieurs contrôles annuels:

- au simulateur : à raison de deux séances par an, un pilote contrôleur teste la connaissance des procédures de résolution de pannes de chaque pilote.

- en ligne : ils sont réalisés à l'occasion d'un vol « standard » au cours duquel un pilote contrôleur vérifie la compétence du ou des pilotes « en fonction ».

[334]- Article 4 de la l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 présente en détaille les différents types de qualification.
[335]- Article 26 idem.
[336]- Dans l'article 33 de l'arrêté n° 3163-12, le directeur de l'aéronautique civil au Maroc exige des instructeurs de plus haut niveau capables d'effectuer de suivre et de contrôler les qualifications professionnelles du personnel naviguant.

Tout ce qui concerne le niveau professionnel s'inscrit dans le cadre de la ''formation continue'', pour maintenir le niveau de compétence et vérifier le ''savoir exercer''. Un pilote est en formation continue le long de sa carrière professionnelle.

- **La formation des formateurs** : un regain d'intérêt est donné au niveau d'instruction des formateurs. Les règles de formation dans ce cas concernent les formateurs des pilotes. Il s'agit donc de la formation de formateurs encadrée de manière à disséminer les acquis de l'assistance et des échanges d'expérience reçus. Les interventions de formation prennent la forme de séminaires, conférences, de contrôles effectués sur place sous la supervision des experts aussi bien dans le pays bénéficiaire que dans l'Etat Membre[337].

La santé au travail: le chapitre II du nouveau règlement (arrêté N°1209 du 17 joumada I 1430 (13 mai 2009) du ministère d'équipement et des transports relatif aux conditions d'aptitudes physiques du personnel aéronautique), vient appuyer les dispositions de l'article 170 du nouveau code de l'aviation civile. Il exige pour la délivrance ou le renouvellement d'une licence ou d'une carte de membre d'équipage pour le personnel navigant de cabine, un certificat médicale attestant de l'aptitude physique et mentale du requérant[338].

Les médecins examinateurs prévus à l'article 175 du nouveau code de l'aviation civile sont désignés, à leur demande, par le directeur de l'aéronautique civile, parmi les médecins qualifiés en médecine aéronautique justifiant d'une expérience pratique des conditions dans lesquelles le personnel navigant exerce ses fonctions à bord des aéronefs[339]. Ils sont regroupés dans des centres civils ou militaires, agrées par l'aviation civil.

Pour des raisons d'impartialité, les médecins examinateurs ont l'obligation de tenir à la disposition de la direction de l'aéronautique civile tout document permettant de vérifier la régularité des activités exercées dans le cadre de l'agrément dont ils bénéficient. A cet effet, ils autorisent l'accès de leurs locaux, installations et matériels au personnel désigné à cet effet par le directeur de l'aéronautique civile en vue de procéder aux inspections et vérification

[337]- Fiche de « projet de jumelage ma11/enp-ap/tp24 : appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc » p. 11.
[338]- Article 4 de l'arrêté du Ministre de l'Equipement et des Transports N°1209-09 du 17 joumada I 1430 (13 mai 2009) relatif aux conditions d'aptitudes physique et mentale du personnel aéronautique, à l'agrément des centres d'expertise en médecine aéronautique et à la désignation des médecins-examinateurs.
[339]- Article 28 arrêté n° 1209 -09, id.

nécessaires et facilitent l'accès aux dossiers médicaux qu'ils gèrent, dans le respect du secret médical par le médecin-examinateur.

Leur rôle est de surveiller régulièrement (chaque année), l'aptitude physique et mentale des pilotes, de leur prodiguer les conseilles d'hygiène et de santé, afin qu'ils puissent mener à bien leur carrière, dans les meilleures conditions de vie personnelle et professionnelle.

L'examen médical se résume en un bilan de santé. Si celui-ci est conforme aux normes retenues, la licence de vol est renouvelée pour une période d'une année[340]. Dans le cas contraire, différents mesures peuvent être prises, allant d'un examen complémentaire, à la perte définitive de la licence, en passant par des renouvellements, pour des durées inférieurs à six mois.

Les dossiers médicaux et de visite sont conservés par le médecin-examinateur, pour le compte de la direction de l'aéronautique civile, selon les dispositions réglementaires applicables à la conservation des archives médicales et la transmission des dossiers doit s'effectuer dans le respect des Règles relatives au secret médical[341].

Cette rigueur de formalité s'explique par le rôle qu'occupe la santé des pilotes dans le bilan globale de la sécurité aérienne. Il est ainsi difficile d'imaginer, qu'un pilote responsable d'avion et de ses passagers, ne soit pas en parfaite condition physique pour l'exercice de sa profession.

- **Le niveau linguistique :**

Depuis la publication des nouvelles procédures d'agrément des épreuves de compétences linguistiques de l'OACI en date du 3 octobre 2011, le Maroc s'est immédiatement revu les normes de formation de son personnel naviguant technique. Les apports en la matière se sont concrétisés par de nouvelles instructions de formation du personnel naviguant technique.

D'emblé, le nouveau arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 exige à ce que tous les pilotes effectuant des vols internationaux, quelles que soient leur licence, doivent avoir au minimum le niveau 4 exigé par l'OACI. Le niveau linguistique est

[340] - Article 8, id.
[341] - Article 33, id.

ainsi déterminant pour la validité de la licence. A cet effet, les pilotes doivent démontrer lors des examens de contrôles qu'ils possèdent un niveau de compétence linguistique, adapté à l'exercice de leurs fonctions. Cette démonstration de compétence comprend notamment les capacités d'assumer les communications avec les autres membres de l'équipage et les services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol y compris la préparation de vol; de comprendre les documents d'information météorologique; et d'être en mesure d' utiliser des cartes aéronautiques de vol en route ; de départ et d'approche ainsi que les documents associés d'information aéronautique.

L'examen de contrôle comprend des épreuves théoriques et pratiques arrêtées par le ministre chargé de l'aviation civile[342]. Le niveau obtenu par le pilote lors de ce contrôle détermine la durée de validité de la compétence linguistique. Elle est de trois ans pour les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4 et de six ans pour ceux ayant le niveau 5 et 6.

Il est à noter qu'au même titre que le certificat médical, l'évaluation formelle du niveau linguistique des pilotes est nécessaire pour la délivrance ou le renouvellement du certificat.

B- La nécessité de la compétence technique

On sait de long date que la ma majorité d'incidents et d'accidents sont dû à des erreurs humaines. La catastrophe de Ténériffe de 1977, déjà évoqué plus haut, résume bien les défaillances humaines qui ont été à l'origine du crash des deux Boeing 747 causant 587 morts.

On sait après l'enquête que l'officier mécanicien naviguant de l'un des deux 747 se doutait qu'il y avait un autre 747 sur la piste. Il faut se rappeler que nous sommes en 1977, qu'elles ont été les raisons pour que l'officier mécanicien navigant se taise, pourquoi n'a-t-il pas informé le reste de l'équipage ?

Aussi, le crash du DC8 en 1978 à Portland, illustre bien le problème de gestion dans le cockpit. L'échec du commandant de bord à bien surveiller l'état de carburant de l'avion et à répondre adéquatement aux avis des membres d'équipage a abouti à l'épuisement du

[342]- Article 56, id.

combustible et à l'arrêt de tous les moteurs[343]. Son inattention résulte de préoccupation avec un mauvais fonctionnement du train d'atterrissage et préparations pour une situation d'urgence d'atterrissage possible[344].

Autant d'exemple qui nous poussent à s'interroger sur le comportement humain sous divers formes et divers cultures. La question concerne donc la fiabilité de la gestion du comportement humain. Il fallait ainsi comprendre les causes de la mauvaise coordination de l'équipage, la perte de conscience de la situation, et les erreurs de jugement fréquemment observées dans les accidents d'aviation.

a) L'interaction de l'équipage avec l'équipement

Albert Einstein est crédité de dire: « Les ordinateurs sont incroyablement rapides, précis et stupides. Les êtres humains sont incroyablement lents, approximatifs et brillants. Ensemble, ils sont puissants au-delà de l'imagination »[345]. Cependant, leur interaction est-il toujours positive? Voilà l'une des grandes problématiques de la sécurité du transport aérien.

Il est vrai que la nouvelle génération d'avion automatisée a remplacé l'homme dans l'exercice de nombreuses tâches de navigation, mais les pilotes restent dans la boucle d'asservissement les maitres d'exécution des fonctions de surveillance.

Moins de données brutes sont présentées au pilote en raison de l'automatisation, le pilote ne peut pas être pleinement conscient de ce que les systèmes de l'avion sont en train de faire à un moment donné. C'est un avantage quand les choses vont comme prévu, mais aussi un inconvénient lorsque la situation imprévue ou d'urgence se développe.

D'ailleurs de nombreux incidents et accidents sont dus à la perte de conscience du pilote des modes de sous-systèmes '' A & A'', communément connu sous le nom de confusion ou d'automatisation en mode surprises.

Les enquêtes effectuées entre 2001 et 2009 confirment que plus 40% des accidents aériens sont dû à une connaissance inadéquate des systèmes automatisés d'avion (séminaire

[343]- Rapport "NTSB ". NTSB (on archive.org). Retrieved 2009-06-19, publié au site www.library.erau.edu/online-full-text/ntsb:aircraft.report/AAR79-07.pdf, consulté en Novembre 2014.

[344]- A. Diehl, "Air Safety Investigators": Using Science to Save Lives-One Crash at a Time", Xlibris Corporation. ISBN 9781479728930, 2013.

[345]- R.D. Campbell and M. BagshawHuman, « Performance and Limitations in Aviation », third edition blackwell science, septembre 2001 , p. 185.

de la Flight Safety Foundation tenu à Milan au début Novembre 2010). Ce ci se confirme par l'analyse du Dr Kathy Abott de la NASA qui conclue des défaillances de l'interface Homme – Machine.

Cette réalité n'est pas étonnante, car les cockpits évoluent avec les technologies, alors que l'effort sur les facteurs humains s'est souvent relâché, pendant que les qualités de manœuvriers des pilotes étaient de moins en moins sollicitées.

Le Boeing 777 d'Asiana Airlines, qui s'est écrasé en mois de Juillet 2013 sur l'aéroport de San Francisco, témoigne de cette réalité. Le crash était dû principalement à une erreur des pilotes mais aussi à leur incompréhension des systèmes automatisés[346]. Les pilotes se sont trouvés dans une situation qui n'avait jamais été prévue par les concepteurs, ni explorée lors des essais en vol de l'avion. D'ailleurs, le NTSB après enquête, confirme la complexité du système des automatismes du Triple 7 « dont le pilote automatique et l'autothrottle (les manettes), sont insuffisamment décrits dans les manuels d'entrainement opérationnels de Boeing[347].

La question concerne donc: la capacité de l'opérateur humain à gérer une situation imprévue et maintenir sa conscience de la situation. Surtout de gérer le sous-produit d'une conscience dégradée de la situation qu'est l'erreur de mode. Celle-ci, se présente souvent comme la défaillance du système homme-machine par laquelle l'homme perd le sens de la configuration présente de la machine, et la machine interprète les interventions de l'homme différemment de ce qu'il a à l'esprit.

En réplique à de telles situations, l'industrie américaine, et l'industrie européenne ont répondu d'une part aux besoins de la conception de l'équipement pour soutenir la gestion d'erreur par les pilotes et d'autre part pour l'adaptation de niveau de formation du PNT aux nouvelles technologies. L'OACI de son côté, renforce les besoins en planification en formation des ressources humaines et apporte les modifications nécessaires aux profils des emplois de l'aviation civile.

---

[346]- Enquête NTSB publié le 25/06/2014, voir aussi http://www.air-journal.fr/2014-06-25-crash-dasiana-airlines-les-pilotes-en-cause-mais-pas-seulement-5109389.html, consulté en Novembre 2014.

[347]- Idem.

b) L'interaction Humain-Humain et leur impact sur la sécurité du vol

Une communication efficace est l'un des éléments les plus importants de la sécurité du transport aérien.

Une rupture dans le processus de communication peut parfois conduire à une catastrophe majeure. La tragédie de Tenerife évoquée plus haut témoigne de cette réalité. D'autres accidents[348] de grandes conséquences, y compris l'accident Avianca en Jamaica Bay près de l'aéroport JFK[349] et le crash d'American Airlines en Colombie en 1995, sont également, au moins en partie, les résultats des problèmes de communication.

Tous les exemples ci-dessus sont le résultat de l'incompréhension, de l'utilisation insuffisante de la phraséologie, ou du traitement négligent de concepts de l'équipe. Mais, les obstacles à une communication efficace peuvent provenir aussi d'autres formes de défaillance, comme le bruit, les vibrations, l'encombrement de la radio, la distraction, la fatigue, le stress et surtout d'une mauvaise coordination entre les membres de l'équipage. Il ne faut pas non plus oublier les obstacles qui sont extraits du domaine de l'instruction de vol et qui menace aussi la sécurité du transport aérien.

---

[348]- En 1980, un autre contrôleur de la circulation aérienne espagnole à Tenerife a accordé une autorisation de circuit d'attente pour un vol Dan Air par dire «tournez à gauche» quand il aurait dû dire «tourne à gauche» - résultant de l'avion faisant un simple virage à gauche plutôt de faire des cercles en utilisant les virages à gauche. L'avion s'écrase contre une montagne tuant 146 personnes;

-En 1990, les pilotes Avianca Colombie dans un circuit d'attente sur l'aéroport Kennedy informent les contrôleurs que leur 707 a été faible sur le carburant. L'équipage devaient déclaré qu'ils avaient une «urgence de carburant», pour obtenir l'autorisation de se poser immédiatement. L'avion s'écraser et a tuer 72 personnes.

-En 1993, les pilotes chinois battant le pavillon des États-Unis en MD-80 ont tenté de débarquer en Chine du nord-ouest. Les pilotes ont été déconcertés par une alarme sonore à partir du système d'avertissement de proximité du sol de l'avion. Un enregistreur de conversations ramassé derniers mots du pilote: "Que signifie« tirer vers le haut »signifie?";

-En 1995, un jet d'American Airlines s'est écrasé dans une montagne en Colombie après que le capitaine a chargé le pilote automatique pour orienter vers la mauvaise balise. Un contrôleur a déclaré plus tard qu'il déduit de la communication du pilote que le jet était en difficulté, mais que l'anglais du contrôleur n'était pas suffisant pour lui de comprendre et d'articuler le problème;

-Le 13 Novembre 1996, un avion de ligne saoudien et un avion Kazakhstan sont entrés en collision en plein vol près de New Delhi, en Inde. Alors que l'enquête est toujours en cours, les premières indications sont que le pilote Kazak peut-être pas suffisamment à l'aise en anglais et était par conséquent incapable de comprendre un contrôleur indienne donnant des instructions en anglais.

[349] - Aéroport international de John F. Kennedy.

Ces exemples ne sont pas exhaustifs, mais ils nous donnent un aperçu sur certains problèmes les plus courants dans les cockpits d'aujourd'hui.

Notre propos s'intéressera donc à la façon dont tout cela se joue dans le domaine de cockpits et de contrôle de la circulation aérienne (ATC).

1- La Communication pilot -Contrôleur: une phraséologie spécifique aux pilotes et aux contrôleurs

La communication entre les pilotes d'avion et les contrôleurs aériens est primordiale pour la sécurité d'un vol. Il n'est pas évident de se comprendre dans un milieu international où la simple incompréhension linguistique peut être fatal pour la sécurité du transport aérien. Pour se comprendre indépendamment de leur langue natale, les pilotes et les contrôleurs utilisent un langage spécifique leur permettant des échanges radio[350] clairs, concis, et sans ambigüité.

Rappelons toujours les événements de l'accident de Ténérife en 1977. Un pilote, qui attendait son envol, a entendu le contrôleur prononcer le mot "décollage" et a cru qu'il était autorisé à décoller. Résultat : la collision entre les deux Boeing 747 a fait 583 victimes. Depuis cet accident, le mot "décollage" ne peut être utilisé que pour donner l'autorisation de décollage. Pour toute autre utilisation, il est remplacé par les mots "envol" ou "départ".

Désormais, une importance particulière est donnée à la phraséologie aérienne.les expressions conventionnelles ainsi que l'épellation des lettres[351] et des nombres[352] sont définies selon le code décrit par la réglementation de chaque pays [353](qui se conforme à la loi internationale). Elles sont, pour la majorité d'entre elles, issues:

[350]- L'article premier de l'Instruction technique relative aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale » N° 1728 DAC/DNA définie La radiotéléphonie comme : « ….un moyen qui permet aux pilotes et au personnel des stations au sol de communiquer entre eux. Elle permet de transmettre des autorisations de contrôle et des informations importantes pour la sécurité de la circulation aérienne et l'efficacité de la gestion du trafic aérien ».

[351]- Voir code d'épellation des lettres.

[352]- Voir code de transmission des nombre.

[353]- Au Maroc le code d'épellation des lettres et des chiffres est défini par: « Instruction technique relative aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale », N° 1728 DAC/DNA. Il est conforme aux instructions de l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques), volume II (procédures de télécommunication) à la convention relative à l'aviation civile internationale; et au document OACI 4444-ATM/501 (Procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien : PANS-ATM).

- de l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques), volume II (procédures de télécommunication) à la convention relative à l'aviation civile internationale;

Et du document OACI 4444-ATM/501 (Procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien: PANS-ATM). Toutes les lettres doivent être prononcées selon l'alphabet aéronautique et les expressions réglementaires.

Notons que la phraséologie du contrôle aérien est un langage aéronautique codé[354]qui se décline dans les quatre langues officielles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)[355]: l'anglais, l'espagnol, le français et le russe. Si la langue nationale est l'une d'entre elles, elle peut être utilisée, mais c'est l'anglais qui est utilisée par tous les systèmes de contrôle. L'OACI édite chaque année un guide[356] de la phraséologie qui s'applique à tous les États et répertorie les évolutions de ce langage. Avant d'être répertoriés, les mots sont minutieusement analysés. Des équipes de contrôle notent les incidents survenus et, le cas échéant, apportent les modifications de langage qui s'imposent. Ainsi, le mot « affirmatif » a été transformé en « affirme » pour éviter toute confusions avec le mot « négatif ».

Ce langage[357] bref et sans ornement est destiné à éviter les risques d'incompréhension: approximation, mauvaise interprétation, problème de prononciation,

[354]- Dennis Philps, « L'Anglais dans le ciel des Antilles-Guyanes: phraséologie et sécurité linguistique » édition L'Harmattan 1992, P29.

[355]- Voir l'annexe 10 «télécommunication aéronautique » de la convention de Chicago 1944.

[356]- Le guide à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne est régulièrement mis à jour afin de suivre l'évolution du SNA(service de navigation aériens) et de tenir compte des modifications en matière d'exigences opérationnelles qui peuvent résulter de l'introduction de nouvelles technologies en communications, en navigation, en surveillance et en gestion de la circulation aérienne (ATM).

[357]- Il s'agit d'un langage contrôlé créé et modelé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) d'après la langue anglaise. Il est composé de messages comprenant une structure syntaxique très particulière, un lexique et une prononciation spécifiques au domaine du contrôle aérien. L'objectif de ce langage est de sécuriser de façon optimale les échanges radiotéléphoniques correspondant aux situations les plus fréquentes de la navigation aérienne en simplifiant, clarifiant et désambigüisant leur contenu. Les principales caractéristiques de la phraséologie sont les suivantes:

− L'omniprésence de la tournure impérative dans les messages émis par les contrôleurs;
− La rareté des tournures interrogatives et négatives;
− La quasi-absence des auxiliaires modaux;
− L'effacement systématique des déterminants (article défini ou pronom possessif);
− L'effacement du pronom personnel sujet;
− L'effacement des prépositions;
− L'effacement des auxiliaires be et have dans les formes be + -en, be + -ing et have + -en ;
− La nominalisation des concepts ;
− L'emploi d'un lexique hautement spécialisé, univoque et fini (inférieur à 1000 mots);
− L'emploi d'un alphabet propre à la radiotéléphonie (alpha, bravo, charlie, delta, echo, etc.);
− Une épellation et une prononciation particulières des chiffres.

mauvaise réception des messages. Ils peuvent aussi bien être liés aux difficultés de la pratique d'une langue étrangère qu'à la saturation des fréquences radio. La phraséologie limite donc les échanges au strict minimum. Articles, pronoms et déterminants n'en font pas partie. Pour ne pas confondre « descendez deux mille pieds » avec « descendez de mille pieds », l'expression utilisée doit être « descendez altitude deux mille pieds ». Chaque mot à un sens précis et le message est le plus bref possible. « Autorisé décollage piste 9, vent du 290, 7 nœuds » est la manière la plus concise de donner une autorisation de décoller sur la piste 9 avec un vent de force 7 qui souffle en direction est-ouest à 290°.

Il arrive souvent aux pilotes et aux contrôleurs de soutenir une communication dans une langue qui n'est pas la leur et dont l'accent n'est en probabilité pas celui qu'il a appris en formation. « Leave the runway third exit to your left » traduction: « laissez la troisième sortie de piste à votre gauche ». Dans cet exemple un simple problème phonétique peut être source de confusion entre‘’first’’’ (premiere) et ‘’ third’ (la troisième) ‘’. Ce problème est désormais écarté ou du moins minimisé depuis la publication de l'alphabet aéronautique par l'OACI. Ainsi three (trois), prononcé « sri » avec la langue derrière les dents, est devenu « tri » pour plus de clarté et « follow (suivez moi) » est prononcé « fo-lo »[358]. Aux États-Unis et en Grande-Bretagne, en plus du respect des règles phonétiques, ils forment des contrôleurs spécialisés pour interpréter l'anglais pratiqué par les non-anglophones.

Le rapport entre contrôleurs et pilotes est du point de vue réglementaire celui d'administrateur /administré, alors que du point de vue commercial, il est celui de fournisseur/utilisateur. Mais au niveau professionnel et linguistique, il y a à priori parité des rapports, chacun étant expert dans son domaine, et chacun étant subordonné à l'utilisation d'une même phraséologie.

Ce type de rapport n'est pas sans conséquence sur la spécificité linguistique des échanges entre pilotes et contrôleurs. En effet le contrôleur administrateur est appelé le plus souvent à émettre des instructions. D'ou le taux très élevé de transformation de la phraséologie. Par contre le pilote administré étant souvent appelé à émettre des informations et des demandes. Il formule le plus souvent des énoncés déclaratifs ou interrogatifs (sans

[358]- Voir tableau des expressions conventionnelles publié dans l'annexe à l' « Instruction technique relative aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale », P6, voir aussi l'adresse www.aviationcivile.gov.ma/Document/radiotelephonie_instruction.pdf consulté en Avril 2014.

pour autant adopté obligatoirement les transformations correspondantes, par exemple ‘’MAY I… (Puis je)?’’ Sera rendu par la formule ‘’REQUEST (demande)’’[359].

Il peut se produire des situations où cette parité théorique ne soit pas respectée, c’est notamment le cas des échanges entre pilotes et contrôleurs inexpérimentés, ou encore entre un contrôleur ayant une maitrise de l’Anglais bien avancée que son interlocuteur-pilote. Dans ce cas le contrôleur bien expérimenté doit amener une approche cartésienne davantage axée sur le langage naturel afin de supplier aux lacunes inhérente à phraséologie officielle.

Cependant le problème de communication peut toucher même un Anglophone car il n’est pas toujours commode d’adopter le langage maternel à la phraséologie réglementaire. Ainsi que l’effort intellectuel soutenu que cela implique. Bref, le rapport complexe entre pilotes et contrôleur reste toujours sujet du renouveau réglementaire.

Dans ce contexte, les compétences cognitives sont définies comme les processus mentaux utilisés pour obtenir et maintenir la conscience de la situation, pour résoudre les problèmes et prendre des décisions. Les compétences interpersonnelles sont considérées comme des communications et une gamme d'activités comportementales associées à un travail d'équipe. Dans l'aviation, comme dans d'autres domaines de la vie, ces domaines de compétences se chevauchent souvent les uns avec les autres, et ils recoupent également les compétences techniques nécessaires. En outre, ils ne se limitent pas aux aéronefs en équipage multiple, mais aussi trait à des opérations pilotes simples, qui invariablement besoin de s'interfacer avec d'autres appareils et avec divers organismes de soutien au sol, afin de compléter leurs missions avec succès.

2- Communications pilot to pilot (entre les pilotes): processus de communication au sein de l’habitacle

Si grand est le problème de la communication dans le cockpit que la NASA a lancé entre 1968 et 1976 une étude sur tous les accidents et incidents de transport aérien (Fischer and Orasanu 1999; Goguen, Linde and Murphy, 1980)[360]. Il a constaté que l'erreur du pilote était liée en grande partie à l’échec de la communication interpersonnelle, au leadership et à la prise de décision dans le cockpit.

[359]- Idem.

[360]- « Improving Healthcare Team Communication: Building on Lessons from Aviation and Aerospace » Edited by Christopher P. Nemeth University of Chicago, USA, Published by Ashgate Publishing Limited, 2008,P. 38.

La communication était souvent entravée par des problèmes de subordination. Selon l'alinéa A de la section A de la Federal Aviation Regulations (FAR) 91.3, «Le pilote commandant de bord d'un aéronef est directement responsable de, l'autorité finale quant à l'exploitation de tels aéronefs » (Code of Federal Regulations, 2004). Le premier officier (F / O) doit être en mesure d'agir à la fois comme une personne autoritaire et comme un subordonné dans une atmosphère d'équipe. Cette dichotomie fondamentale établit le principe d'un équilibre très délicat qui doit être constamment maintenu pour assurer une bonne communication entre le commandant et son second. Parler à un supérieur peut être difficile pour certaines personnes. Cependant, ne pas parler peut entrainer des conséquences tragiques.

Plusieurs analyses d'accident d'avion attestent de cette réalité. Le crash d'Air Florida, 1982, nous enseigne sur les conséquences d'une mauvaise communication au sein du cockpit. Le comportement de copilote subalterne, qui sent le drame venir, mais qui n'ose pas contrarier le commandant de bord, constitue l'une des causes de cet accident.

Capacité de communication déficiente au sein du cockpit a été utilisée comme un exemple de cas d'apprentissage à ce jour dans la gestion des ressources de l'équipage (CRM). Des programmes de formation des compagnies aériennes pour aider leurs équipages à comprendre leurs rôles et leurs besoins de communication dans l'habitacle ont depuis été mise en œuvre.

Dans cet exemple, le premier officier remarque que quelque chose ne va pas avec les instruments du moteur (en surbrillance en noir), mais le capitaine ne tient pas compte des préoccupations du copilote et poursuit son décollage. En fait, l'enregistreur de conversation CVR montre bien les inquiétudes du copilote. Le F / O aborde la question de quelque chose de «ne pas être bons» six fois, avec un de ces six presque une acceptation du problème. Le capitaine, pour une raison quelconque, a justifié ces «choses» comme étant «normale» et n'admet pas d'utiliser des informations contradictoires offert par son second.

Un autre exemple des obstacles à une communication efficace peut être trouvé dans le processus d'appariement équipage, et en particulier les différences culturelles entre les membres de l'équipage. Dans ce monde de la diversité culturelle, il n'est pas rare d'avoir deux pilotes avec un fond culturel complètement différent. Les communications verbales et non verbales peuvent être interprétées différemment, ce qui peut avoir des conséquences pendant le vol, en particulier dans des situations de grande charge de travail.

En termes pratiques, le problème de diversité reflète le fait qu'il existe une relation de pouvoir inégale dans le cockpit, et un subordonné ne doit pas remettre en cause les décisions ou les actions de leurs supérieurs (Helmreich, Wilhelm, Klinect et Merritt, 2001)[361]. Les résultats d'une étude interculturelle, menée par Helmreich (2001)[362], ont montré que dans les cultures avec une probabilité de défaut élevée, la sécurité pourrait souffrir du fait que insoumis peuvent ne pas avoir la capacité de "parler" quand ils le devraient ou ne sont pas disposés à apporter leur contribution en ce qui concerne les actes ou décisions des dirigeants. Il a été constaté que les pays tels que le Maroc, les Philippines, Taiwan et le Brésil avaient les scores les plus élevés de la DP, ou une culture basée sur l'acceptation du pouvoir inégalement répartie. Pays comme l'Irlande, le Danemark, la Norvège et les États-Unis a reçu à l'extrémité inférieure de l'échelle des PD extrême.

c) Interaction cabine cockpit

La Coordination efficace entre le personnel de cabine et le personnel navigant technique est essentiel pour la sécurité des vols. Depuis septembre 2011, la communication efficace de l'équipage de cabine à l'équipage de conduite a pris plus d'importance que par avant. L'environnement du poste de pilotage «fermé» a augmenté le recours à des agents de bord spécialisés[363] appelés les: « sky marshal »[364]. Néanmoins, l'équipage de cabine reste le seul responsable pour le transfert des informations vitales [365](ASRS 2003, Mars) entre cockpit et passagers.

La FAA indique clairement que la communication efficace entre tous les membres de l'équipage est une condition préalable pour une bonne coordination. L'ASRS renforce ce point de vue en arguant le rôle principal des PNC dans la sécurité du vol "(ASRS, 2003).

[361]- Helmreich, R.L., Wilhelm, J.A., Klinect, J.R., & Merritt, A.C. (in press). Culture, error and Crew Resource Management. In E. Salas, C.A. Bowers, & E. Edens (Eds.), Applying resource management in organizations: A guide for professionals. Hillsdale, NJ: Erlbaum, Department of Psychology The University of Texas at Austin,.

[362] - Id.

[363]- Ces agents possèdent le plus haut niveau de précision des armes de poing , se mélangent avec les passagers et comptent sur leur formation, y compris les techniques d'enquête, la reconnaissance de comportement criminel terroriste, armes à feu, la maîtrise des tactiques spécifiques de l'avion, et proches quarts des mesures d'auto-défense pour protéger le public voyageur.

[364]- A noter que les agents de bord ne sont présents que sur quelques vols de long courrier et seulement chez certaines compagnies. Au Maroc, les membres d'équipage des avions de ligne sont divisés en deux catégories, les membres d'équipage de conduite appelés « *personnel navigant technique (PNT)* » et les membres d'équipage de cabine appelés « *personnel navigant commercial (PNC)* ».

[365]- ASRS data base, publication mars 2003, consulté sur ttp://asrs.arc.nasa.gov/search/database.html. La base de données ASRS est également disponible et mise à jour mensuelle par FAA Aviation Safety Information Analysis et de partager sur (ASIAS) site http://www.asias.faa.gov/, consulté en Décembre 2014.

Ainsi la FAA et l'ASRS confirment les obligations essentielles de sécurité pour l'agent de bord. La première consiste à prévenir les accidents, principalement au moyen de transmission de l'information concernant des conditions dangereuses au poste de pilotage. La deuxième est de maximiser la capacité de survie. Les deux rôles nécessitent une communication efficace entre les deux cultures.

Malgré le grand nombre des rapports qui confirment le succès et l'efficacité des communications dans l'interaction cabine cockpit[366], la gestion des communications entre le personnel de cabine et l'équipage commercial continue d'être un exercice difficile. Nombreux sont les accidents qui attestent de cette réalité. L'accident le plus spectaculaire est celui du crash du vol d'Air Ontario, (Dryden, Canada, le 10 Mars 1989). Celui-ci illustre le problème de défaillance de communication entre le cockpit et l'équipage de cabine. Dans cet accident l'hôtesse de l'air a bien vu que les ailes n'ont pas été correctement dégivré, mais n'a pas transmit cette information aux pilotes ce qui a été à l'origine du crash.

De même, l'accident Kegworth fournit un autre exemple de la mauvaise communication entre l'équipage de cabine et les pilotes.

L'équipage de cabine n'a pas voulu «déranger» les pilotes pendant une partie critique du vol; même si, il ou elle estime que la question est essentielle. L'agent de bord doit utiliser son pouvoir discrétionnaire pour décider de ce qui est essentiel et ce qui ne l'est pas. La dichotomie évidente est que si l'agent de bord appelle le poste de pilotage et si l information est mauvaise, il peut y avoir des répercussions de la part des pilotes sur la gestion du vol. D'autre part, s'il existe un problème sérieux et qui n'a pas été communiqué au pilotes les mêmes résultats peuvent s'ensuivre [367].

Le problème provient d'une norme réglementaire qui aggrave le dilemme de l'agent de bord. Il s'agit du règlement de la FAA (FAR) Partie 121,542, généralement appelé règle le cockpit stérile, lancé en 1981 comme un moyen pour contribuer à limiter le nombre d'accidents qui est causé en raison de distractions dans le cockpit, sans rapport avec le vol. Ce

[366]- Publications de ''l'aviation safety repport systemeASRS'' février 1999, Août; 2003, Mars; 2004. Voir aussi http://asrs.arc.nasa.gov/.

[367]- Paul D. Krivonos Director, Public Sector Management and Professor of Communication California State University, Northridg, « communication in aircraft cabin safety: lessons learned and lessons required », Presented at the 22nd Annual International Cabin Safety Symposium Universal City, California 14 February 2005, p. 13.

ci pendant les phases critiques d'un vol, qui comprennent le roulage, le décollage et l'atterrissage, c'est ce qu'on appelle le Cockpit stérile.

Paragraphe II – Le facteur humain à l'épreuve des exigences du poste de pilotage

«L'explication donnée le plus souvent pour un accident est une erreur de l'opérateur, mais davantage d'accidents sont attribuables à la structure faussée du système sociotechnique, c'est à dire de la combinaison humain technologie, à laquelle cet opérateur est intégré.»[368].

Malgré la prise en compte du facteur humain dans la conception du poste de pilotage, il existe encore des difficultés de conception où l'équipement ne reflète pas l'interaction effective entre l'homme et la machine[369].

Malheureusement, nombreux sont les cas où les décisions de conception continuent d'être fondées sur une perspective d'ingénierie, plutôt que sur la façon dont un équipage va utiliser le système dans son environnement opérationnel. Ce qui constitue probablement un facteur contribuant aux défaillances humaines.

De même les pilotes expriment de nombreuses préoccupations au sujet de la difficulté à utiliser les systèmes de gestion de vol en vigueur. Ils mentionnent souvent que ces systèmes sont conçus sans tenir compte des besoins opérationnels de l'équipage, ce qui favorise l'erreur de pilotage.

Face à cette fatalité, l'industrie américaine, et l'industrie européenne ont mis en œuvre un nouveau système qui répond aux besoins de la conception de l'équipement. Celui-ci instaure de nouvelles règles de conception avionique pour soutenir la gestion d'erreur par les pilotes.

D'emblée, la conception d'un avion de transport se fait sous la responsabilité du concepteur suivant des exigences réglementaires rigoureuses, perfectionnées au fil de

[368]- Gerstein, Marc. Flirting with Disaster: Why Accidents are Rarely Accidental, New York, Sterling Publishing, 2008, p.102.

[369]- H.-J. Ebermann and J. Scheiderer (eds.), Human Factors on the Flight Deck,DOI: 10.1007/978-3-642-31733-0_1, _ Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013.

l'expérience acquise[370]. Il s'agit principalement des exigences réglementaires des deux grands pays concepteurs au monde: les Etats Unis[371] (les règlements PART/CFR) et L'Europe[372](les règlements CS).

A travers leurs organismes respectifs, la FAA et l'AESA, ces deux dragons de l'aéronautique fournissent des directives pour la conception et les méthodes de conformité pour équipements installés sur les avions de transport destinés à être utilisés par l'équipage.

Les règles fournies sont destinées à faciliter l'interaction homme-machine pour réduire le nombre d'erreurs liées à la conception par l'équipage. Plus précisément, l'équipement doit fournir l'information nécessaire pour les pilotes à faire les tâches associées à la fonction prévue de l'équipement. L'automatisme du cockpit doit être conçu de manière à faciliter les contrôles et optimiser l'utilisation de l'ensemble du système avionique[373].

En outre, ces règlements ont été rédigés sur la base de l'idée que, même les pilotes qualifiés utilisant des systèmes bien conçus feront des erreurs. Par conséquent, la conception de l'équipement doit prendre en charge la détection des erreurs pour une éventuelle gestion d'anomalies.

Il est important de mentionner que la FAA et l'AESA ne se sont pas contentés de poser les bases juridiques de la conception avionique mais ils ont élaborés ensemble pour l'harmonisation des règles de sécurité sous forme du nouveau règlement : « AMC 25 ».

Celui ci fournit des recommandations pour la conception, l'évaluation des contrôles, les comportements et de l'intégration du système qui font tous partie de facteurs humains.

Notre propos s'intéressera donc aux règles les plus pertinentes posées par la nouvelle réglementation. Il s'agit plus précisément des règles de l'AMC 25, 1302 et 25, 1309.

[370]- La révision de la réglementation intervient principalement suite à des accidents.
[371]- Grand concepteur et fabricant des avions Boeing.
[372]- Grand concepteur et fabricant des avions Airbus.
[373]- United States (2012). "The Importance of Civil Aviation Authorities Involvement in the Implementation of the Global Air Navigation Plan," Working Paper for Agenda Item 6: Future Directions, Twelfth Air Navigation Conference, 19 to 30 November 2012, Montreal, Quebec, Canada.

A- *La normalisation de la conception du poste de pilotage*[374]

L'AMC 25,1302 est une exigence généralement applicable pour les systèmes et l'équipement du poste de pilotage. Elle fournit des directives pour la conception, l'évaluation des contrôles, le comportement et l'intégration du système qui font tous partie de facteurs humains.

Les indicateurs fournis par le conseil[375] ont pour objectif de réduire le nombre d'erreurs liées à la conception. Ils permettent ainsi à l'équipage de détecter et gérer les erreurs qui se produisent pendant la phase d'envole. Le règlement AMC 25,1302 impose des règles de normalisation, d'information et détection de l'erreur humaine (le feedback).

Normalisation des équipements du cockpit : Les équipements installés sont conçus de sorte à ce que les membres d'équipage (qualifiés formés à leurs utilisations) peuvent effectuer en toute sécurité les tâches liées à leurs fonctions[376]. Ils doivent être logiques, plus élégante et efficace[377]. Néanmoins, les systèmes de bord doivent être plus maitrisables et facile à l'utilisation (par exemple, quelques processeurs centraux plutôt que des centaines d'ordinateurs individuels). Dans le sens où la conception tiendra en compte à la fois des fonctions du système et de l'interface utilisateur[378]. Cette approche devrait éviter une conception dans laquelle la logique fonctionnelle qui régit le système peut avoir un effet inacceptable sur les performances de l'équipage.

D'ailleurs, L'article 25,1302 dispose que « *... l'équipement installé, individuellement ou en combinaison avec tout autre équipement, doit être conçu de sorte que les membres d'équipage, qualifiés formés pour son utilisation peut effectuer en toute sécurité toutes les tâches associées à la fonction de l'équipement* .... ». Pour se conformer à cette exigence d'intégration, tout l'équipement du cockpit doit être utilisable par l'équipage pour effectuer

[374]- Règles pour la conception : CFR/CS/AMC25, 1302 Systèmes installés et Matériel destiné à être utilisé par l'équipage de conduite (Voir AMC 25,1302 Acceptable Means of Compliance (Moyens acceptables de conformité)).

[375]- Les indications fournies sont destinées aux fabricants d'avion, les modificateurs, les autorités de réglementation étrangers et la Federal Aviation Administration (FAA), des ingénieurs de la certification de type de l'avion, spécialistes des facteurs humains, les pilotes d'essais en vol, essais en vol ingénieurs, et de leurs délégués.

[376]- Paragraphe 1 du règlement CFR /CS25.

[377]- Aaron J. Gannon, « Flight Deck Aesthetics and Pilot Performance: New Uncharted Seas » in « Aviation human factor » second edition, Press is an imprint of the Taylor & Francis Group, an informa business,part III,§16-1 .

[378]- Article 25,1302 (c) du règlement CFR/CS25.

toutes les tâches liées aux fonctions prévues, dans n'importe quelle combinaison raisonnable en service. L'équipement du cockpit doit ainsi comprendre des interfaces de systèmes de l'avion qui interagissent avec l'équipage, comme par exemple les commandes, les écrans d'affichages, les indications et les annonces.

Les analyses, les évaluations, les tests et autres données élaborés pour établir la conformité avec chacune des exigences spécifiques des alinéas (a) à (d) du § 25,1302 devraient traiter l'intégration de la nouvelle ou des nouvelles caractéristiques de conception ou de l'équipement avec des caractéristiques ou des équipements déjà approuvés. Ils doivent tenir compte des facteurs d'intégrations suivantes:

(A) la cohérence,

(B) la cohérence des compromis,

(C) l'environnement du cockpit, et

(D) l'intégration liés à la charge de travail et de l'erreur

Par ailleurs, un comportement qui est ambiguë et imprévisible à l'équipage constitue un facteur contributif aux erreurs humaines[379]. Il peut aussi dégrader potentiellement la capacité des pilotes d'effectuer leurs tâches dans des conditions normales et non normales[380].

Pour pallier à ce problème, le §25,1302, (c), alinéa B) introduit certaines considérations de conception pour minimiser les erreurs et les problèmes de performance d'équipage. Il s'agit en général des considérations de conception applicables à la compétence opérationnelle, au comportement et aux modes de fonctionnement des systèmes et qui exige les trois règles suivantes :

1- La conception doit être simple.

2- Le Mode annonciation doit être claire et sans ambiguïté. A titre d'exemple, un engagement de mode ou la sélection d'armement par l'équipage devrait se traduire par une annonce, une indication, ou affichage d'informations suffit pour mettre l'équipage en garde des effets de leur action.

3- Les méthodes de mode de l'armement, de l'engagement et de la sélection doit être

[379]- Règlement CFR/CS25, § 25,1302 (c) (1).

[380]- Amélioration du comportement du système: un comportement en mode prévisible et sans ambiguïté.

Accessible et utilisable. Par exemple, les actions nécessaires pour armer l'équipage de s'engager, désarmer, ou dégager un mode de pilote automatique ne doivent pas être tributaires du mode du système (chaque mode pourrait contribuer à des erreurs). Pour obtenir des conseils sur modes du système de guidage de vol[381].

Les règles de control et d'information pour accomplir les tâches associées à la machine :

Conscient de l'importance de l'information et du contrôle dans la sécurité de la navigation aérienne, l'article 25,1302 (b) pose les bases réglementaires de leurs progressions.

Il exige que l'information et le contrôle fonctionnent à un niveau de détail et de précision, qui soit appropriée pour l'accomplissement de la tâche de pilotage.

Si la résolution et la précision du contrôle sont insuffisantes, l'équipage ne peut pas s'acquitter de leur tâche de manière adéquate. Inversement, si l'information a une résolution excessive[382], la tâche pourrait être trop difficile à cause de mauvaise lisibilité.

Cette inadéquation des opérations a été à la base même de l'article 25,1302 (b) (2). Celui-ci, exige que les contrôles et les informations doivent être accessibles et utilisables par l'équipage. Ils doivent être présentés de manière compatible avec l'urgence, la fréquence et la durée de leurs tâches.

L'alinéa (a) de son côté exige que la conception des moyens de contrôles se fasse de manière à permettre la réalisation en toute sécurité de l'ensemble des tâches de pilotage et fournisse les informations nécessaires pour accomplir ces tâches.

Ainsi les contrôles du poste de pilotage et des informations destinés à l'utilisation en vol de l'équipage doivent (alinéa (b))[383]:

Être présentée sous une ''forme claire et sans ambiguïté''[384], la résolution et la précision de la tâche est donc de rigueur. Ils doivent être accessibles et utilisable par

[381]- voir AC 25,1329-1B (de l'AMC25), Approbation des systèmes de guidage de vol.
[382]- Résolution excessive de contrôle peut signifie que la tâche exige plus de précision que nécessaire.
[383]- Sous paragraphe 1 à 3 de l'article 25,1302(b).
[384]- L'exigence de «forme claire et sans ambiguïté" signifie que l'équipage doit être en mesure d'identifier correctement et de manière fiable le contrôle grâce à un contrôle distinctif comme forme de contrôle, la couleur et / ou l'emplacement comme indiqué dans le § 25,777, 25,779, 25, 781, 25,1543, 25,1555 du règlement CFR/CS25, 1302.

l'équipage en vol d'une manière compatible avec l'urgence, et la durée de leurs tâches, et être capable de stimuler la prise de conscience des membres de l'équipage pour un fonctionnement sûr.

Par ailleurs, le comportement opérationnel de l'équipement installé doit être prévisible et sans ambiguïté. Il est Conçu de sorte qu'il permet à l'équipage d'intervenir de manière appropriée à la tâche.

Il est important de reconnaître que l'équipage navigant fera des erreurs, même quand il est bien formé, expérimenté, reposé, et utilisant des systèmes bien conçus. Pour faire face à cette réalité, le § 25,1302 (d) dispose que : « *Dans la mesure du possible, l'équipement installé doit comporter des moyens pour permettre à l'équipage de gérer les erreurs résultant des types d'interactions de l'équipage avec l'équipement qui peut être raisonnablement…* ».

Ce règlement exige ainsi un équipement qui soit en mesure d'alerter les membres d'équipage en cas d'erreur humaine. Le système doit d'emblée alerter ou bloquer soit une réaction inappropriée des membres d'équipage, soit un mauvais fonctionnement de l'appareil. Il doit être installé de manière à: Permettre à l'équipage de détecter (voir le paragraphe 5-7b), et / ou récupérer Les erreurs (voir le paragraphe 5-7c); de s'assurer que les effets d'erreurs d'équipage sur les fonctions ou capacités d'avion sont évident à l'équipage de vol et à la sécurité et de l'atterrissage est possible (voir le paragraphe 5-7d); de décourager les erreurs d'équipage de l'aide gardes de commutation, verrouillages, confirmation des actions, ou des moyens similaires, et finalement d'exclure les effets des erreurs par le biais de la logique du système qui peut est à la fois redondants et robuste, (voir le paragraphe 5-7e).

Ce ci dit, le sous-paragraphe de l'alinéa (d) ne s'applique pas si:

(A) les erreurs est liées aux compétences associés avec le contrôle manuel de l'avion;

(B) les erreurs qui résultent de décisions, actions ou omissions commis avec intention malveillante;

(C) les erreurs découlant de décisions imprudentes d'un membre d'équipage, actions ou omissions qui reflètent un mépris considérable pour la sécurité; et

(d) les erreurs résultant d'actes ou menaces de violence, y compris les mesures prises en vertu d'une contrainte.

L'exigence vise donc à intégrer seules les erreurs qui sont liée à la conception, tel que une conception qui est incompatible avec la procédure par laquelle il est utilisé, ou encore une conception dont les indicateurs et les contrôles sont complexes et contradictoires avec les autres systèmes sur le pont d'envol. Elle écarte par conséquent toutes les erreurs résultantes d'actes de violence ou des menaces de violence.

B- *La normalisation du contrôle du poste de pilotage*[385]

AMC 25 décrit les exigences de navigabilité pour les systèmes de guidage de vols (FGS), y compris les pilotes automatiques, systèmes de poussée automatique, directeurs de vol et vol associé à l'interfaces d'équipage.

L'expérience opérationnelle a démontré que les erreurs de l'équipage et la confusion se produisait généralement lors de l'utilisation du FGS et de ses sous-systèmes, y compris les vulnérabilités qui peuvent être atténués dans la conception de l'équipement. Par conséquent, les exigences de navigabilité ont été mises à jour pour répondre à ces questions, et traiter des changements technologiques et des capacités de FGS.

Pour soutenir la coordination de l'équipage, la FAA pose des règles précises et strictes pour la conception des équipements. Le paragraphe (j) stipule que:

(j) « Following disengagement of the autopilot, a warning (visual and auditory) must be provided to each pilot and be timely and distinct from all other cockpit warnings ».

Traduction « Suite au désengagement du pilote automatique, un avertissement (visuel et auditif) doit être fourni à chaque pilote et en temps opportun et distinct de toutes les autres mises en garde du poste de pilotage… » (FAA, 2006a).

Le nouveau règlement exige ainsi que l'alerte pour débrayage du pilote automatique doit être fait de façon à assurer que l'information est disponible pour chaque pilote.

La circulaire d'application du présent règlement (FAA, 2006b, p. 25) exige que l'alerte au désengagement du pilote automatique doit être mis en œuvre de manière à aider les pilotes de remédier à une situation d'urgence sans perturber la communication dans le cokpit.

[385]- La détection des erreurs humaines suivant les règles de contrôles du systèmes de guidage CS/CFR/AMC 25, 1329.

Elle devrait sonner assez longtemps pour s'assurer qu'il est entendu et reconnu par le pilote et l'autre membre d'équipage, mais pas si longtemps que cela affecte négativement la communication dans le cockpit (FAA, 2006b, p. 25).

Paragraphe (i) aborde explicitement la nécessité de soutenir la gestion des erreurs. Il stipule que:

« *The flight guidance system functions, controls, indications, and alerts must be designed to minimize flightcrew errors and confusion concerning the behavior and operation of the flight guidance system* ».traduction « Les fonctions du système de guidage de vol, les contrôles, les indications et les alertes doivent être conçus pour minimiser les erreurs ….. et les confusion concernant le comportement et le fonctionnement de l'avion ».

La circulaire d'application du présent règlement (système de guidage (FAA, 2006a), précise que Les équipement doivent être conçus de manière à prévenir les erreurs. Elles doivent ainsi fournir le feedback en réponse à une action erronée.

Paragraphe (i) ajoute : « *Means must be provided to indicate the current mode of operation, including any armed modes, transitions, and reversions. Selector switch position is not an acceptable means of indication. The controls and indications must be grouped and presented in a logical and consistent manner. The indications must be visible to each pilot under all expected lighting conditions* » (FAA, 2006).

Traduction : « les moyens doivent être prévus pour indiquer le mode actuel de fonctionnement, y compris les modes armés, des transitions et des réversions. Sélecteur position n'est pas un moyen acceptable d'indication. Les commandes et les indications doivent être regroupés et présentés d'une manière logique et cohérente. Les indications doivent être visible à chaque pilote dans toutes les conditions d'éclairage attendus" (FAA, 2006a).

Cette partie de la réglementation soutient la demande pour la conception de l'équipement pour aider l'équipage dans la surveillance de l'état du FGS[386].

On conclu que les manques de compétence en exploitation de l'automatisation aéronautique qui ont directement contribué à la perte de conscience provoquant beaucoup d'incident et d'accident étaient, en fait, le produit de lacunes systémiques du système

[386]- Flight Guidance System.

juridique et ils constituent un appel à l'action. Il est essentiel, pour résoudre les préoccupations recensés dans les nouveaux cockpits, de redresser la nature décousue et dysfonctionnelle de l'interface homme-machine. . L'atteinte et le maintien d'un degré élevé de compétence en exploitation de l'automatisation aéronautique qui appuie la philosophie d'automatisation, ou les « pratiques » voulues dans le cadre des opérations, requerront un effort délibéré et concentré de production de politiques et de procédures complémentaires et coordonnées.

Section II - La composante technique de la sécurité du transport aérien

Aux premiers temps de l'aviation, les grands problèmes entravant la sécurité des vols étaient généralement liés à certaines défaillances techniques. L'industrie aéronautique en étant à ses débuts, va alors apprendre des incidents et accidents pour développer la technologie émergente et imparfaite de l'époque. On assiste à chaque fois à des solutions techniques aux problèmes de conception, de construction ou encore de maintenance. En tenant le cap sur l'aspect technique durant plus d'un demi-siècle, les intervenants de l'aviation civile ont après plusieurs efforts réussis avec succès à améliorer sans cesse la sécurité et la fiabilité du système avionique. Ces efforts se sont concrétisés par des processus de certification assurant la performance des produits aéronautiques**.**

Ainsi et pour une bonne assimilation de la notion de navigabilité, nous traiterons dans ce paragraphe, l'aspect aérotechnique qui comprenant d'une part aussi bien la certification de nouveaux aéronefs et composants (I) et, de l'autre, l'entretien des appareils volants(II).

Paragraphe I - L'élément technique à l'épreuve de la navigabilité

Pour assurer la sécurité du vol aucun avion n'est autorisé de voler sans le certificat de navigabilité. Celui-ci approuve l'exploitation de l'appareil volant de manière sûre selon les lois de la technique.

L'autorité de l'aviation civile internationale cerne ce volet on posant des règles[387] universelles pour le développement des aéronefs quelque soit le model ou l'origine de l'appareil : que ce soit un Boeing, un Airbus, un Bombardier, un Soukhoï, un Aerion ou tout autre. Les directives et recommandations utilisées sont disséminées dans l'article 37 alinéa (e) et dans l'annexe 8 de la convention de Chicago dont l'application est automatiquement soumises à la vérification des Etats. Cependant, et comme nous l'avons déjà expliqué plus haut, l'OACI ne pose que des règles minima pour la certification. Les Etats sont libres de fixer les exigences de certification selon leur propre réglementation à condition que leurs normes soient égales ou supérieures à celles édictées par l'OACI. Mais, d'après notre modeste analyse des textes juridiques, nous constatons que les règles de l'OACI n'ont que peu évoluées, et que les règles nationales leurs ont beaucoup devancé. En réalité, l'annexe 8 de la convention de Chicago ne constitue qu'un cadre sommaire et permissif devant les plus grand règles connues dans le monde contenues dans les FARS Américains et les CS (les anciens JARS) Européennes. Ces deux règlements constituent pour l'essentiel du monde, les règles les plus usitées pour la certification des aéronefs. Il est cependant important de noter que les exigences de ces deux grands règlements sont presque les mêmes et portent sur les mêmes éléments de sécurité du système avionique. D'ailleurs, les principales exigences applicables à la sûreté de fonctionnement des systèmes sont définies dans le paragraphe numéroté 1309 à la fois dans le document baptisé CS-25 (Certification Specification) de l'EASA pour l'Europe, et dans le document baptisé FAR-25 (Federal Aviation Regulation) de la FAA pour les États-Unis. Les paragraphes décrivant des exigences sont généralement complétés d'annexes décrivant les moyens acceptés pour répondre à ces exigences, en anglais Acceptable Means of Compliance (AMC).

En dehors des correspondances entre documents Américains et documents Européens, Chaque règlement impose des exigences dont la vérification et /ou la démonstration permettent en particulier d'obtenir l'autorisation de faire décoller et voler un aéronef de forte capacité à but commercial : on parle ainsi de certification. Cependant faire décoller un avion n'est pas une chose facile et ne dépend cependant pas d'un seul certificat. C'est un processus ambigu et complexe(1), qui demande des efforts combinés et des certifications spécifiques.

[387]- L'article 37 alinéa (e) ainsi que son l'annexe de la convention de Chicago définissent les règles relatives à la navigabilité aussi que les exigences de certification.

A- La certification : un engagement sans faille pour la sécurité de la navigabilité aérienne

La certification définie par les FAR 25 de la federal regulations code aux USA et par les CS25 de l'AESA en Europe, est le processus utilisé par les constructeurs d'avions pour assurer la sécurité des vols. Elle repose sur des recherches et des analyses minutieuses de tout ce qui pourrait conduire l'avion à être dans une situation dégradée pouvant éventuellement porter atteinte à l'équipage, aux passagers ou à toute personne dans le périmètre de l'avion. Elle consiste ainsi à examiner, à la fois, les conséquences et les défaillances déterminées au sein des équipements et la probabilité d'apparition de ces défaillances.

Le but en lui-même, est de vérifier par les autorités compétentes la conformité de la construction, l'assemblage et le fonctionnement de chaque pièce aux exigences réglementaires.

Théoriquement simple, ce processus de certification est en pratique très complexe, il se déroule en quatre étapes, lesquelles se traduise par l'obtention de quatre certifications.

a- Les étapes de la certification se font selon un processus précis et selon des règles très rigides:

- **Base de certification** : d'un intérêt primordiale pour la sécurité, la « base de certification » est le premier document conçu par le concepteur présentant les critères de conception du nouvel avion.

En effet, après maturation du programme de conception, le concepteur présente dans un premier temps son projet aux organismes de certification, AESA pour l'Europe et FAA (Federal Aviation Administration) pour les Etats-Unis. Celui-ci, porte sur les éléments techniques et leur conformité aux exigences réglementaires. Il décrit le type d'avion prévu à construire et énumère les exigences règlementaire à respecter. Après avoir été examinés par l'organisme de certification, ces critères sont approuvés et intégrés au plan de certification du constructeur.

- **Établissement du programme de certification**: le programme de certification doit présenter les spécifications relatives à la conception et à la construction de l'avion. Il doit garantir le bon fonctionnement de toutes les pièces mobiles essentielles à la sécurité

d'utilisation de l'appareil. Aussi les matériaux utilisés dans la construction doivent être conformes à des spécifications approuvées et répondre à la moindre exigence réglementaire. Le constructeur dispose de cinq ans pour effectuer cette démonstration. Ce délai peut être rallongé si nécessaire.

- **Exécution du programme** : des essaies appropriés sont concédés à chaque phase de construction. Ils se font soit au sol (essais sur la structure de l'appareil, freinage, tenue aux impacts d'oiseaux, fatigue, etc.), soit sur simulateur, en vol (exploration du domaine de vol388* complet de l'avion, qualités de vol, tests de givrage, etc.) et par des analyses. C'est la phase la plus importante et la plus longue du programme.

- ***Aboutissement du processus:***

Les démonstrations de conformité sont détaillées dans les quelque 2 000 documents de certification. L'organisme de certification, vérifie certaines de ces démonstrations au fur et à mesure de leur avancement. L'Agence peut soit assister à ces démonstrations, soit se limiter à l'examen détaillé des documents en question, voire répéter certaines démonstrations elle-même (essais en vol) – grâce aux moyens mis à sa disposition par la DGAC et la DGA (Direction générale de l'armement.). Ces démonstrations sont réalisées à la fois par l'AESA et la FAA. La certification de type est valable dans toute l'Union européenne et dans les États-Unis.

Ce processus d'apparence simple est en réalité très compliqué est demande l'intervention de plusieurs spécialistes (ingénieurs et inspecteurs) et l'approbation de plus de 1500 réglementation de navigabilité avec la présentation de quelque 4000 documents-plans de test- rapports d'essaies en vol, analyses de sécurité, etc.

a) Les types de certification

Pour qu'un avion puisse décoller du sol, elle doit posséder les certifications nécessaires à la sécurité du vol de la compagnie aérienne doit Quatre certificats FAA sont nécessaires pour qu'une compagnie aérienne puisse introduire de nouveaux modèles dans sa flotte et les exploiter sur ses lignes commerciales:

[388]- Le domaine de vol désigne l'ensemble des éléments mécaniques, aérodynamiques, et météorologiques que l'avion va rencontrer au cours de son exploitation normale.

• Le certificat de type (CFR, Titre 14, Parties 21, 25, 26, 34 et 36) vérifie que l'avion est conforme aux réglementations;

• Le certificat de production (CFR, Titre 14, Partie 21) assure l'intégrité des systèmes et installations de production et de qualité, et garantit que la production peut être reproduite;

• Le certificat de navigabilité (CFR, Titre 14, Partie 21) valide la conception de l'avion (structure, systèmes et éléments redondants);

• Le certificat d'exploitation (CFR, Titre 14, Partie 121) assure que les compagnies aériennes disposent des systèmes et infrastructures nécessaires pour exploiter, assurer la maintenance et faire voler leurs avions.

L'ouverture du processus de certification varie en fonction du type de programme aéronautique ou de l'action envisagée. Dans le cas d'un programme de développement, ou d'un nouveau modèle, le processus commence pendant la phase de développement du produit, lorsque les ingénieurs définissent les exigences liées aux performances, aux systèmes, aux aspects physiques et aux structures. Lorsque des modifications doivent être apportées à un modèle d'avion en cours de production, le processus de certification débute avec la demande ou l'autorisation de modification. Et si un client ou Boeing demande que des modifications soient apportées à un modèle existant, le processus commence avec la remise de ladite demande à la FAA.

Les règles définies au niveau mondial, sont automatiquement contrôlées par des autorités géographiquement liées aux avionneurs en vue d'attribuer les autorisations de vol.

B- les principes fondamentaux de la maintenance

Après la conception, la fabrication et la mise en service, un aéronef doit suivre un cycle de maintenance le long de sa vie opérationnelle. Cette tâche est normalement accomplie par le propriétaire /exploitant suivant un manuel d'entretien approuvé par l'autorité de l'aviation civil de l'Etat d'immatriculation. Les exigences réglementaires transcrites dans le manuel découlent des accords régissant le transport commercial international tel que

recommandé par l'OACI[389]. Ainsi, les principes généraux utilisés sont uniformes et conforme aux règles de maintenance de l'organisation internationale. De surcroit les programmes de maintenance individuellement appliqués par les exploitants sont très proches les uns des autres, tant qu'il est complexe de s'écarter du programme recommandé par les spécialistes.

Par ailleurs, Pour permettre à leurs clients de satisfaire à leurs obligations avec le meilleur niveau possible de sécurité, les constructeurs préparent des programmes d'entretien qu'ils proposent aux exploitants sans toutefois n'exercer aucun droit de tutelle sur eux. Ce ci se confirme par le principe de souveraineté des Etat. En effet, et Conformément au droit aérien international, le constructeur fournit les données nécessaires aux exploitants mais n'exerce aucun droit sur eux.

a) Les exigences réglementaires

La première règle d'entretien aéronautique fut édictée par le Transport airline inspection service, ancêtre de la FAA dans son Aeronautical Bulletin 7E section 5 en 1930 : " *Instruments and accessories shall be overhauled at suitable intervals ...",* traduction : " les instruments et les équipements devront être révisés à intervalles suffisants pour assurer leur fonctionnement correct à tout moment. "

D'emblée, la délivrance des licences et des autorisations de vol sont soumises à une réglementation nationale très stricte. Chaque Etat doit satisfaire au niveau de sécurité établi par l'OACI. Le contrôle et l'entretien d'avion sont la vis à cheville de la sécurité du vol.

Ainsi, Les constructeurs sur la base de la réglementation internationale développent continuellement leurs propres règlements en fonction de la nouvelle technologie. Il n'est pas toutefois sans intérêt de rappeler encore une fois que les plus importants règlements dans le monde sont les CS de l'AESA (anciens JAR (*Joint Aviation Requirements*) établis par les JAA (*Joint Aviation Authorities*)) et les FAR (*Federal Aviation Regulations*) établis par la FAA américaine[390]. Ces derniers, portent non seulement sur la conception de l'avion (comme nous l'avons démontré à la section précédente), mais aussi sur les opérations de maintenance pendant toute la durée de l'exploitation commerciale de l'avion.

[389]- La première partie de l'annexe 6 de la convention de Chicago, régie les règle concernant la maintenance d'aéronef et pose les exigences règlementaires pour l'Etat de maintenance, l'organisme de maintenance, et les conditions d'établissement des manuels de maintenance

[390]- Les exigences de maintien de l'aéronef sont contenues dans le titre 14 du Code of Federal Regulations (14 CFR), il est indispensable pour tout propriétaire de l'aéronef ou opérateur de se rappeler que les exigences spécifique d'entretien sont obligatoire pour la navigabilité aérienne.

Les exigences à respecter intègrent des instructions pour le maintien de la navigabilité en exploitation (CS25 appendice H pour les pays de l'Europe et FAR 25 pour les Etats unis) et des exigences découlant de la réglementation opérationnelle (JAR OPS 1, JAR OPS 66, JAR 145 et JAR 147).

Aucun avion n'est en mesure de voler avant le contrôle de l'appareil par les organismes agrée d'entretien et de maintenance. Une démonstration de conformité doit être faite avant même que le certificat de type ne soit délivré.

Cinq chapitres sont concernés:

La résistance au dommage et le comportement en fatigue de la structure (CS 25.571), les matériaux utilisés (CS 25.603), l'accessibilité des zones de l'avion (CS 25.611), les équipements, systèmes et leur installation (CS 25.1309), les instructions de maintien de la navigabilité (CS 25.1529).

Les instructions de maintien de la navigabilité (appendice H des CS 25) visent à assurer que les instructions et limites de maintenance sont bien établies en relation avec les travaux de la certification de type. Elles doivent être préparées par le constructeur avant la première livraison commerciale.

Elles comportent deux paragraphes importants :

• le paragraphe H 25.3: a) *Manuel de maintenance avion*, b) instructions de maintenance, c) à g) portes d'accès, inspections techniques, traitement de protection, fixations structurales, outillages spéciaux,

• le paragraphe 25.4: limitations de navigabilité, éléments à vie-sûre, ALI[391] [392] (Air worthness limitation items) et CMR[393] (Certification Maintenance Requirements).

[391]- Document regroupant les ALI est un élément constitutif du programme d'entretien structure.

[392]- Liste des Airworthiness Limitations Items (ALI) (liste des limitation de navigabilité). Elle regroupe tous les items de fatigue critiques et ceux liés aux cycles de vol ainsi que les items critiques de corrosion. Ces tâches liées à la fatigue et la tolérance au dommage sont très strictement encadrées. Les seuils de première inspection et les intervalles de répétition ne peuvent pas être modifiés par les opérateurs ou leur aviation civile sans l'accord du constructeur et de son autorité de certification. Le document regroupant les ALI est un élément constitutif du programme d'entretien structure. Les opérateurs doivent obligatoirement faire un compte rendu au constructeur pour toute découverte de dommage sur un item de la catégorie Airworthiness Limitation.

[393]- Les CMR sont divisés en deux catégories :

• les CMR* (CMR *one star*) : tâches d'entretien dont les intervalles d'application ne pourront pas être modifiés par les opérateurs sans l'accord préalable du constructeur et de l'autorité de certification ;

• le CMR** (CMR two stars) : tâches d'entretien dont les opérateurs peuvent modifier la périodicité d'application selon les procédures d'évolution approuvées dans leur pays.

Les exigences opérationnelles visent à s'assurer que les caractéristiques inhérentes de fiabilité de l'avion sont maintenues pendant l'exploitation commerciale. Elles sont établies par le pays d'immatriculation de chaque avion.

Elles comprennent 4 sections :

• JAR OPS1, section 1, sub M (pour maintenance),

• JAR 66, personnel de certification (maintenance),

• JAR 145, organisation approuvée de maintenance,

• JAR 147, organisation approuvée de formation à la maintenance.

Au Maroc, la maintenance des aéronefs est régie par le nouveau code de l'aviation civile (articles 25 à 30) et les arrêtés du ministère en charge et par voie de conséquence soumise au contrôle permanent de l'Etat.

Des visites de supervision sont diligentées périodiquement par des inspecteurs de l'autorité de tutelle, agrée par des organismes internationales[394]. Il est comme même important de mentionner que le Maroc dispose d'un niveau assez élevé en matière de maintenance aéronautique. La persévérance et la dextérité de ses équipes multidisciplinaire ont ainsi contribué à faire de lui un collaborateur de renommé dans ce domaine.

La qualité de sa main d'œuvre, la reforme règlementaires et la correspondance de certains règlements marocain avec leurs homologues Européens, ont fait de lui une destination propice pour les entreprise Américaine et Européenne spécialisées dans la fabrication, le montage des pièces de rechange ainsi que la réparation des moteurs.

b) Les exigences techniques de maintenance

Le processus de maintenance se fait selon une méthodologie drastique, perfectionnée au fil de l'expérience acquise et en conformité avec une réglementation spécifique qui, elle-même, s'est renforcée d'une génération d'avion à l'autre.

[394]- M. moufid, « aviation civil au Maroc » 2006, P. 15.

Le but est de réaliser, dans les meilleures conditions techniques et économiques, l'ensemble des tâches nécessaires au maintien en état de la flotte et des matériels permettant l'exécution du programme d'exploitation.

La maintenance d'après les règles AFNOR (AESA), est ainsi définie : « maintenance effectuées selon des critères prédéterminés, dans l'intention de réduire la probabilité de défaillance d'un bien ou de la dégradation d'un service rendu ».

Elle prend en compte plusieurs facteurs[395], et se subdivises en[396]:

- Maintenance corrective : réparation, remplacement après panne;
- Maintenance préventive[397] : systématique (selon un échéancier), conditionnelle (subordonnée à un événement prédéterminé : autodiagnostic, mesure, réserve,…) et de surveillance (permanente ou programmée).

L'approche se fait donc selon une analyse logique, par examen des conséquences des défaillances fonctionnelles et par un programme d'entretien par tâches.

Ces programmes sont assurés par un comité directeur à l'échelon de l'industrie entière et appuyé par des groupes de travail spécialisés. Les participants sont des professionnels des compagnies aériennes, des spécialistes des aviations civiles nationales, des ingénieurs du bureau d'étude du constructeur et des fabricants d'équipements et enfin, des spécialistes des programmes de maintenance.

Pour un avion moderne comme l'A340-500/600, cela met en jeu 70 participants, pendant dix-huit mois, et près de quarante-cinq mille heures de travail.

Paragraphe II- Les règles techniques au regard des besoins opérationnels de la navigation

Paul Chaveau explique que les données techniques du droit aérien font ressortir le caractère imminent international de la navigation aérienne[398]. La nature internationale de cette activité appelle donc le juriste à maintenir une uniformisation constante des règles et

[395]- La maintenance prend en compte : l'adéquation entre matériels et personnels (« mainprint ») c.-à-d. l'observation des règles de formation du personnel (annexe 1 OACI) et le contrôle des normes de certification du matériel (annexe 8 OACI).

[396]- J.Belloti, « Les accidents aériens pour mieux comprendre », éditeur : librairie d'Aix en Provence, 1998, P. 183.

[397]- Règlement FAA, 14 CFR, Partie 43: Maintenance, préventive Entretien, la réfection et modifications.

[398]- P. Chauveau, Droit aérien. In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 5 N°3, Juillet-septembre 1953. pp. 610-612.

techniques utilisées pour la sécurité de la navigation aérienne. Il s'agit en générale des règles relatives à l'infrastructure aéroportuaire(A) ainsi que celle relatives à la certification des aérodromes(B).

A- La construction normative transnationale des infrastructures aéroportuaires

La sécurité aéroportuaire va de paire avec la sécurité de la navigation aérienne. Un avion pour décoller ou atterrir a besoin d'une plate forme assez adaptée aux besoins opérationnelle de l'activité aérienne. La nature transnationale du secteur impose une standardisation de l'ensemble des ces besoins. Ainsi, pour assurer une sécurité optimale, les gestionnaires des aéroports adoptent les configurations qui ont déjà fait leurs preuves ailleurs. D'emblée, les préoccupations purement fonctionnelles se trouvent contrariées par des exigences de sécurité qui participent incontestablement à modeler la structure de l'aéroport.

Ces exigence ont été étudiées et repensées par l'organisation de l'aviation internationale de manière à garantir les conditions de sécurité optimales au moment de roulage de décollage et d'atterrissage des aéronefs. Ce qui s'est traduit par une réglementation plus au moins uniforme garantissant un niveau de sécurité aérienne équivalent dans toutes les régions du monde. Ainsi, un pilote aux commandes qu'il soit de l'Europe, des Etats Unis, de l'Afrique ou de l'Asie est soumis aux mêmes procédures de circulation au sol dans tous les aéroports. Les normes et pratiques applicables sont celles établies par l'organisation internationale de l'aviation civile. Elles sont adoptées par les États membres conformément aux articles 54, 37 et 907 de la Convention internationale de l'aviation civile.

D'emblée, les spécifications concernant l'aéroport sont réunies dans l'Annexe 14 de l'OACI («aérodromes»), complétée par plusieurs manuels à destination de ceux qui planifient et qui gèrent les aéroports: le manuel de conception des aérodromes; celui sur la planification d'aéroport; celui concernant les services aéroportuaires; ou encore celui présentant les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (OACI docs 9157, 9184, 9137, 9476). Elles décrivent ainsi les normes internationales pour la certification, les opérations, et la sécurité des aérodromes.

Les procédures internationales sont également reconnues dans les domaines de l'urgence de l'avion et de sauvetage, elles sont gérées selon les normes et pratiques édictées

par le document 9137 OACI. Considéré comme manuel de services aéroportuaires, ce dernier fixe des procédures pour sauvetage et lutte contre les incendies, les conditions de surface chaussée, le contrôle et réduction des oiseaux, l'enlèvement des aéronefs, le contrôle des obstacles, la planification d'urgence de l'aéroport, les services opérationnels de l'aéroport, l'entretien de l'aéroport aussi que les pratiques d'inspection.

La reconnaissance internationale de ces procédures est essentielle à la sécurité du transport et de la navigation aérienne. Elles s'imposent en effet à tous les Etats contractants avec l'obligation d'informer l'OACI en cas de déviation aux procédures internationales[399]. Les efforts de l'OACI visant à normaliser les procédures de l'aviation ont eu un effet positif sur l'aviation et la sécurité internationale.

Les règlements nationaux quant à eux ne diffèrent pas de manière significative des normes internationales et des pratiques relatives aux opérations aéroportuaires. Par tout dans le monde les aéroports civils, affichent les mêmes apparences architecturales: par exemple des feux de bord blanc pour marquer les pistes et des feux de bord bleus et des marques jaunes pour marquer les voies de circulation. Rien n'échappe aux réglementations de l'OACI, que ce soit la longueur et la largeur des pistes, leur revêtement, leur orientation, l'agencement des voies de circulation et des aires de trafic , l'état, la signalisation (marquage au sol et balisages lumineux), la hauteur de la tour de contrôle, de la surface des chaussées, les précautions à prendre face au péril aviaire et au risque d'incendie. Toutes ces normes sont autant de facteurs d'uniformisation qui sont à l'origine de l'agencement de l'espace aéroportuaire devenu incontournable.

Il va donc sans dire que la sécurité d'aérodrome est en rapport directe avec les éléments physiques qui en font sa particularité. D'emblée, l'assurance de leur conformité aux normes internationales ne peut se faire que par le moyen de la certification.

a) Les éléments de base de la certification des aérodromes

L'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tout aérodrome relevant d'un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. Cette disposition est appuyée par celles des articles 28 et 37 qui obligent

[399]- Article 38 de la convention internationale de l'aviation civile.

chaque État à fournir sur son territoire des aéroports et d'autres installations et services de navigation aérienne conformément aux normes et pratiques recommandées(SARP) par l'OACI[400]. C'est à chaque État qu'incombe la responsabilité d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aérodromes de sa juridiction. Il est donc essentiel que l'État conserve sa responsabilité de supervision lorsque l'exploitation d'un aéroport est déléguée à un exploitant, et qu'il veille à ce que l'exploitant se conforme aux SARP pertinentes de l'OACI ainsi qu'aux règlements nationaux applicables.

Il nous convient donc de définir les caractéristiques de bases relatives à la certification

1- Les caractéristiques physiques d'aérodrome nécessaire à la certification

Pour faire atterrir et décoller un avion en sécurité, un aérodrome doit se doter des moyens techniques et des installations nécessaires aux opérations aéroportuaires. Le Volume I de l'annexe 14 à la convention de l'aviation civile régit en détaille l'ensemble de ces moyens technique et pose les nomes de la construction et d'exploitation de l'infrastructure aéronautiques (aérodromes et installations de navigation aérienne). Il renvoi aux dispositions des annexes 3, 4, 10,11, et 15 de la même convention pour tout ce qui se rapporte aux éléments connexes à la sécurité d'aérodrome[401].

Ainsi ,les aérodromes doivent être aménagés, organisés et gérés de façon que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité soit toujours assurée lors des opérations de préparation des aéronefs, lors des opérations d'embarquement, de débarquement, de chargement et de déchargement, lors de la circulation des aéronefs ou des véhicules au sol, des décollages et des atterrissages ainsi que lors des approches et des départs. Tout se joue au cœur de l'aéroport.

Le cœur d'un aéroport est la vaste zone de mouvement qui va de la piste à l'aire de trafic en passant par les voies de circulation. Les spécifications relatives à leurs caractéristiques physiques, à savoir leur largeur, leur pente et leur distance par rapport aux

[400]- Le Volume I de l'Annexe 14 à la Convention contient des SARP relatives à la conception et à l'exploitation des aérodromes.

[401]- L'annexe 14 est en rapport directe avec les annexes 3, 4, 10,11, et 15 pour tout ce qui se rapporte aux obstacles, au levé du terrain et à la construction des installations de navigation aérienne.

autres installations constituent donc une partie importante de l'Annexe. Des spécifications concernant de nouvelles installations inconnues, lors de la création de l'OACI, telles que les aires de sécurité d'extrémité de piste, les prolongements dégagés, les prolongements d'arrêt, y sont aussi énoncées. Ces installations constituent les pierres angulaires de la sécurité de l'aéroport, celles qui déterminent sa forme et ses dimensions et permettent d'organiser la circulation des aéronefs sur l'air de manœuvre en toute sécurité.

1-1- Les installations d'aérodrome

Le niveau de sécurité d'un aérodrome est dépendant d'un équilibre entre, le système de pistes, le système de postes de stationnement et les zones d'entretien des avions. Ces éléments fonctionnels distincts sont reliés par des voies de circulation constituant un support d'échanges physiques entre les diverses sous systèmes de la plateforme aéroportuaire. La sécurisation dépend directement de l'utilisation optimale de l'aérodrome. D'où l'intérêt pertinent du manuel de conception des aérodromes de l'OACI (DOC 9157) et des instructions techniques de l'aviation civile (ITAC). Ces deux documents sont les références pratiques à utiliser pour la réalisation et la mise en œuvre de ces opérations d'infrastructure sur les aérodromes. Les principaux éléments constitutifs « côté air » de toute plate-forme aéroportuaire sont donc: les aires de stationnement, les voies de circulation et les pistes.

- **Les aires de stationnement[402]:** Ce sont les aires de la plate-forme aéroportuaire destinée à recevoir les avions pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, de la poste ou du fret, pendant le ravitaillement en carburant, le stationnement au repos et l'entretien. On peut distinguer plusieurs types d'aires de stationnement : les aires de stationnement destinées à l'aérogare de passagers et au fret, à l'entretien, au garage, à l'aviation générale basée sur la plate-forme et les airs de stationnement destinées au stationnement temporaire des avions de passage.

Cependant, Les évolutions des avions stationnés en « nose-in » peuvent parfois entraver des mouvements d'autres aéronefs gagnant leur poste ou le quittant. Ce problème ce reproduit généralement dans des aéroports ayant des airs de stationnement obsolète par rapport à une gestion efficace d'espace dans la disposition à nez ; ou encore pour des aéroports qui n'ont pas ou qui ne mettent pas le plan d'ensemble de l'air de trafic/air de stationnement à jour.

[402] - Annexe 14 de la convention OACI, section 9.4.

Les aires de trafic: aprons (Annexe 14 de l'OACI (chapitre 9.6): Les aires de trafic ou aprons sont les zones de raccordement entre les postes de stationnement et les voies de circulation, parfois comprises dans celles ci. Sur certains aéroports, selon leur infrastructure, cette zone peut être absente[403]. Le positionnement, les caractéristiques techniques et l'équipement de ces aires sont déterminés en fonction des besoins propres à chaque aérodrome et sont régie suivant les instructions techniques sur les aérodromes civils (ITAC) servent de base à la conception, à la réalisation et à l'équipement de ces aires.

Le manuel de service d'aéroport (Doc 9137)[404] 8e Partie, précise en détaille les particularités techniques des airs de trafic à savoir les normes de répartition spectrale des projecteurs de lumières et leurs couleurs[405] ; ainsi que la résistance de chaussé[406] . Celle-ci doit être capable de supporter la circulation des aéronefs surtout en cas de forte densité de circulation sachant que des aéronefs immobiles ou animés d'un mouvement lent créent des contraintes plus élevées que sur une piste.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité des airs de trafic. Le Manuel des services, et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) imposent l'inspection quotidienne de ces airs avec des contrôles répétés[407] le long de la journée.

- **Les voies de circulation (taxiway) :** Selon la définition donnée par l'OACI, une voie de circulation[408] est une surface délimitée et aménagée prévue pour que les avions puissent y circuler par leurs propres moyens depuis ou vers les terminaux, hangars ou pistes de décollage et d'atterrissage. Elles constituent un élément important pour le déroulement

[403]- L'exemple typique d'utilisation d'aprons concerne les postes de stationnement avec un système à jetées. Cette zone ne permet pas la circulation de deux avions en sens opposé et des restrictions de circulation doivent être introduites. Ainsi en général, pour éviter les conflits, l'avion qui n'a pas la priorité doit attendre sur la voie de circulation et laisser passer l'avion prioritaire par la zone de trafic. La zone d'apron est un tampon entre les voies de circulation et les postes de stationnement. Au moment du repoussage des avions, l'existence d'un apron évite le blocage de la circulation sur les voies de circulation voisines.

[404]- OACI DOC 9137.

[405]- La répartition spectrale des projecteurs d'aire de trafic sera telle que les couleurs utilisées pour les marques peintes sur les aéronefs, en rapport avec les opérations régulières d'avitaillement-service, et pour les marques de surface et le balisage des obstacles puissent être identifiées sans ambiguïté.

[406]- Des éléments indicatifs sur la résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1re Partie.

[407]- Les inspections sont effectuées au moins deux fois par jour lorsque pour les aéroports internationales.

[408]- Une voie de circulation est communément nommée taxiway dans le langage aéronautique.

d'un vol, cependant leur mauvaise gestion constitue souvent un facteur à risque dans la chaine causale des accidents aériennes.

D'ailleurs, l'expérience a bien montré que les voies de circulation peuvent devenir un élément critique pour la sécurité aéroportuaire. Face à une forte demande de trafic, la carence de voies de circulation ou la complexité du réseau de voies de circulation peuvent conduire à des situations ambivalentes souvent dans le cas:

− Des aéroports à une seule piste ne possèdent pas de voie de circulation parallèle. On ne trouve alors souvent qu'une seule entrée-sortie. La voie de circulation qui relie la piste aux installations terminales est alors unique ; des blocages peuvent apparaître lorsqu'un décollage suit un atterrissage.

− Des aéroports à plusieurs pistes avec un réseau complexe de voies de circulation, entraînant des traversées des pistes et des croisements multiples de voies de circulation. Les traversées de piste sont effectuées soit par les appareils qui rejoignent leur piste de décollage soit par les appareils qui viennent d'atterrir. Au niveau des croisements de voies, des conflits apparaissent entre les avions à l'arrivée et au départ.

L'exemple des accidents[409] survenus en 2010 dans la région AFI[410] nous enseigne sur la gravité des accidents d'airs de trafic :

- A Khartoum, le 1er octobre 2010, un Airbus A340 des Émirats en stationnement se préparait à décoller lorsqu'il a été percuté par l'aile d'un Airbus A330-200 de KLM qui passait;

- Le 5 octobre 2010 à l'aéroport international de Katoka au Ghana, deux avions – Lufthansa vol 567 et Turkish Airlines vol 624, se sont touchés du bout des ailes sur le tarmac comme ce dernier se préparait à rouler pour décoller;

- En décembre 2010 avec une aire de trafic fortement congestionnée pendant le Hajj, un avion KLM stationné sur la voie de circulation a dû tourner de presque 180 degré et avait presque percuté un autre avion stationné seulement à un (1) mètre plus loin; et

[409]- Dix-huitième réunion du groupe régional AFI Point 3.1 de l'ordre du jour: Planification opérationnelle d'aérodrome, mise en œuvre (apirg/18, WP/39) kampala, Ouganda (27 – 30 mars 2012).
[410]- African India Ocean Region.

- En décembre également un véhicule de service de piste a heurté un avion d'air Burkina à Yoff Léopold Sédar de Dakar.

Les incidents ci-dessus ne constituent qu'un indice de la réalité du chaos qui règne sur les aires de trafic et qui incite les organismes internationaux de renforcer le contrôle de l'application des règles internationales et d'œuvrer plus pour assurer la sécurité du trafic aéroportuaire.

Déjà l'OACI est catégorique pour l'application de toutes les règles techniques des surfaces d'aérodrome. Les voies de circulation sont strictement signalisées, la réglementation internationale[411] obligeant les autorités aéroportuaires à signaler et marquer les voies de circulation. L'installation des moyens de signalisation est obligatoire: panneaux lumineux, panneaux réfléchissants, balises lumineuses, barres d'arrêts, éclairages[412] et autres systèmes mobiles. Le marquage est fait selon des normes bien définies et se fait par de la peinture réfléchissante, il peut être axial ou transversal[413]. En dehors des signaux et des marques le l'OACI à travers son manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3e Partie, édite les éléments indicatifs sur la relation entre la résistance des voies de circulation et celle des pistes pour éviter tout problème d'affaissement de voie de circulation au moment de roulage[414].

Les pistes : Les pistes constituent l'air névralgique d'un aéroport. Elles représentent la structure la plus importante pour l'évolution des aéronefs et leur planification doit tenir compte de plusieurs critères tel que par exemple la direction des vents, l'estimation de la demande de trafic, l'implantation actuelle et future, les riverains, les conditions géologiques etc. Chaque critère fait l'objet d'une réglementation détaillée de la part de l'organisation internationale de l'aviation civile.

Au niveau international, l'Annexe 14, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes, et l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne, fournissent actuellement les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP), qui traitent des

[411]- Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3e Partie et l'annexe 14 OACI, 2éme partie.

[412]- Des éléments indicatifs sur l'éclairage des aires de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4e Partie.

[413]- Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2e Partie, l'emplacement des marques axiales et des feux de voie de circulation est spécifié aux § 5.2.8.6 et 5.3.16.11.

[414]- Tel que le cas du Boeing 737-800, de la compagnie aérienne algérienne Tassili Airlines qui a été, victime d'un affaissement de la piste avant son décollage de l'aéroport international 8 mai 1945 de Sétif en date du 30 Aout 2014.

occurrences se rapportant à la sécurité des pistes sur le plan de la conception et de l'exploitation des aérodromes.

La précision et la résolution des données sur les aérodromes sont définies par l'Annexe 15 de l'OACI (Information aéronautique) et le Doc 9674-AN/946 de l'OACI (Manuel du système géodésique mondial 1984 -WGS84). Elles sont associées à des « points de référence » sûrs, précisément référencés: les bornes du réseau d'appui WGS 84[415]; les seuils et/ou extrémités de piste(s); - le profil en long de(s) piste(s) ; et les aides à la navigation.

Hormis pour le profil de la piste, ces « points de référence » ou « repères » sont matérialisés physiquement et de manière durable par des moyens appropriés, explicités dans le Doc 9674.

Ces dernières années, l'OACI a également élaboré et actualisé des SARP supplémentaires sur les pistes et les travaux se poursuivent pour renforcer davantage la sécurité dans ce domaine au niveau mondial. La confusion et les sorties de pistes involontaires s'avèrent un élément ultime dans la chaine causale des accidents d'aviation civile. La catégorie des sorties de piste involontaires se révèle être le domaine sur lequel il est urgent de se pencher et d'effectuer des recherches[416]. Sur les 1 429 accidents de turboréacteurs et turbopropulseurs survenus entre 1995 et 2008, 431 étaient liés aux pistes (30 pour cent), et 417 de ces derniers étaient des sorties de piste involontaires (97 pour cent du total des accidents)[417].

L'erreur dans ce domaine s'avère immédiatement fatal, le vol Air France AFR1896 en provenance de l'aéroport Paris Charles-De-Gaulle (CDG) à destination de l'aéroport de Casablanca Med V (CMMN) en est un véritable exemple. En effet, le pilote commandant de bord avait l'autorisation de se poser sur la piste 35 L s'est posé par erreur sur la piste 35 R (réservée décollages) au moment ou un avion de la RAM AT 276 s'apprêtait, à ce moment là, à traverser cette piste. L'accident a été évité de justesse grâce à la clairvoyance du

[415]- Depuis le 1er janvier 1998, seul le référentiel WGS 84 est utilisé en matière de coordonnées géographiques pour l'ensemble des publications aéronautiques, l'élaboration des procédures aux instruments, l'établissement des cartes aéronautiques et les systèmes de navigation des aéronefs.

[416]- Journal, « Aviation Civile magazine », n°359, Octobre 2011, p12. Voir aussi le site internat : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Mag_DGAC_AC_359-1-2.pdf consulté en Avril 2014.

[417]- Journal de l'OACI, « Sécurité des pistes :Un aperçu du Symposium mondial 2011 de l'OACI sur la sécurité des pistes et pleins feux sur les mesures prises en la matière par un grand nombre d'États et industries »,vol 66, N°2, page 11.

commandant de bord de la RAM ‘’AT 276’’. Ce dernier surpris au cours du son roulage par la présence de l’avion d’Air France sur la piste qu’il devait s’apprêter a décidé de ne pas traverser la 35R pour s'aligner sur la 35L malgré l'autorisation initiale de la TWR/GMMN.

Si l'avion de la RAM avait effectivement traversé la piste, le Maroc et la France auraient été endeuillés avec un bilan très lourd.

Après enquête, il s’est avéré qu’en dehors de l’erreur du pilote d’air France[418] [419], la configuration de l’aéroport de Casablanca Mohammed V présente des risques de confusion entre les deux pistes ou entre une piste et le taxiway[420].

En effet, depuis la mise en service d’une deuxième piste parallèle à celle déjà existante au niveau de l’aéroport de Casablanca Mohamed V, un caractère récurent de confusion lors des atterrissages a été enregistré, soit entre les deux pistes elles-mêmes, soit entre l’une des piste et le taxiway. Les occurrences de ces confisions se sont produites selon la chronologie ci-après:

- 2003 : atterrissage sur le taxiway d’un avion exploité par la compagnie RAM.
- 2009 : une tentative d’atterrissage sur le taxiway (QFU35) d’un avion exploité par la compagnie JETAIRFLY.
- 2010 : atterrissage sur le taxiway (QFU17) d’un avion exploité par la compagnie RAM[421].
- 2010 : confusion de piste (17L et 17R) d’un avion exploité par la compagnie Turkish Airline.

[418]- Le commandant de bord du vol Air France est partiellement responsable de cette confusion de pistes du moment qu'il a demandé un atterrissage à vue en approchant de l'aéroport sans avoir prépare à l’avance son équipage : Le changement de stratégie d’approche n’a été abordé ni durant le briefing arrivée ni à posteriori, il y a donc un problème de Gestion inappropriée concernant le Cockpit Ressources Management. L’approche à vue n’a pas été envisagée par l’équipage durant le briefing arrivée ce qui a conduit à la confusion de piste par l’équipage lors de l’approche à vue.

[419]- Légère déviation de l’avion par rapport à la trajectoire nominale d’approche.

[420]- Rapport d’enquête technique, bureau d’enquête et d’analyse d’accident d’aviation civil ‘’BEA MAROC ‘’, événement ; « incident grave », le 08 Aout 2011, voir aussi site internet : http://www.bea.aero/docspa/2011/f-xc110808/pdf/f-xc110808.pdf

[421]- Le 22 décembre 2010, un Boeing 737 de la Royal Air Maroc (RAM), en provenance de Yaoundé, a effectué un atterrissage à vue à l’aéroport de Casablanca. Au lieu d’atterrir sur la piste 17L, il s’est posé sur la piste taxiway (voie de circulation dans laquelle les avions attendent avant de décoller) qui était inoccupée à ce moment là.

2011 : atterrissage sur le taxiway 35R au lieu et place de la piste 35L effectué par la compagnie Air France.

Face à ce problème récurrent, le bureau d'enquête et d'analyse procède chaque fois aux investigations conformément à la norme 3.1 de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et aux dispositions du code de l'aviation civile.

Compte tenu des faits établis, l'équipe d'enquête technique a conclu du problème de la configuration de l'aéroport de Casablanca Mohamed V et a établi sa recommandation au fournisseur de service seul responsable des installations des pistes. Les principaux termes de recommandation, concernent les événements précédents relatifs à la confusion des pistes entre elles et les pistes et le taxiway de cet aéroport au moment de l'atterrissage, se résument dans la reconfiguration des pistes de l'aérodrome.

Il faut mentionner que les investigations sur ces incidents graves ont pour seul objectif la prévention de futurs incidents ou accidents et ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités.

1-2- Les services aux aérodromes

➢ **Service de sauvetage et d'incendie (SSLIA) :** L'existence du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie dans les aéroports revêt une importance capitale dans la sécurité des vols. Il constitue une exigence essentielle pour la certification d'aérodrome.

En effet, SSLIA a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef dans la zone dite « d'aérodrome » ou dans la « zone voisine d'aérodrome » par la mise en place sur les plates-formes de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis[422]. C'est un service de première intervention d'urgence dans l'attente du déploiement du dispositif que prévoit le plan de secours spécialisé d'aérodrome[423].

La réglementation internationale, issue de l'annexe 14 de l'OACI[424], a été profondément modifiée pour tenir compte des évolutions techniques[425], financières, juridiques

[422]- Norme 3.1 de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.
[423]- Préambule de l'Instruction Technique relative au fonctionnement et organisation du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs au Maroc, N° 1845 DAC/DOEA/SAC du 29 Aout 2005.
[424]- Décret n° 2-12-754 du 18 Joumada II 1434 (29 avril 2013) Relatif au plan d'urgence de l'aérodrome au Maroc.
[425]- Volume I, Chapitre 9, Norme 9.1.2 /Norme 9.1.3.

et organisationnelles qui ont affecté cette mission. Les exigences imposées, par celle ci, aux États sont transcrites dans le manuel des services d'aéroport (OACI : document 9137-AN / 898). Elles concernent en générale, la fourniture des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, aux aérodromes sous licence, en moyens techniques, financiers, et humains appropriés à leurs besoins.

Néanmoins, les principaux domaines abordés par la nouvelle réglementation demeurent la formation[426] du personnel et son entraînement continu aux cas d'urgences.

Par ailleurs, l'octroi des licences aux aérodromes pour l'utilisation publique demeure tributaire de l'existence au sein de la plate forme d'un service approprié de sauvetage et de lutte contre l'incendie minimum (SSIS). De surcroît, le chapitre 9 de l'annexe 14 à la convention OACI oblige les États à établir un plan d'urgence adapté à l'exploitation de chaque aérodrome. Le plan doit prévoir la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant à un aérodrome ou dans son voisinage.

Le Maroc comme tous les autres États membre de l'organisation d'aviation civile internationale doit respecter les nouvelles exigences supérieures de sécurité fixées par le chapitre 9 de l'annexe 14 à la convention. C'est dans ce sens que le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'équipement et du transport, se sont chargés, d'exécuter le nouveau décret adoptant les exigences imposées par l'OACI[427]. Ce

---

[426]- Sur le plan technique, les avions gros porteurs nécessitent des moyens plus performants et plus développés que ceux utilisés au par avant.

[427]- L'annexe 1 à l'Instruction Technique N° 1845 DAC/DOEA/SAC du 29 Aout 2005 relative au fonctionnement et organisation du service de sauvetage et de lutte Contre l'incendie des aéronefs au Maroc dispose que: « Le programme de formation devrait comprendre une instruction initiale et une instruction périodique dans les domaines suivants au moins:

a. connaissance de l'aéroport;
b. connaissance des aéronefs;
c. sécurité du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
d. systèmes de communication d'urgence de l'aérodrome, y compris les alarmes concernant les incendies d'aéronefs;
e. utilisation des tuyaux, lances, tourelles et autres appareils nécessaires pour répondre aux spécifications de la présente instruction;
f. application des types d'agents extincteurs nécessaires pour répondre aux spécifications du présent arrêté
g. assistance à l'évacuation d'urgence des aéronefs;
h. opérations de lutte contre l'incendie;
i. adaptation et utilisation de l'équipement intégré de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;
j. marchandises dangereuses;
k. connaissance des tâches du pompier dans le cadre du plan d'urgence de l'aérodrome;
l. vêtements protecteurs et équipement respiratoire ».

texte a pour objectif de réglementer le secteur de l'aviation civile en matière de gestion des situations d'urgence aux aéroports[428]. Il prévoit de faire face, d'une façon ordonnée et efficace, aux différentes situations exigeant la prise en considération du souci sécuritaire en période d'urgence.

Il précise également les types d'événements susceptibles d'avoir lieu dans un aérodrome où la sécurité doit être prise en compte. Le même texte décrit l'organisation et le fonctionnement du centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) et du poste de commandement mobile(PCM). Entités appelées à gérer une situation d'urgence afin de maintenir la sécurité de l'exploitation et de riposter pour le retour à la normale des opérations aériennes.

Ainsi, on adoptant le nouveau décret[429], le Maroc transcrit à la lettre les exigences apportées par la nouvelle réglementation internationale. Il se conforme ainsi aux standards internationaux et se considère comme un bon élève de l'organisation internationale de l'aviation.

Aujourd'hui, la fonction SIS aux aéroports a subi d'importantes transformations marquées essentiellement par une refonte complète de l'Annexe 14 de l'OACI avec l'introduction de nouvelles normes techniques applicables aux services et aux moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA).

- **Le service prévention du risque aviaire : une réglementation qui se durcit**

D'emblée, la présence des animaux sur les pistes et aux alentours des aérodromes est inéluctable. Les risques animaliers surtout celui de l'envahissent des oiseaux des espaces aéroportuaires demeure ainsi un des risques majeurs d'accident et d'incident du transport aérien. Conscient de cette réalité l 'OACI impose aux État d'instaurer une réglementation stricte, des moyens, des modes, et méthode d'éloignement d'animaux des zones aéroportuaire. De surcroît, elle fait de l'existence du service du péril aviaire une condition sinéquanone pour

[428]- Décret n° 2-12-754 du 18 joumada II 1434 (29 avril 2013) adoptant les exigences imposées par l 'OACI

[429]- Le décret idem traitent des aspects fonctionnels et techniques du SSLIA et abordent les cinq thèmes suivants :

- l'organisation du service;
- les moyens humains;
- les moyens matériels;
- le fonctionnement du service;
- le contrôle de l'Etat.

la certification des aérodromes. Il faut ainsi préciser que le cadre réglementaire du péril aviaire est posé par l'annexe 14 (partie 1) de l'OACI et par le document Doc 9137-AN/898 de la même convention. Ce dernier impose aux États d'introduire dans leur manuel d'exploitations les spécificités nécessaires à la gestion du service du péril animalier. Il ainsi obligatoire l'organisation d'un comité national[32]; l'établissement d'un programme de lutte contre le risque[430] dont lequel il doivent impérativement définir les responsabilités des différents intervenants; la gestion de l'environnement et modification des milieu[431], la définition des méthodes d'éloignement des oiseaux[432], l'identification du personnel aéronautique responsable de cette tache et la définition des programmes d'action contre les risques en la matière[433], l'évaluation du programme d'action sur la faune[434]..... et d'autre instructions nécessaires à la bonne gestion du service du péril aviaire.

Par ailleurs et afin d'accompagner les évolutions réglementaires, le chapitre 9.4 de l'annexe 14 à convention de l 'OACI étend les normes de base applicable en matière de prévention de péril animalier longtemps limité à la prévention du risque aviaire, à l'ensemble des risques de collision entre un aéronef et un animale lors des opérations de décollage et atterrissages.

Des comités régionaux et internationaux, comme le «comité Européenne sur le péril aviaire (BCSE) », ou des ateliers régionaux de l 'OACI sur la réduction du risque aviaire, donnent aux États l'opportunité d'acquérir des connaissances et de l'expérience dans la mise en œuvre des programmes d'action efficaces. Le « *green booklet* » mis au point par le comité Européen sur le péril aviaire contient des informations efficaces aux pratiques des États en la matière.

Au Maroc, l'instruction technique 1876 DAC/DOEA/SAT du premier Septembre 2005 relative à la prévention du péril aviaire sur les aérodromes introduit les mesures de prévention de collision entre des oiseaux est des aéronefs. Un service de prévention du péril aviaire est rendu, sous l'autorité du commandant de l'aérodrome[435], pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome, à l'exclusion de la

[430]- Idem.
[431]- Chapitre 2 document OACI 9137-AN/898, 3éme partie «Lute contre le risque aviaire » troisième édition 1991
[432]- Chapitre 2 idem.
[433] - Chapitre 7 idem.
[434] - Chapitre 8 idem.
[435]- Chapitre 9 idem.

période nocturne[436]. L'ensemble des moyens de protection, les dispositions portant sur l'aménagement du milieu à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire ainsi que les règles selon lesquelles le service de prévention du péril aviaire est rendu sont définis pour chaque aérodrome, en fonction de la situation ornithologique locale[437].

Cependant pour satisfaire aux évolutions des normes de l'OACI (annexe 14, volume 1 chapitre 9), le Maroc a introduit en 2011 une nouvelle instruction technique[438] avec l'appellation de « ….prévention contre le risque animalier sur les aérodromes ». On constate alors que la Maroc suit les mêmes évolutions que celles de l 'OACI étendant les normes de base applicables en matière de prévention de risque aviaire aux risque animalier. D'emblée les dispositions de la nouvelle instruction ne se limitent plus à la lutte contre le risque de collision entre les oiseaux et les aéronefs (risque aviaire) mais ont élargi le champ d'application à tous les animaux (risque animalier). Par ailleurs, cette nouvelle instruction, confie la lutte contre le risque aviaire aux exploitants d'aérodrome civils, sous l'autorité des préfets. Cette évolution s'est accompagnée de l'octroi de moyens financiers correspondants, à travers la taxe d'aéroport instituée depuis le 29 Décembre 1992 et abroger par décret du 7 mars 2012)[439].

Le service de prévention du péril animalier peut être confié au SSLIA, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé. Les mesures de prévention associées sont organisées par l'exploitant d'aérodrome:

- Une gestion appropriée de l'environnement naturel et la pose de clôtures adaptées pour minimiser la présence d'animaux (lutte écologique) doit rendre l'enceinte de l'aérodrome inhospitalière pour les animaux;

- Des mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvements des animaux, mises en œuvre de façon permanente ou occasionnelle, doivent permettre de les tenir éloignés des aéronefs.

[436]- Chapitre 11 idem.
[437]- Article premier de l'instruction technique 1876 DAC/DOEA/SAT du premier Septembre 2005 relative à la prévention du péril aviaire sur les aérodromes.
[438]- Article 6 idem.
[439] -Article 2 idem.

2- Caractéristiques techniques d'aérodrome nécessaires à sa certification

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est installé des servitudes aéronautiques destiné à assurer la protection de l'aérodrome dans son extension maximale. Il s'agit des mesures nécessaires pour empêcher toute érection d'obstacles gênants incompatibles, en termes de sécurité aérienne, avec les modalités d'exploitation des aérodromes. Ces servitudes comprennent[440] :

1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radio-électriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

2- 1- Servitudes aéronautiques de dégagement

Elles sont destinées à assurer la protection de l'aérodrome et la délimitation des constructions ou des obstacles de toute nature aux alentours de l'aéroport selon un plan de servitude défini par une réglementation précise. Ce dernier est composé d'un ensemble de surfaces horizontales, inclinées ou coniques entourant les pistes de l'aérodrome, sous l'emprise desquelles les obstacles terrestres peuvent être interdits, supprimés ou soumis à des conditions de balisage.

Le plan de servitude est établi sur la base du dispositif de piste(s) et de son mode d'exploitation qui a été défini pour garantir le développement au stade ultime de l'aérodrome. Son rôle est de restreint l'édification d'obstacles à proximité de l'aéroport de manière à assurer la sécurité des avions lors des phases d'approche et de décollage. Par ailleurs les servitudes aéronautiques ont aussi pour rôle d'éviter que de nouveaux obstacles ne viennent remettre en cause ce qui avait été accepté au moment de leur établissement. Il est cependant

[440]- Instruction technique 1726 DAC/DEAA/SSA relative aux mesures de prévention et de lutte contre le risque animalier sur les aérodromes.

intéressant de mentionner que le PSA est un document juridique opposable aux tiers et fait souvent l'objet d'une enquête publique de droit commun. Ces tiers sont généralement les riverains de l'aérodrome qui n'ont pas le droit librement d'aménager ou de construire de nouveaux équipements qui ne respecteraient pas la réglementation en vigueur.

L'exemple des réparations effectuées par un particulier à son habitation en bordure de l'aérodrome de Bruxelles-National on ait une véritable preuve de l'opposabilité des servitudes aériennes. En effet dans cette affaire la Cour d'appel confirme l'opposabilité des servitudes non-aedificandi[441] établies en vertu de la Convention de Chicago, et approuvée par la loi française du 30 avril 1947[442].

- **Fondement juridique du plan de servitude au Maroc**

Les plans des servitudes aéronautiques au Maroc sont établis selon disposition de la loi 40-13 du 16Juin 2016 constituant le nouveau code de l'aviation civile[443], de l'arrêté du ministre des transports et de la marine marchande N°1428 du 1er juin 2000 et de l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 1327-13 du 5 Joumada II 1434 (16 avril 2013 Au Maroc, fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aériennes de dégagement associées aux installations radioélectriques. L'ensemble de cette réglementation se fait dans le respect des normes et recommandations adopté par l'article 14 de la convention de l'aviation civil.

Ce corpus de règle juridique est appliqué minutieusement par l'ensemble des administrations concernées. De surcroit, des dispositions sont prises au niveau local par l'administration chargée du contrôle de l'urbanisme en collaboration avec le fournisseur de service chargé de la gestion aéroportuaire.

Il est cependant intéressant de mentionner que le plan de servitude aéronautique est un document d'urbanisme annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il fait l'objet d'une procédure administrative d'instruction et d'approbation lourde comportant notamment d'une enquête publique. De ce fait, les projets d'expansion des zones de construction, de lotissement et d'aménagement urbain sont soumis de facto à l'examen, des

[441]- désigne une zone non constructible, bien souvent une parcelle de terrain. Une servitude est une délimitation du droit de la propriété, dès lors qu'on est en présence d'un fonds dominant, à savoir la terre, et d'un fonds servant, c'est à dire la parcelle.

[442]- Jurisprudence belge relative au droit international par Joe Verh even assistant à l'université de LOUVAIN année 1966 (2e partie), p. 385.

[443]- Titre III, Article 131§1 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc.

Directeurs des Agences Urbaines, des Présidents des Communes Urbaines ou Rurales et à l'approbation préalable des services techniques de la Direction des Bases Aériennes, à Rabat.

A ce titre il importe que, au niveau local, des dispositions soient prises pour assurer un suivi régulier des obstacles, notamment de tous les obstacles pris en compte dans la conception des procédures aux instruments, en particulier des procédures d'approche de précision et de décollage par faible visibilité. De surcroit, le service local d'infrastructure en liaison avec le prestataire[444] de services de la navigation aérienne se charge de la tenue à jour du fichier obstacles[445] [446] de l'aérodrome et du contrôle continue des obstacles susceptibles de menacer la sécurité du transport aérien[447]. Ce ci dit, il est intéressant de préciser que les obstacles temporaires ou mobiles ne sont pas intégrés au fichier obstacles. Leur existence,(événementielle ou récurrente) et leur suppression doivent être portées à la connaissance du prestataire de services de la navigation aérienne chargé de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome. Il appartient à celui-ci de prendre, le cas échéant, toute mesure appropriée concernant la circulation des aéronefs, la conception et l'exploitation des procédures aux instruments.

- **Effet juridique du PSA :** La mise en application du plan de servitude induit d'une part :

- l'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer, des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité[448] (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,

[444]- Article 3 de l'Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1428-99 du 28 safar 1421 (1er juin 2000) pris pour l'application des articles 47 à 51 du décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, relatifs aux servitudes aériennes, publié au Bulletin officiel n° 4814 du 17 rabii II 1421 (20 juillet 2000).

[445]- J. Verh oeven, « jurisprudence belge relative au droit nternational », 2éme partie, 1966, p 385, voir aussi le site internet: bdi.bruylant.be/.../rbdi%201992.2%20-%20pp.%20599%, (Publication consulté le mois d'Aout 2014).

[446]- Le prestataire de service aéroportuaire est surtout chargé de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne sur la plate forme aéroportuaire, sous la responsabilité du commandant d'aérodrome.

[447]- L'Annexe 15 OACI et le Doc 9674 de l'OACI renseignent sur la qualité des données que doit contenir le fichier d'obstacle.

[448]- La réalisation ou la mise à jour d'un fichier obstacles est obligatoire pour toute création, modification ou révision d'une procédure d'approche de précision.

- l’interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative[449].

Par ailleurs, les installations nécessaires à la conduite de certains travaux peuvent avoir lieu par dérogation. En effet, le représentant de l’État territorialement compétent peut autoriser, dans les mêmes zones, et pour une durée limitée qu’il précise, des constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux sous réserve qu’une étude technique approuvée par le ministre chargé de l’aviation civile et, démontre que la sécurité de l'exploitation des aéronefs n’est pas compromise.

Il est ce pendant intéressant de mentionner que même hors des zones grevées de servitudes de dégagement, les constructions et autres installations dont la hauteur est susceptible de constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, sont soumises à une autorisation spéciale du ministère de l’aviation civil. Leur édification est assujettie à des conditions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité de la circulation aérienne[450].

Et d’autre part :

-La réparation du dommage causé au propriétaire par le bénéficière :

La réparation du dommage causé par l'établissement des servitudes aéronautiques se fait généralement selon un système d’indemnisation donnant lieu à une réparation pécuniaire proportionnelle au préjudice causé; ou encore selon le régime d’expropriation s’il y a lieu[451]. Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé entre eux et le représentant du ministre chargé de l’aviation civile une convention qui précise :

1. Les modalités et délais d’exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;

2. L’indemnité, s’il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l’exécution des travaux;

[449]- L’Annexe 15 et le Doc 9674 de l’OACI.
[450]- Article134 du nouveau code de l’aviation civile id.
[451]- Article 133 id.

3. L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Pour la réalisation des balisages, l'autorité compétente dispose du droit d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur les murs extérieurs et sur la toiture. L'administration peut faire exécuter les travaux d'office au frais des personnes civilement responsables[452].

2-2- Les servitudes aéronautiques de balisage

Les servitudes aéronautiques de balisage sont définies selon les dispositions des paragraphes 5.2.4.9, 5.2.4.10, 5.3.5.5, 5.3.8.1, 5.3.9.7, 5.3.10.3, 5.3.10.7 et 5.3.12.6 du chapitre 6 de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI. Celles-ci imposent une certaines uniformisation des normes de marquage et de balisage des seuils décalés et apportent certaines recommandations opérationnelles. Elles font obligation de pourvoir certains obstacles, naturels ou artificiels, dangereux pour la circulation aérienne. Les normes impose ainsi des balises lumineuses de jour ou de nuit pour marquer la hauteur, le diamètre ou encore le lieu d'implantation de la structure. Ces feux d'obstacle fonctionnent selon différentes intensités, différentes couleurs, diurnes ou nocturnes.

Outre les balises d'obstacle, le volume 1, chapitre 6 de l'annexe 14, impose les règles des balises frangibles nécessaires au guidage des pilotes au moment de décollage et d'atterrissage de l'avion. Elles sont généralement situées près d'une piste ou d'une voie de circulation, et sont suffisamment basses pour laisser une garde suffisante aux hélices ou aux fuseaux moteurs des aéronefs à réaction. Le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6em Partie, nous enseigne sur les précisions techniques nécessaires à leur installation et à leur fonctionnement.

- **Fondement juridique des servitudes de balisage au Maroc**

Au Maroc, le balisage des obstacles doit être conforme aux dispositions du décret du 10 Juillet 1962 portant réglementation de l'aviation civil et de l'Annexe 14 volume 1 de

[452]- L'expropriation au Maroc se fait selon disposition du Dahir n° 1-81-254 (11 rejeb 1402) portant promulgation de la loi n° 7-81 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire (B.O. 15 juin 1983).

l'OACI. La loi 40/13 dans ses articles 129, 130, 131 et 132 reprend les mêmes dispositions de l'article 51 de l'ancien décret de l'aviation civil (abrogé par la nouvelle loi) et confère à l'autorité chargée de l'aviation de déterminer par arrêté les obstacles susceptibles de présenter un danger pour la circulation aérienne[453]. Ces obstacles doivent faire l'objet soit d'un balisage de jour et de nuit, visuels ou radio électriques destinés à signaler leur présence aux pilotes[454].

Le balisage de ces obstacles fait l'objet, dans chaque cas, d'une étude technique. Il concerne:

■ Les obstacles massifs et minces si leur sommet se trouve à moins de 10 mètres au dessous de la surface de dégagement[455].

■ Les obstacles filiformes si leur sommet se trouve à moins de 20 mètres au-dessous de la surface de dégagement[456].

➢ **Effet juridique des servitudes de balisage**

Les servitudes aéronautiques de balisage autorisent l'administration de l'aviation civile à exercer le droit de passage, le droit d'ébranchage ou d'abattage d'arbres ou plantations et le droit d'appui sur les murs extérieurs et toitures des immeubles[457].

Les frais d'installations, de fonctionnement et d'entretien des dispositifs de balisage sont à la charge des personnes qui ont crée l'aéroport[458]. Au Maroc ces frais étaient à la charge de l'Etat, sauf pour les lignes de transport et de distribution d'énergie électrique ou les câbles de transporteurs aériens, dont le balisage est à la charge des exploitants[459] . Le nouveau

[453]- Idem.

[454]- l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1428-99 du 28 safar 1421 (1er juin 2000) pris pour l'application des articles 47 à 51 du décret n° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, relatifs aux servitudes aériennes.

[455]- Article 3 (2b) de l'arrêté Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1428-99 du 28 safar 1421 (1er juin 2000) portant réglementation de l'aéronautique civile, relatifs aux servitudes aériennes.

[456]- Obstacles massifs: L'obligation de baliser de nuit, les obstacles massifs dépassant une surface parallèle aux surfaces de dégagement et située à une distance de dix mètres (10 m) verticalement au-dessous de celle-ci.

[457]- Article 3-2-a de l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1428-99 du 28 safar 1421 (1er bjuin 2000), Id.

[458]- Article 3-2-b de l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1428-99 du 28 safar 1421 (1er juin 2000), Id.

[459]- L'article 51 du décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) dispose que : « Pour la réalisation des balisages visés au paragraphe 1er du présent article, l'administration dispose des droits d'appui, de passage d'abattage d'arbres, d'ébranchage et d'installation sur murs extérieurs et toitures.».

code ajoute une petite nuance, on précisant que ces frais sont à la charge, selon le cas, du créateur ou de l'exploitant des obstacles visés à l'article 101[460].

Le nouveau code rajoute une nouvelle sanction, allant de vingt mille à cent mille dirhams pour tout créateur et exploitant d'aérodrome n'ayant pas respecté les règles d'exploitation notamment les règles d'entretien du matériel de balisage[461] [462]. La même peine est interjetée pour les personnes qui érigent une installation constituant un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne sans disposer de l'autorisation prévue à l'article 299 du nouveau code.

En dehors du balisage de tout obstacle jugé dangereux pour la circulation aérienne, (y compris les parties inutilisables de l'aire de mouvement d'un aérodrome), la loi autorise sans délais la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne. Les riverains des aéroports sont tenus de se soumettre à la réglementation en vigueur sous peine de subir des sanctions pénales.

Par ailleurs, les servitudes aéronautiques de balisage ne privent pas le propriétaire des droits de se clore, de réparer, de démolir ou de surélever. Cependant, il ne peut exercer ces droits qu'avec l'autorisation des services de l'aviation civile. Les indemnités dues en raison des servitudes aéronautiques de balisage sont fixées à l'amiable ou, à défaut, par le Juge.

3- Equipement aux aérodromes

3-1- Les équipements de bases

Un aéronef ne sera pas conduit de façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou pour les biens d'un tiers. Les aérodromes nécessitent un équipement spécifique permettant l'atterrissage et le décollage d'avion en toute sécurité. L'annexe à l'Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 2565-06 du 16 rabii II 1428 (4 mai 2007) sur les conditions d'homologation et d'exploitation des aérodromes fixe les normes d''équipement des aérodromes en: - alimentation électrique; - aides radioélectriques et aides radio à la navigation; - aides visuelles; - indicateurs et mesure de direction et de force du vent; - mesure de la visibilité, de la portée visuelle de piste et de la hauteur de la base des nuages .

[460]- Article 133 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc.
[461]- Article 302 de La nouvelle loi N°40-13 portant code de l'aviation du 16 Juin 2016.
[462]- C'est le cas en Europe et au Etats Unis où certaines aéroports sont crées par des personnes privées.

Les spécifications de chaque équipement doit être conformes à celles de l'Annexe 14 à la convention relative à l'aviation civile internationale, et complétées selon le type d'exploitation par les spécifications réglementaires particulières développées dans les instructions techniques propres à chaque domaine.

Les équipements nécessaires à la navigation aérienne qui doivent être installés, de par leur conception ou leur fonction, à l'intérieur d'une bande de piste ou de voie de circulation ou à leurs abords immédiats doivent répondent aux dispositions de l'annexe à l'arrêté du 4 Mai 2007, à l'instruction technique 5674 DAC/DIA du 21 Septembre 2016 relative aux caractéristiques physiques des aérodromes civils et à l'instruction technique 1760 DAC/DIA du 20 Octobre 2014 relative à l'implantation du matériel et des installations sur les airs opérationnels. Les textes sus mentionnés posent ainsi le cadre réglementaire pour les équipements nécessaires aux besoins de la navigation aérienne et la sécurité de la circulation des aéronefs sur la plate forme aéroportuaire.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que les exigences en matière de conception et d'exploitation technique des aérodromes portent principalement sur les normes et pratiques prescrivant les spécifications techniques exigées dans les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique relative aussi bien aux installations et implantations destinées à servir les servitudes aéronautiques des airs opérationnels et qu'a celle des installations du matériel électriques aéroportuaire[463], en application des dispositions de l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 2565-06 du 16 rabii II 1428 (4 mai 2007) sur les conditions d'homologation et d'exploitation des aérodromes fixe les normes d''équipement des aérodromes.

Les aides radio à la navigation sont mises en service conformément à la réglementation en vigueur. Leurs caractéristiques et leur implantation sont conformes aux dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI.

- Cas de l'ILS: Le calage de l'alignement de descente est conforme aux dispositions du Doc 8168 de l'OACI volume II. Le calage optimum de la pente en approche finale est de 3° (soit 5,2%).
- Cas des radars d'approche de précision

Les radars d'approche de précision (PAR et SPAR) sont des équipements destinés à réaliser des approches de précision de catégorie I. Leurs caractéristiques techniques sont

[463]- Instruction technique 5542/DAC/DIA du 9 Septembre 2016 , fixant les spécifications techniques des installations électriques aéroportuaires.

conformes aux dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI. Le calage du plan de descente est conforme aux dispositions du Doc 8168 de l'OACI volume II. Des pentes inférieures à 3° ne devraient pas être utilisées afin d'harmoniser toutes les procédures, d'une part et de préserver l'environnement ainsi que de permettre une meilleure séparation avec les trajectoires à vue, d'autre part.

Par ailleurs, toutes les installations sont conçues et réalisées de manière à assurer la sécurité de la circulation des aéronefs en vol en conformité avec les caractéristiques techniques que doivent présenter les aérodromes en application des articles 99 , 102 et 234 de la loi n°40/13 portant réglementation de l'aéronautique civile promulgué par Dahir 1-16-61 du 24 Mai 2016. Une intention particulaire est donnée au système des installations électriques des aides visuels et des aides radionavigation des aérodromes[464]. Sa conception et sa réalisation doivent tenir compte des facteurs susceptibles de provoquer des anomalies de fonctionnement, tel que les perturbations électromagnétique, perte de ligne, détérioration de la qualité du courant ou autre anomalies[465]. Par ailleurs, l'aérodrome doit disposer d'une alimentation appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations électriques au niveau de l'aéroport[466]. En revanche, le système doit fonctionner de manière à ne pas donner d'indications visuelles inadéquates trompant le pilote et compromettant la sécurité de la navigation.

3-2- Equipements particuliers

Outre les équipements généraux, les aérodromes sont dotés des équipements particuliers dont l'utilité dépend des besoins des différents exploitants habituels de l'aérodrome. En général, les équipements doivent être installés et utilisés de manière à limiter au strict minimum les risques de dommage pour les aéronefs. Lorsqu'ils constituent un obstacle, ils sont balisés[467] et répertoriés dans le fichier obstacles. Ils sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

---

[464]- Article 4, instruction technique 5542/DAC/DIA idem.

[465]- Article 4 Paragraphe 2 article idem.

[466]- Article 4 Paragraphe1, Article 4 alinéa 2 idem.

[467]- Le balisage concerne toute structure élevée constituant un danger pour la sécurité de la circulation aérienne. IL est régie selon les normes OACI (annexe 14, chapitre 6) au niveau international, et selon les dispositions de la loi 40/13 du code de l'aviation civile au Maroc. En fonction de la hauteur, du diamètre ou encore du lieu d'implantation de la structure, différents types de balisage lumineux sont préconisés par la norme OACI: différentes intensités, différentes couleurs, diurnes ou nocturnes, etc.
L'OACI définit donc les caractéristiques des feux d'obstacle aérien, et formule ses recommandations quant à leur utilisation.

Notre propos ne s'intéressera donc qu'aux équipements particuliers situés dans la bande de piste, les prolongements dégagés et les bandes de voies de circulation.

Indicateurs éclairés de distance de piste (IRDM) : S'ils sont installés, les indicateurs éclairés de distance de piste, communément appelés « panneaux de distance restante », établis conformément aux dispositions de l'Annexe 14 Vol. 1 and Part 4 OACI et du STANAG468 3316 édition 10, ne sont installés que d'un seul côté de la piste, de préférence sur le côté gauche du QFU469 le plus employé.

Ces panneaux sont frangibles, conformément aux dispositions du paragraphe 1-2 de l'annexe à l'instruction technique 1760 DAC/DIA du 20 Octobre 2014 relative à l'implantation du matériel et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes. Ils sont répertoriés en tant qu'obstacles470 dans la bande aménagée.

Brins d'arrêt : Le rôle d'un brin d'arrêt est de stopper un avion en phase d'atterrissage ou de décollage. C'est le pilote qui décide de l'utilisation du brin d'arrêt. L'utilisation de cet équipement fait l'objet de consignes d'exploitation particulières. Son existence est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Ce pendant, les éléments constituant les brins d'arrêt ne peuvent pas être rendu frangibles.

Les mesures de sécurité exigent que les ensembles de freinage doivent être enterrés. S'ils ne peuvent être totalement enterrés, ils sont installés de manière à ce que leur hauteur soit aussi basse que possible et le sol aux abords est aménagé pour réduire les risques de dommages pour les aéronefs. Ils constituent alors des obstacles qui doivent être rendus clairement visibles pour les équipages.

Bien que n'étant pas frangibles, les poulies sont tolérées en bord de piste compte tenu de leurs faibles dimensions. En revanche, le support de l'armoire de commande, s'il en existe une, doit être rendu frangible et conçu en conséquence.

---

[468] - Code définissant les normes d'éclairage d'un aérodrome.

[469]- Le QFU désigne l'orientation magnétique de la piste en degré par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire.

[470]- Il est considéré comme un obstacle tout matériel ou toute installation qui sont nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs et qui doivent être placés sur la portion non nivelée d'une bande de piste, ce matériel ou cette installation doivent être frangibles et placés aussi bas que possible pour réduire les risques de dommages pour les aéronefs.

Les feux de bord de piste ou de prolongement d'arrêt situés dans l'aire balayée par le système d'arrêt sont encastrés. Ils sont conçus de manière à ne pas créer de « trou noir » dans le balisage, qu'il soit directionnel ou omnidirectionnel, basse ou haute intensité.

Barrières d'arrêt 471 : Le rôle de la barrière d'arrêt est d'arrêter en extrémité de piste un avion dont la phase d'atterrissage ou de décollage est accidentellement prolongée. Le système peut fonctionner, soit en mode automatique à l'aide de cellules détectant le passage de l'avion, soit par action de la tour de contrôle après demande du pilote. Ce dispositif devrait être progressivement remplacé par des brins d'arrêt.

Indicateurs éclairés de câble d'arrêt (IACM) : Sur les pistes dotées de câbles, l'emplacement de ces équipements est matérialisé par des indicateurs éclairés de câble d'arrêt, conformes aux dispositions du STANAG 3316.

Pélicandromes : Les pélicandromes sont des équipements nécessaires aux opérations de la sécurité civile. Ils sont installés en dehors de la bande de piste. Si, pour des raisons opérationnelles, ils doivent être installés dans la bande d'une voie de circulation, ils sont alors considérés comme des obstacles et disposent du marquage et du balisage lumineux réglementaires.

L'utilisation de cet équipement fait l'objet de consignes d'exploitation particulières. Son existence est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Stations de rinçage et/ou de lavage – Aires de dégivrage et/ou de déverglaçage : Ces équipements particuliers sont disposés sur des aires spécifiques ou dans des parties de voie de circulation spécialement aménagées, situées en dehors de la bande de piste. Un balisage spécifique permet leur identification par les équipages. L'utilisation de cet équipement fait l'objet de consignes d'exploitation particulières. Son existence est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

[471]- Une barrière d'arrêt est constituée: - de cellules de capteurs d'approche de l'avion sur la barrière; - d'une tresse traversant la piste, retenue par deux freins disposés de part et d'autre de la piste et guidée par des poulies ; - d'un filet (hauteur environ 4 m) fixé entre deux mâts (hauteur environ 6 m) rabattables placés en bord de piste, le câble de freinage passant dans la partie basse de celui-ci; - d'une armoire permettant de protéger le poste de commande du système.

B- Le processus de certification d'aérodrome

La certification d'aérodromes est le gardien garant de la sécurité des plates formes aéroportuaires. Son principal objectif est de garantir la conformité des aérodromes et des installations aux normes en vigueur, ainsi que le respect des protocoles adéquats qui visent à minimiser les risques associés aux opérations des aéronefs sur le terrain d'aviation. Il s'agit d'un processus complexe, qui exige un dévouement constant, qui se poursuit nécessairement dans le temps et qui évolue en fonction des nouvelles technologies.

Le dossier de demande est constitué par: un formulaire de demande et un manuel d'aérodrome[472].

a) La demande de certification

Chaque demandeur d'un certificat d'exploitation d'aéroport a droit à un certificat si le processus de demande est effectué et complété conformément aux dispositions de l'annexe 14 OACI, aux FAR 139 aux USA, au règlement UE 139/2014 en Europe et disposition du nouveau code d aviation civile au Maroc. Le demandeur doit démontrer sa capacité de fournir des opérations aéroportuaires sûres et de se conformer aux exigences d'une certification aéroportuaire approuvé par le manuel de l'organisation internationale d'aviation civile. La demande doit comporter méticuleusement toutes les informations et les détails et sur le demandeur, et sur les caractéristique physiques et techniques de l'aéroport.

Au Maroc, La demande de certification se fait au près de la Direction de l'Aéronautique Civile[473]. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants[474]:

- nom et adresse du postulant;

- renseignements sur l'organisation administrative de l'exploitant des aérodromes ;

---

[472]- Au Maroc la certification des aérodromes se fait selon disposition de l'instruction technique N° 2354/ DAC/DNA du 1ere Novembre 2005 relative à la certification des aérodromes et qui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des exigences de l'annexe 14 à la convention de Chicago relatives à la certification des aérodromes internationaux, en vue d'améliorer la sécurité aéroportuaire.

[473]- Articles 3 de l'instruction technique N° 2354/ DAC/DNA du 1ere Novembre 2005 relative à la certification des aérodromes au Maroc.

[474]- Article 3§1 idem dispose que: « Un postulant à un certificat d'aérodrome ou à une modification d'un certificat d'aérodrome doit fournir tous les éléments nécessaires pour permettre aux services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

- Manuel d'aérodrome pour lequel le certificat est demandé.

Il est intéressant de mentionner à ce niveau que le manuel d'aérodrome est une partie intégrante de la demande de certification. Il comporte tous les documents et toutes les pièces justifiant de la conformité de la construction et des installations aux normes internationales.

La demande se fait suivant des délais très strictes[475]:

- 90 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1ère délivrance;
- 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile);
- Et 30 jours avant la date d'expiration du certificat d'aérodrome pour un renouvellement.

Le dépôt de la demande au prés de l'autorité de l'aviation civile déclenche l'examen de l'ensemble des documents présentés[476] avec une mission d'audit sur tous les points exigés par la législation nationale[477].

Le certificat est délivré lorsque l'analyse du dossier justifie que la capacité de l'exploitant de l'aérodrome est suffisante pour assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires qui sont nécessaires à la circulation des aéronefs, conformément aux normes en vigueur.

Une fois délivré, le certificat reste valable jusqu'à la date de son renouvèlement ou jusqu'au jour de sa suspension ou révocation. Cela crée une contraction par rapport à l'esprit même de la certification, puisque les inspections de certification sont généralement réalisées une fois par an alors que le renouvèlement peut se faire au bout d'une période allant jusqu'à 3 ans[478]. Pour cette raison, il nous semble qu'il est nécessaire de faire une reformulation des dispositions de l'article 6[479] dans le but de coïncider la date de validation à celle de l'inspection pour renouvèlement de validité de certificat. Ce ci dit, en pratique les certificats

[475]- Article 3 §2 idem.
[476]- Article 3 §1(a) idem.
[477]- Article 3 §4 idem.
[478]- Article 4 idem, délivrance d'un certificat.
[479]- La délivrance du certificat est précédée d'une enquête technique sur les conditions procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

sont rarement révoquée, mais une telle clarification encouragerait plus le strict respect des exigences de certification.

Généralement, les règles et procédures marocains ne diffèrent pas significativement des normes et pratiques internationales. Les principales étapes de la certification d'exploitation d'un nouvel aérodrome sont très similaires à celles de la certification en Europe, avec quelques différences:

- lors du dépôt du dossier, l'exploitant doit proposer une base de certification à l'autorité. L'autorité peut exiger des modifications de cette CB[480] et notifie à l'exploitant la CB définitive,

- l'exploitant doit faire la démonstration de sa conformité aux IR et à la CB. L'autorité examine ces démonstrations, réalise éventuellement des audits sur site pour vérifier certaines déclarations et, quand elle en est satisfaite, délivre le certificat européen.

À ce niveau, il importe de préciser qu'au niveau Européenne, le règlement CE n°1108/2009, qui amende le règlement de base (Basic regulation - BR) CE n°216/2008, étend le champ de compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux exploitants d'aérodromes et aux prestataires de services de la navigation aérienne. Dans le domaine des aéroports, la Commission a publié en février 2014 le règlement UE n°139/2014 contenant les modalités d'exécution (Implementing rules – IR)[481] déclinant les exigences essentielles (Essential requirements – ER) qui apparaissent en annexe de la BR (BR : Basic régulation - règlement de base CE 216/2008 modifié par le règlement CE 1108/2009).

D'emblée le nouveau règlement européen impose une procédure unique pour la certification des aéroports européenne et donne un délai de presque 4 ans à tous les exploitants d'aérodrome pour se conformer aux nouvelles dispositions.

Ce dispositif – dit de conversion des certificats – s'applique jusqu'au 31/12/2017, date de la fin du processus de conversion des certificats. La DSAC/IR est chargée de convertir le certificat national en certificat européen des aérodromes de son territoire de compétence entre la date d'entrée en vigueur du règlement d'exécution UE 139/2014 et la date limite de conversion (au plus tard le 31/12/2017).

[480]- Article 6 idem.
[481]- Article 6 de l'instruction technique, idem.

b) Manuel sur la certification des aérodromes en tant que source de responsabilité

Le Manuel sur la certification des Aérodromes[482] est l'exigence fondamentale du Processus de certification. Il contient toutes les informations pertinentes concernant l'aérodrome, les installations, les services, les équipements, les procédures d'exploitation, l'organisation y compris la gestion du système de la sécurité. Il constitue ainsi une véritable prouesse de la sécurité aéroportuaire.

Le but de ce manuel est de fournir des orientations aux États à établir leur système de Réglementation pour la certification des aérodromes terrestres. La création d'un tel système réglementaire vise à garantir la conformité des installations, des équipements et procédures opérationnelles aux aérodromes certifiés aux normes et pratiques recommandées définies dans le volume I de l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et de toutes les normes et pratiques nationales en vigueur[483].

Il fournit également des conseils sur les procédures de certification des aérodromes et sur le respect et l'application ultérieure des obligations de l'exploitant de l'aérodrome. Des documents d'orientation sur les aspects organisationnels de l'autorité de régulation sont également inclus.

Il est ce pendant important de mentionner que le manuel n'est pas seulement un document de référence, mais il est aussi une base de contrôle. Il contient également une liste de contrôle des normes de certification des aérodromes à laquelle le prestataire de service doit se conformer.

Par ailleurs est pour faciliter la tache aux opérateurs aéroportuaire, le manuel édicte des modèles de réglementations couvrant l'exigence de la certification de l'aérodrome; la demande de délivrance du certificat d'aérodrome; la subvention de la certification; l'approbation des conditions à inclure dans le certificat; la durée de la certification; la remise du certificat; le transfert du certificat; l'octroi du certificat provisoire et la modification du certificat si nécessaire.

[482]- Base de règlement de la certification.
[483]- Règlement d'exécution.

Le manuel pose des obligations à la fois à charge de l'exploitant et à la charge de l'autorité de certification.

- **La responsabilité de l'exploitant**

Chaque exploitant d'aérodrome doit avoir un manuel qui sera connu comme un manuel aérodrome. Il sera un document dactylographié ou imprimé dans un format qui pourrait facilement consultée et dois obligatoirement porter la signature de l'exploitant d'aérodrome.

Une copie de la Manuel doit être déposée auprès de l'autorité d'aviation civile. Il doit contenir des renseignements généraux; des précisions sur le site de l'aérodrome; indications qui seraient nécessaires pour services d'information aéronautique; les procédures d'exploitation et des mesures de sécurité; et détails des opérations d'aérodrome, de la sécurité et de l'administration. Le manuel devrait être modifié ou révisé afin de refléter l'exactitude et l'actualité des informations.

Par ailleurs, l'exploitant de l'aérodrome est tenu de respecter à la fois les dispositions pertinentes de l'annexe 14 ainsi que les dispositions contenues dans le manuel. Si l'autorité de certification exige la certification du personnel de l'aérodrome l'exploitant doit revoir les compétences de son personnel et s'assurer que ce besoin est comblé. L'exploitant est d'emblée responsabilité de l'application de tous les règlements, de toutes les spécifications et exigences prononcer par le Manuel d'exploitation.

- **La responsabilité des Etats**

Le manuel trouve son origine dans l'article 15 de la Convention de Chicago qui prévoit que tous les aéroports dans un État contractant qui sont ouverts à l'usage public à ses aéronefs nationaux doit également, sous réserve des dispositions de l'article 68[484], l'être dans des conditions uniformes aux aéronefs des autres États. Les conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services d'aérodromes, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

[484]- Doc 9774-AN / 969 OACI, première édition-2001.

De plus, les articles 28 et 37 de la même convention obligent chaque Etat à fournir sur son territoire des aéroports et d'autres installations et services de navigation aérienne conformément aux normes élaborées par l'OACI. L'annexe 14 à la Convention de Chicago contient des normes relatives à la prestation des services.

Ce ci explique la responsabilité des Etats à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des aérodromes sous leurs juridictions.

Il est surtout essentiel que l'Etat conserve sa responsabilité de supervision lorsque l'exploitation d'aérodrome est déléguée à un prestataire de services, et qu'il veille à ce que ledit prestataire se conforme aux règlements nationaux applicables ainsi qu'aux normes pertinentes de l'OACI. On remarque ainsi que l'Etat combine entre deux fonctions:

- La fonction régalienne en tant qu'autorité de supervision et de contrôle (police administrative)

- La fonction législative en tant qu'autorité de régulation.

Etat en tant qu'autorité régalienne : Le principe de base énoncé à la fois par l'annexe 14 à la Convention de Chicago ainsi que par le Manuel sur la certification des aérodromes[485], précise que lorsque la gestion d'un aéroport est déléguée par un État à un opérateur, l'État conserve ses fonctions de surveillance. Elle doit veiller à ce que l'opérateur adhère à la standardisation et l'harmonisation des règlements relatifs à la sécurité d'exploitation des aérodromes. Cette idée est édictée même par les dispositions de l'article 28 de la même Convention, qui posent obligation à chaque Etat d'assurer aussi bien la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aérodromes de sa juridiction, que la supervision de ces opérations lorsque la gestion d'un aérodrome est déléguée à un Exploitant.

Toute fois nous constatons que le phénomène de libéralisation a provoqué une évolution majeure de la réglementation du transport aérien. Le concept de sécurité se voit ainsi renforcer par la publication, de l'Annexe 19 à la convention de l'aviation civile internationale relative à la Gestion de la sécurité, et par la troisième édition du Guide OACI nº9859, Manuel de gestion de la sécurité. Il s'agit, comme nous l'avons expliqué plus haut, d'une mesure supplémentaire prise par l'OACI pour englober tous les aspects relatifs à la sécurité, recueillis jusqu'ici dans plusieurs annexes; dans le but de concentrer l'intérêt sur ce

[485]- Idem.

sujet. L'annexe 19 réserve ainsi tout un chapitre au système de gestion de sécurité des aérodromes. De surcroit, l'annexe établit une panoplie d'exigences applicables aux autorités compétentes qui interviennent dans la certification et la supervision des aérodromes, aux exploitants d'aérodromes et aux prestataires de services de gestion d'aire de trafic.

L'une des recommandations phare apporté par les nouvelles directives réglementaires aux Etats est la création des entités de supervision de la sécurité séparé de l'autorité de contrôle et l'accentuation du mécanisme de supervision de la sécurité qui d'emblée sera définie et étayée par une législation appropriée, couplée avec la mise en œuvre de la procédure de certificat d'aérodrome. C'est dans ce sens que le manuel identifie une direction des normes de la sécurité au sein des aérodromes certifies qui, sur la base du système de gestion de sécurité, effectueront des vérifications périodes pour contrôle de la conformité des installations et équipement à la législation en vigueur des mesures sécuritaires. Pis encore la vérification se fait même au niveau des documents et publications sur l'Etat de la sécurité de l'aérodrome. L'autorité de contrôle intervient souvent pour vérifier si les données publiées reflètent vraiment l'image réelle de ce qui est appliqué sur les aérodromes.

Cette stratégie s'inscrit dans le droit fil du développement du concept APEX (Excellence en sécurité des aéroports) que l'ACI (Conseil international des aéroports) s'est attaché à promouvoir dans le domaine de la sécurité.

Ce pendant, la mise en œuvre effective et réussite d'un SGS au niveau des aérodromes demeure un processus graduel qui exige du temps et des moyens drastiques pour mûrir pleinement. Parmi les facteurs qui influent sur le temps nécessaire à la maitrise du système de gestion de sécurité aéroportuaire, figurent la complexité du système de transport aérien et la maturité même des moyens de l'État en matière de supervision et de contrôle.

État en tant qu'autorité législative : Avant même d'assumer sa responsabilité régalienne, l'Etat doit adopter une législation qui fixe le stade de la réglementation et qui applique en substance les annexes pertinentes de la Convention de Chicago. Cette exigence est fondée sur le principe fondamental de la convention internationale de l'aviation civile[486].

[486]- Idem

Tout d'abord, les lois de l'aviation de base d'un Etat doivent admettre le développement et la promulgation des nouveaux règlements conformes à la réglementation internationale.

Deuxièmement, il doit y avoir une entité appropriée, que ce soit une entité privée ou instrumentalité de l'Etat, dépositaire de l'autorité, pour assurer le respect des règlements. Cette entité doit être dotée de manière adéquate des ressources matérielles et financières pour assurer de mieux sa fonction. Il est cependant à la discrétion de l'État concerné d'exempter certains aéroports de la certification, qui comme nous l'avons expliqué plus haut n'atteignent pas le seuil du trafic supposé comme critère de certification. Néanmoins, des dispositions alternatives doivent prévaloir dans de tels cas pour assurer la sécurité du transport aérien au sein de l'aérodrome ainsi exemptés.

Mais rien que le fait que le processus de certification soit inscrit dans la législation nationale procure une sécurité juridique accrue en ce qu'elle réglemente le cadre procédural minimal (dépôt de la demande, compétences, critères d'évaluation, durée de validité et vérification du certificat). De surcroit, la réglementation détermine la place de la certification par rapport aux instruments juridiques existants en matière d'exploitation des aérodromes (concession, autorisation d'exploitation). Par ailleurs, l'approbation du règlement d'exploitation ou de ses modifications doit être conditionnée à la preuve que les exigences de sécurité visées par le manuel de certification sont respectées.

Au Maroc, le processus de certification est inscrit dans le décret de base de l'aviation civile et complété par d'autre règlements et instructions techniques. il se fait dans le respect des normes et pratiques recommandées par l'OACI mais surtout en conformité avec la réglementation Européenne afin de converger vers les normes retenues pour la mise en œuvre du Ciel Unique Européen[487].

Les textes de référence sur lesquels porte l'effort de convergence réglementaire sont :

- L'Annexe 14 de l'OACI,
- Réglementation étendue (EC) No 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 relative aux règles communes dans le domaine de l'aviation civile, et instaurant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

[487]- Le manuel vise à fournir des informations et des conseils aux responsables de la planification de l'aéroport, (l'information concerne des listes complètes sur des sujets de planification tels que les formats et types de projets, l'identification des tâches, la préparation du travail, la qualification des mains-d'œuvre, la sélection des consultants…). Avec ces lignes directrices chaque État peut commencer son processus de planification.

Par ailleurs, et afin de permettre un meilleur ancrage du nouveau cadre réglementaire, le Maroc bénéficie de l'aide et de l'expertise de l'agence Européenne de la sécurité aérienne « AESA ». L'objectif de cette action est d'assister notre pays à mettre en place un cadre adéquat pour la supervision de la sécurité des aérodromes.

Faut-il rappeler, dans ce sillage que le projet de jumelage[488] signé entre le Maroc et l'Europe, leur impose une collaboration très étroite pour faciliter la transition du nouveau cadre réglementaire. De surcroit, La garantie de la mise en application des nouvelles dispositions réglementaires nationales et internationales en la matière requiert une prise de conscience, notamment en matière de coordination, qui demeure une condition de base pour la réussite de ce processus.

Dans cet environnement modifié, le Maroc a déjà adopté des programmes pour les ateliers de formation en matière de certification et d'inspection des aérodromes conformément aux manuels en convergence avec les textes de l'UE et aussi aux directives et tout autre document du programme marocain relatifs aux aspects de régime réglementaire de la certification des aérodromes, règlements de la Certification des aérodromes, procédures de certification des aérodromes et systèmes de gestion de la sécurité des aérodromes (voir partie sécurité)[489].

Entre autre l'autorité d'aviation nationale procède à la révision des données et des informations recueillies par les autorités des aéroports principaux aux cours des missions de suivi; participe à la formation des personnels pour les aider à finaliser le manuel d'aérodrome et les procédures associées et aide finalement si nécessaire l'exploitant de l'aérodrome à préparer sa demande de certification[490]..

L'aéronef en vol, pour se diriger avec sécurité a besoin d'informations de toute nature (conditions atmosphériques; emplacement, équipement, état et conditions d'ouverture des aérodromes, etc.). Certaines informations lui sont fournies par des manuels, dont

[488]- L'article 68 de la convention internationale de l'aviation civile stipule que chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la Convention, désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et que les aéroports que ce service peut utiliser.

[489]- Section 1.4 de l'Annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

[490]- L'annexe du document du Conseil de l'Union Européenne (13653/08) du 8 octobre 2008, dans son article 3 "Dimension économique, financière et sociale", paragraphe d "Connexion du Maroc aux réseaux transeuropéens et coopération sectorielle" considère que "l'objectif d'une intégration au comité "Ciel Unique" constituera une étape logique succédant à la conclusion de l'accord aérien global signé entre le Maroc et l'UE le 12 décembre 2006 à Bruxelles et que la convergence réglementaire permettra la mise en œuvre de standards élevés notamment en matière de sécurité, de sûreté ou encore de navigation aérienne permettant la participation du Maroc aux différents aspects de la politique aérienne européenne tel que le marché intérieur et le ciel unique. Cette étape consacrera l'intégration du Maroc à l'espace aérien européen commun établi en 2005 entre l'UE et les pays candidats.

l'établissement et la tenue à jour supposent l'acceptation dans les divers pays de méthodes et de réglementations uniformes ou du moins harmonisées. D'autre sont fournies par l'autorité en place au moment de roulage, de décollage et d'atterrissage[491]. C'est là une tâche essentielle de l'autorité de contrôle de la circulation aérienne surtout lorsque les appareils se trouvent à proximité d'un aérodrome ou dans une zone à forte densité.

Cependant, la sécurité du trafic aérien ne se limite pas d' « autoriser » les évolutions des aéronefs et de leur prescrire l'utilisation d'une altitude et d'un cap, de façon à assurer la sécurité[492] de l'ensemble des appareils en vol ; mais il nécessite des moyens techniques colossales et un travail de collaboration entre les différents services techniques avec un contrôle précis de chaque étapes de la circulation aérienne[493]. On se trouve là en présence d'une activité de « police administrative », qu'exercent du sol des organismes spécialisés: le « centre de contrôle régional», le « contrôle d'approche » et la « tour de contrôle d'aérodrome ». Ce sont là les tâches purement techniques de l'aviation civile. Chacune d'elles s'effectues dans un cadre d'un service de navigation prédéterminé. Juridiquement, cette activité présente deux caractéristiques essentielles:

- d'une part, elle touche directement à la compétence interne de l'Etat, seul habilité à réglementer la circulation sur et au-dessus de son territoire; même lorsque la fonction est confiée à une agence spécialisée « Agency », ou à un établissement public autonome (comme le cas de notre pays) ou à un concessionnaire (comme en Suisse), elle reste exercée pour le compte de l'Etat[494];

- d'autre part, elle est internationale par de nombreux aspects: le pourcentage d'aéronefs étrangers se trouvant dans la région contrôlée est souvent considérable, les routes aériennes doivent nécessairement se raccorder à celles de l'Etat voisin, les procédures utilisées doivent être unifiées, le passage d'un aéronef d'une région de contrôle à l'autre doit se faire sans solution de continuité. Tout doit se faire dans l'objectif de maintenir un niveau de sécurité élevé défiant toute augmentation du trafic aérien.

Dans ce contexte renouvelé, nous trouvons un intérêt particulier à mettre la focale sur les services de la navigation aérienne et les méthodes techniques de contrôle des flux d'aéronef.

---

[491]- Il s'agit des services de la navigation aérienne définis selon les normes de l'annexe 11 et des PANS document 4444 de l'OACI. Les Etats quand à eux définissent leur propre réglementation en respectant les règles de l'OACI.

[492]- Service de la circulation aérienne.

[493]- Il s'agit du contrôle de la circulation aérienne.

[494]- Art 1 (b), Instruction Technique N°1423 DAC/DNA DU 24 juillet 2006 relative aux services de la circulation aérienne.

Conclusion de la première partie

Les développements précédents nous a permis de faire, en quelque sorte, un inventaire sur l'éventail des normes de sécurité aérienne pour l'ensemble de la communauté aéronautique. Celles-ci, par leur nombre et par leur diversité soulignent toute la complexité du problème de la sécurité du transport aérien et toute la difficulté de la question que chacun se pose: quelles sont les sources de l'insécurité dans le transport aérien?

Par esquisse des règles et règlements se dégagent un certain nombre d'explications démontrant à quel point le souci de sécurité est désormais intégré à toutes les étapes de la vie d'un avion. Depuis sa conception jusqu'à sa fin de vie, l'appareil est soumis à un ensemble de règlements et de contrôles. Pis encore, la dichotomie de la sécurité fait de l'élément humain un facteur conséquent de la sécurité des vols. L'amélioration des normes à caractère social est également un impératif pour améliorer la sécurité dans le transport aérien. Leur insuffisance porte en germe des risques pour la compétence du personnel navigant. Si la formation est de qualité eu égard aux standards de l'OACI, la FAA et de l'AESA, des difficultés de fond subsistent, ainsi que des sources d'inquiétude, notamment une surcharge au travail pouvant affecter la performance des pilotes dans l'accomplissement de leurs tâches. Il reste encore des chemins à parcourir pour éviter que la durée de vol ne soit pas une source de remise en cause - au travers de la fatigue - des compétences du personnel navigant et une source de *dumping* social au sein de la communauté internationale.

Ces différents éléments contribueront à la réflexion qu'il faut mener sans relâche dans ce domaine pour que la sécurité - jamais définitivement acquise - demeure une priorité pour tous les acteurs du transport aérien.

Partie II : La mise en œuvre de la sécurité du transport aérien

L'édifice normatif de l'aviation civile, prescriptif, ne tolère pas la distorsion. Il se doit d'envisager de manière exhaustive l'ensemble des règles qui régissent l'activité de manière continue et uniforme. L'unicité objet du système normatif de l'OACI conditionne la mise en œuvre de ces règles dérivées aux actions individuelles de leurs destinataires étatiques, voire des personnes privées. Le subjectivisme propre au fonctionnement habituel de l'ordre juridique international apparaît donc dans l'exécution par les États de leurs obligations de destinataires de règles du droit conventionnel.

Les Etats sont cependant les premiers responsables de la mise en œuvre des règles internationales. Ce qui ne signifie pas qu'ils doivent s'y conformer comme s'il s'agissait des règlements qui lui sont applicables: ils doivent plus généralement y donner suite dans leur ordre interne. Tout porte à croire que ces règles internationales ne seraient effectives qu'en tant que « règles internes d'origine internationale»; car bien que d'origines internationales, elles seraient applicables selon des procédures fondées sur des règles de droit interne, et appliquées selon des conditions propres au droit interne de chaque Etat.

En effet, ces règles, ne sont adressées aux États que pour être appliquées par eux dans leurs ordres juridiques internes, à leurs organes internes ou plus souvent encore, à leurs sujets internes. Leur valeur juridique ne se concrétise que par leur incorporation dans les ordres juridiques étatiques, à condition d'y être introduites sous des formes que seul l'ordre juridique interne de l'État en cause détermine. La mise en œuvre des règles par les États agissant unilatéralement, quels que soient leurs arrangements respectifs à l'égard de ces opérations, s'accompagne inéluctablement d'une diversification du sens à accorder à ces règles. Cette diversité est peu rattrapée par les mécanismes de contrôle ou de sanction internationaux des obligations des États.

Ainsi, la mise en œuvre des règles internationales engendre la responsabilité des États dans leur degré de conformité et d'application du droit conventionnel. Dès lors, ces Etats se voient attribuer des pouvoirs à raison de leurs compétences ou de leur juridiction sur le fait, découle, malgré l'objectif d'unification du droit vers lequel tendent ces systèmes, un risque d'éclatement. Force est de le constater : les modes de sanction et de mise en œuvre de ces règles ne sont pas plus centralisés que leurs modes de production[495].

[495]- Ceux qui sont propres au droit dérivé de l'OACI ont beau avoir été institutionnalisés, ils n'ont pas forcément été « centralisés » de manière à permettre l'application du droit dérivé de l'OACI par des autorités « centrales » propres à ces systèmes.

L’équation n’est toutefois pas facile à résoudre, elle demande un mode d’incorporation des règles conventionnelles bien définit (I) qui, en cas de non-conformité, engendre la mise en cause des responsabilités dépassant parfois celles des Etats pour toucher celle des personnes privées (II).

Chapitre I- De l'incorporation à l'exécution de la réglementation de la sécurité aérienne

Dans le contexte mondial actuel où les normes de sécurité aérienne se multiplient et entraînent un phénomène d'internationalisation des droits nationaux, l'appréhension de la manière dont les ordres juridiques internes accueillent le droit international s'apparente nécessaire. En effet, l'Etat, par son adhésion au droit conventionnel, manifeste sa volonté de se soumettre à l'ordre juridique international. Il en ressort ainsi non seulement le devoir général de l'Etat d'exécuter les règles internationales mais aussi d'assurer le contrôle effectif de leur applicabilité. En fonction de la capacité et de la volonté de l'Etat de se conformer à ce devoir (I) sera appréciée l'effectivité de sa réglementation nationale (II).

Section I- L'incorporation de la réglementation de la sécurité Aérienne au droit interne

La législation aérienne internationale telle que nous l'avons présenté dans la première partie de ce travail impose aux Etats de se conformer aux règles de sécurité et de sûreté édictées par sa convention[496]. L'article 12 de celle-ci énonce le devoir générale des États contractants. Il leur impose de s'assurer que tout aéronef survolant leurs territoires ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de leurs nationalités, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforme aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Une deuxième obligation, accessoire à la première, assure la conformité des règlements nationaux avec ceux édictés par l'OACI en vertu de la convention[497]. Le principe est tellement obligatoire que les dispositions de l'article 12 se trouvent renforcées et complétées par celles de l'article 37. Celui ci prévoit que les lois nationales des Etats, relatives notamment aux aéronefs et au personnel, doivent être conformes aux standards internationaux, aux pratiques recommandées et aux procédures du Conseil de l'OACI[498]. Il s'agit donc d'une obligation très générale des Etats signataires de la

[496]- Il s'agit de la fameuse convention de l'aviation civile signée à Chicago en 1944.

[497]- Idem.

[498]- La résolution de l'Assemblée A36-13 précise les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), elle donne un Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, Appendice A. La résolution définit les « normes » en tant que « toute spécification portant sur les

convention; qui leur impose d'être constamment informés des réglementations internationales et nationales pertinentes, de s'assurer de leur respect et d'y conformer leur législation. Cette obligation tire ses origines du droit public international; selon lequel: quelque soit le système juridique de l'Etat[499] les règles de droit internationale acquièrent une validité dans les Etats soit par application directe soit par acte normatif édicté par le législateur[500] [501].

En droit aérien, les principes généraux de droit international acquièrent une validité à l'intérieur des pays par transposition des règlements internationaux pertinents dans la réglementation nationale[502]. Les Etats se trouvent ainsi débiteurs à la fois d'obligation de législation et d'obligation de contrôle.

Cela dit, l'ultime objectif de ces obligations réside dans la protection des victimes qui sont menacées du risque d'insécurité du transport aérien. Contrairement aux automobiles ou aux trains, les aéronefs sont liés à un sujet du droit international qui a l'obligation internationale d'en surveiller l'activité afin de préserver les intérêts de leurs victimes potentielles et d'assurer la réparation des dommages causés. Cette obligation accroit d'importance chaque fois que l'engin se trouve dans un espace international. Les obligations de l'Etat contractant seront donc d'autant plus importantes, lorsque l'engin se trouve dans un espace qui n'est pas soumis à une compétence territoriale. Chaque Etat à donc l'obligation de

---

caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention.

Il faut surtout préciser que les normes sont juridiquement contraignantes pour les Etats d'immatriculation, contrairement à la pratique recommandée qui, comme son nom l'indique, reste indicative. Les résolutions contraignantes du Conseil sur les normes et les pratiques recommandées sont celles contenues dans les annexes de la convention de Chicago et leurs appendices.

[499]- Système moniste ou dualiste.

[500]- La place du droit international au regard du droit interne dépend de trois facteurs. Premièrement, il s'agit de savoir s'il acquiert une validité immédiate à l'intérieur du pays (système moniste) ou s'il est d'abord nécessaire de le transposer en droit national (système dualiste). Deuxièmement, les tribunaux peuvent l'appliquer soit directement, soit au travers d'un acte normatif édicté par le législateur. Troisièmement, il faut déterminer lequel, du droit national ou du droit international, prime l'autre. Mais si l'on considère L'approche des Etats est loin d'être schématique. Le droit coutumier international et les principes généraux de droit acquièrent une validité immédiate même dans les Etats dualistes.

[501]- Rapport du conseil fédéral Suisse, « La relation entre droit international et droit interne » Rapport en réponse au postulat 07.3764 de la Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats du 16 octobre 2007 et au postulat 08.3765 de la Commission des institutions politiques du Conseil national du 20 novembre 2008 du 5 mars 2010, p. 2068.

[502]- Les SARPs ne sont pas d'application directe et doivent être transposées par les Etats membres, qui peuvent édicter des normes allant au-delà des SARPs de l'OACI.

respecter les intérêts des ses pairs, de la communauté internationale dans son ensemble et des victimes de l'activité aérienne.

Il nous convient donc d'examiner en premier lieu l'obligation générale des Etats quant aux respects de la réglementation internationale, pour voir par la suite dans quelle mesure la violation de ces obligations peut engager la responsabilité de l'Etat contractant.

Paragraphe I- L'exécution Etatique

Il n'est pas nécessaire de rappeler encore une fois la force juridique des différentes normes de droit international en droit interne et l'obligation contraignante de s'y conformer. Le dernier alinéa du préambule de la constitution Marocaine[503] énonce clairement la primauté des conventions et traités internationaux dument ratifiés par le Maroc sur le droit interne. Toutefois, il n'en demeure pas moins que de nombreuses questions juridiques demeurent ouvertes, principalement en droit public, mais également en droit privé.

A- L'obligation d'exercer une juridiction et un contrôle : Le diptyque juridiction/contrôle

Les obligations de l'Etat découlent de son devoir d'exercer une juridiction et un contrôle effectifs sur les engins qui se rattachent à son territoire. Ce devoir général se décompose en plusieurs obligations directement prévues par les instruments internationaux au corollaire de l'exercice d'un droit de l'Etat. De surcroit, l'Etat, s'engage, délimite, prend soin, légifère, sanctionne, autorise… d'emblée, il convient d'étudier la source de cette obligation (a) pour comprendre par la suite le corollaire du diptyque juridiction contrôle(b).

a) La source de l'obligation de juridiction

Par l'adhésion à la convention de Chicago, les Etats s'engagent à reprendre dans leurs législations les dispositions voulues pour la sécurité et l'efficacité des vols dans leurs espaces aériens. Les annexes à la convention telles que nous les avons présentées au premier chapitre déterminent les privilèges et les obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption des normes et pratiques recommandées (SARP) pour régir le transport aérien

[503]- Dahir n°1-11-91 du27 Chaabane 1432 (29 Juillet 2011) portant promulgation du texte de la constitution Marocaine.

international. La convention consacre le principe fondamental de la souveraineté complète et exclusive des Etats sur l'espace aérien au-dessus de leurs territoires[504] [505]. Cela signifie que les Etats doivent s'assurer que leurs avions, survolant les territoires des autres Etats, se conforment à la réglementation nationale de ces derniers[506]. Sinon, ils risquent de les voir exclus de cet espace aérien par l'Etat territorial[507]. L'objectif étant donc d'assurer une entente entre les États contractants sur le niveau nécessaire de normalisation pour l'exploitation sûre, efficace et régulière des services aériens.

La Convention de Chicago en ait la source de cette obligation[508]. L'article 37 de celle ci dispose que: « les États prêtent leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne ». À cet effet, l'OACI adopte des SARP[509] qui traitent pratiquement de toutes les activités concernant l'exploitation des aéronefs[510]. Ils exigent une législation nationale rigoureuse; elles sont d'ailleurs complétées par de nombreux appendices et résolutions, adoptés par le Conseil et l'Assemblée de l'OACI[511]. Ces annexes sont fondamentales pour déterminer les obligations

[504]- C. Berezowski, Académie De Droit International De La Hay, Recueil Des Cours, Collected Courses, 1969, Volume 128, p. 24.

[505]- Article premier de la convention de Chicago stipule que : «Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.».

[506]- Théorie de l'auto-limitation (Jellinek) : le droit international tire sa force normative de la volonté des Etats, qui doivent accepter de limiter leur souveraineté pour se lier.

[507]- P.S. DEMPSEY,« Blacklisting: banning the unfit from the heavens », Annals of Air and Space Law, vol. 32, 2007, p. 30.

[508]- Théorie positiviste (Anzilotti) : les accords tirent leur force obligatoire de la règle pacta sunt servanda (Cette règle qui commande un certain comportement dans l'exécution du traité, a été consacrée par la convention de Vienne qui, en son article 26, dispose : " Tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi ".), dès lors que l'Etat a formellement manifesté sa volonté d'être lié par de tels accords

[509]- Les SARP sont formulées en termes généraux et ne contiennent que des spécifications essentielles. Dans le cas de systèmes complexes comme les équipements de télécommunication, les SARP sont structurées en deux parties : des SARP essentielles, qui sont des éléments fondamentaux à caractère réglementaire contenus dans le corps principal des Annexes, et des spécifications techniques détaillées, qui figurent dans des appendices aux Annexes ou dans des manuels. Les différences par rapport aux SARP notifiées par les États sont publiées dans des suppléments aux Annexes.

[510]- Notamment annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air) 6 (Opération de l'aéronef), 7(Nationalité et marques d'immatriculation), 8 (Navigabilité) et 13 (Accidents et enquêtes après accident

[511]- Voir. document 9902 de l'Assemblée de l'OACI, du 28 septembre 2007, Résolutions en vigueur, notamment Parties II et VIII. A titre d'exemple voir. résolution A29-13, Amélioration de la supervision de la sécurité, article 1 où il est stipulé qu'il convient de « réaffirmer que la responsabilité individuelle de chaque Etat en matière de supervision de la sécurité constitue l'un des principes de la Convention », article 3 en vertu duquel il importe de « prier instamment les Etats contractant de revoir leurs lois nationales qui prévoient la mise en application de ces obligations et de revoir également leurs procédures de supervision de la sécurité pour veiller à ce qu'elles soient

des Etats contractants. Plusieurs obligations qu'elles imposent font partie des normes, des procédures techniques et des pratiques recommandées par l'OACI. C'est en effet sur ces normes que les Etats doivent aligner leur législation pour se conformer au devoir général de l'article 12. Ainsi, chaque annexe n'est pas seulement composée de nombreux articles, mais aussi d'appendices, de lignes directrices et de circulaires[512] qui y sont joints; l'ensemble dresse un tableau très complet des obligations des Etats membres[513].

Pourtant, l'application de ceux ci reste tributaire du niveau d'adhésion des Etats à la réglementation aérienne internationale.

L'article 12 de la Convention de Chicago est très clair à cet égard, il impose aux Etats l'obligation d'adopter les mesures nécessaires à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la Convention. Ce même article ajoute que chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables. Néanmoins, l'Etat qui estime ne pas être en mesure de se conformer en tous points à une de ces normes ou procédures internationales doit immédiatement notifier à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale[514]. Il convient toutefois de signaler que la notification de différences par rapport aux normes internationales privées permet parfois à l'État concerné de continuer à mener ses activités comme à l'ordinaire[515]. Plusieurs articles de la Convention de Chicago précisent que si les normes adoptées par un État sont d'un niveau inférieur à celui des normes de l'OACI, les aérodromes, aéronefs,

---

appliquées efficacement. » Voir. Également résolution A36-10, Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile.

[512]- Les circulaires sont définies par l'OACI comme ayant « pour objet de diffuser aux États membres des renseignements spécialisés tels que : études techniques, analyses, reproductions ou extraits de documents d'information présentés par les États membres ; rapports sur la mise en application des SARP et recueils d'accidents d'aviation». Voir, Catalogue des publications de l'OACI, 2012, [http://www.icao.int/publications/catalogue/cat_2012_fr.pdf], 30/10/12.

[513]- A titre d'exemple, concernant concrètement le domaine de la sécurité aérienne, l'annexe 8 énonce toutes les normes nécessaires à la conception, la construction et l'exploitation d'un aéronef par son Etat d'immatriculation, conformément aux exigences minimales d'une navigabilité sûre852. Chaque Etat d'immatriculation est libre d'établir son propre règlement de navigabilité, mais il doit s'assurer que le niveau de navigabilité exigé par ses règlements est au moins équivalent à celui des normes contenues dans l'annexe 8 complétée par le Manuel technique de navigabilité de l'OACI (voir doc OACI n°9760). Il doit informer l'Etat concepteur lorsqu'il immatricule pour la première fois un aéronef et lui communiquer les renseignements relatifs aux certificats de navigabilité qu'il délivre, afin de prouver son maintien en état.

[514]- Article 38 de la convention de l'OACI.

[515]- Dans le cas où l'Etat défaillant à ces normes eut l'autorisation de certains Etats de survoler leur espace aérien dans la mesure où la différence réglementaire ne constitue pas un réel danger pour la sécurité de ces Etats.

prestataires de services ou personnels ayant des licences ou certificats avalisés par cet État ne peuvent être employés à la navigation aérienne internationale sans l'autorisation du ou des États dans le territoire desquels ils pénètrent. La responsabilité d'obtenir pareille autorisation est celle de la personne ou de l'organisme de l'aviation civile dont le certificat ou brevet a été ainsi avalisé, mais un État peut aussi demander une autorisation globale pour le compte des titulaires de ses licences ou certificats. Ce ci dit, lorsque les aéronefs survolent la haute mer, les normes prévues par la convention de Chicago et ses annexes s'appliquent obligatoirement et la dérogation de l'article 38 n'est plus pertinente[516]. Le principe exprimé par l'article 12 ne souffre donc pas d'exception lorsqu'un aéronef se trouve dans un espace international[517].

Mais, si l'interprétation, donnée dans la pratique, à l'article 38 de la Convention reconnaît une compétence réglementaire à l'OACI, et si les actes de l'Organisation sont obligatoires, ils ne constituent cependant pas des règles auto-exécutoires[518]. Les États ont simplement l'obligation d'adapter leur réglementation nationales[519] au règles de la convention ou de s'y déroger sous une certaines réserves.

Cette obligation de réglementation se justifie par le fait que les normes adoptées par l'OACI ne constituent que des recommandations s'adressant aux Etats. Elles ne sont pas par conséquence d'application directe[520]. C'est en effet leur intégration dans les règlements nationaux et dans les pratiques des États contractants, ainsi que leur application en temps opportun, qui permettent en fin de compte de réaliser la sécurité et la régularité des vols dans le monde[521]. L'arrêt[522] de la cour administrative d'appel de Paris du 10 février 1998 Compagnie nationale Air France, affirme cette réalité et conclu que « les normes adoptées par l'OACI constituent des recommandations s'adressant aux États et ne sont pas directement applicables en droit interne ». Il est frappant de constater que, le juge administratif ne procède à aucune distinction entre les normes, d'une part, et les pratiques recommandées, d'autre part, ce qui n'est pas à l'abri de toute critique. Cela ne veut pas dire pour autant que les

[516]- T.UNMACK, «Civil Aviation : Standards and Liabilities », édition LLP, London, 1999, p. 47.
[517]- B. CHENG, « The Law of International Air Transport », revue internationale de droit comparé, 1965, p. 148.
[518]- A.Manin, « Le pouvoir de décision de l'OACI », Paris, LGDJ, 1970, p. 148 et s, in: Journal du droit international, volume 101, p. 574.
[519]- N.Maziau, J.Cazala, «Jurisprudence française relative au droit international (2001) », In: Annuaire français de droit international, volume 48, 2002. p. 729.
[520]- Elles doivent être transposées par les Etats membres, qui peuvent édicter des normes allant au-delà des SARPs de l'OACI.
[521]- Principe fondamental du droit dualiste(en Droit international publique).
[522]- Cour administrative d'appel de Paris, arrêt N° 96PA02799 du 10 février 1998, publié sur https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000007436273.

pays peuvent se dispenser d'appliquer des normes du moment qu'il n'aurait notifié aucune différence à leur révérence. Simplement, celles-ci n'auront une chance d'être prises en considération par le juge que si elles sont incorporées dans un texte de droit interne. Bref, on a ici affaire à une logique dualiste[523] plus que moniste.

Pis encore l'article 37 de la convention de Chicago ne présente aucun caractère normatif, il se limite seulement à prévoir que les États contractants s'engagent à prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité en matière de normes et procédures afin d'améliorer la navigation aérienne[524].

Ces articles ainsi que d'autres articles connexes consacrent dans la Convention les responsabilités des États en matière de réglementation et de supervision de la sécurité et ne laissent aucun doute quant à leur responsabilité en matière de contrôle et de supervision de toutes les activités d'aviation. Il confirme ainsi l'obligation aux Etats d'exercer une juridiction et un contrôle sur l'activité territoriale du transport aérien.

- **Adaptation :** Il est clair que les règles techniques ne sont qu'un moyen de parvenir à un objectif que l'Etat s'est conventionnellement engagé à poursuivre. L'État n'a l'obligation d'agir que dans la mesure de cet objectif, mais devrait faire tout ce qu'il est en mesure de faire pour y parvenir. Dans cette perspective le travail d'adaptation du droit interne à la substance de ces règles techniques fera la règle. Néanmoins, cette adaptation dépend des différents systèmes juridiques. Leur processus dans le système Common Law est tout à fait différents des autres systèmes. Au Maroc comme en Europe, l'adaptation ne consiste pas seulement à couler les règles internationales dans les normes de l'ordre juridique interne, mais elle consiste à effectuer un travail général de modélisation du droit interne et des techniques de navigation qu'ils appliquent, aux règles internationales qu'on leur adresse. L'Etat va concourir à exécuter pleinement son obligation de destinataire des règles non seulement pour réussir l'uniformisation des droits applicables à la navigation aérienne, mais aussi, pour favoriser l'élévation de la qualité des normes qui composent son ordre juridique, en mettant en œuvre des procédures d'élaboration de normes internes plutôt

[523]- Le dualisme tend à affirmer que les normes du droit international n'acquièrent de force juridique qu'en étant transposées en droit interne, tandis que le monisme tend à affirmer que le droit international prévaut de façon immédiate en droit interne.

[524]- J-F. Dobelle , *« Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application »,* annuaire français du droit international, Volume 49/ N°1, année 200 /p454; consultable sur: http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2003_num_49_1_3761.

qu'en ayant recours à de simples formalités de publication des règles internationales. L'obligation ne préjugeant pas du choix par l'État des techniques par lesquelles il s'exécute, il faudrait seulement – telle serait l'exacte consistance de son obligation – que ces dernières soient suffisantes pour parvenir aux finalités escomptées.

Au Maroc, l'adaptation des règles dérivées de l'OACI fait l'objet de mesures de transpositions, visant à reproduire les règles dérivées de cette organisation dans des instruments propres au droit interne. Aussi tôt, les règles annexées à la convention de Chicago ne sont généralement rendues applicables dans notre ordre juridique interne que lorsqu'ils sont promulgués par des lois et règlements nationaux. Elles sont, selon le cas, dispersées dans des instruments divers, émanant, plus de l'autorité réglementaire que du pouvoir législatif. D'ailleurs, la majorité des règlements adoptés à cette fin le sont par voie d'arrêtés (tel est le cas des « règles de l'air »[525]). Ce ci dit, L'État peut ne pas se conformer à certaines normes annexées à la convention de Chicago[526]. Il peut notifier (comme nous l'avons précisé plus haut) au Conseil de l'OACI sa dérogation à la norme en y adaptant d'autres procédures. Ainsi, l'État peut unilatéralement et discrétionnairement choisir entre le fait de s'y conformer pleinement, ou le fait de s'y déroger (ou de ne s'y conformer qu'en partie), à charge pour lui d'en assumer les conséquences juridiques.

Ces facultés de déroger aux normes habillent l'obligation de l'Etat destinataire des règles d'une certaine souplesse et donne un caractère aléatoire à l'application des normes. On s'interroge alors sur la licéité de la dérogation de l'Etat et de la porté juridique de cet usage.

- **Dérogation- licéité et porté juridique** : il est claire que l'article 38 de la convention pose le principe de dérogation et donne la liberté à l'État, destinataire d'une norme annexée à la convention de s'y conformer ou de s'y soustraire. L'État choisit entre le résultat

[525]- Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique n° 3283-13 du 18 moharrem 1435 (22 novembre 2013) relatif aux règles de l'ai au Maroc.

[526]- l'article 38 de la convention de Chicago dispose que : « Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question ».

à atteindre dans son ordre juridique (se conformer, dans la mesure du possible, à la règle) ou le comportement à suivre dans l'ordre international (notifier à l'Organisation l'usage d'une pratique différente), dont il doit assumer les conséquences négatives. Cette faculté de déroger aux règles n'est autre qu'une expression de flexibilité des obligations, une marge de manœuvre supplémentaire qui permet à l'Etat de ne s'y conformer que dans la mesure du possible. Toutefois, cette possibilité ne remettrait pas en cause l'obligation générale de l'État à l'égard des règles de droit dérivé. L'Etat qui déroge à une règle doit non seulement informer l'organisation de son non conformité à la règle mais l'informer aussi de l'usage d'une pratique équivalente.

En effet, la dérogation ne libère pas totalement la responsabilité de l'État. Ce lui ci reste débiteur de l'obligation de prêter son concours pour atteindre le plus haut degré d'uniformité dans les matières faisant l'objet de standards ou de méthodes. L'Etat, pour déroger à la règle internationale doit présenter une règle alternative pouvant du moins atteindre l'objectif de sécurité indiqué par la règle dérogée. Pis encore, il ne peut agir arbitrairement, mais seulement pour des « raisons sérieuses, et d'autant plus sérieuses que la modification est plus importante ou la recommandation plus impérieuse»[527]. D'ailleurs, en pratique, l'OACI a tendance à exiger des États dérogeant à des règles, qu'ils fournissent au Conseil leurs raisons[528]. L'Assemblée de l'OACI a même décidé que: « les différences entre les règlements et pratiques des États contractants et les normes, pratiques recommandées et procédures feront l'objet d'une surveillance par le Conseil ayant pour but d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne ou qui sont incompatibles avec l'objet des normes internationales »[529], chargeant le Conseil d'analyser « la cause fondamentale de la non-application des normes » et de prendre « les mesures appropriées »[530].

Quelque soit les larges possibilités de dérogation, un Etat ne peut jamais déroger aux règles constituant le fondement même de la convention. Il en est des cas des dérogations:

[527]- P. CHAUVEAU, « Droit aérien », Paris, Librairie Technique, Jurisclasseur, 1951, pp. 350-351.

[528]- OACI, Assemblée, Rés. A 36-13, Appendice D, « Règles pratiques », § 3, où l'Assemblée demande aux États de s'expliquer sur les cas de « non-application » des dispositions des SARP dans leur ordre interne, « y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe ».

[529]- OACI, Assemblée, Rés. A36-13, appendice D, § 2 et 3.

[530]- Idem.

- à des règles qui ne font que répéter l'un des engagements préexistants. L'Etat ayant ratifié la convention ne peut déroger aux certaines procédures normatives subsidiaires, instituées en complément de la procédure normative générale de l'article 90 de la convention de Chicago. De surcroit, les clauses des traités instituant les procédures institutionnelles, lorsqu'elles sont reprises dans une règle de droit dérivé, ne peuvent pas faire l'objet d'un aménagement particulier par l'État qui y est déjà soumis. Par exemple, l'obligation de mener une enquête technique après un incident ou un accident aérien, puisqu'elle résulte directement de l'article 26 de la convention de Chicago, ne saurait faire l'objet de dérogation lorsqu'elle est reprise dans une norme de l'annexe 13, à la différence des règles applicables à la procédure d'enquête technique, que la convention ne précise pas. Dans cet ordre d'idée, on peut déduire l'impossibilité de l'État de notifier une dérogation à l'égard d'une norme contenue dans une annexe à la convention de Chicago, qui ne fait que répéter, ou qui constitue le complément indispensable, d'une norme contenue dans une autre annexe, et à laquelle il a déjà accepté de s'engager pleinement.

- aux règles applicables dans les espaces internationaux. Les normes internationales précédemment présentées, applicables, dans les espaces internationaux, aux activités de navigation, ne devraient en principe pas faire l'objet de dérogation. Ces règles sont d'application immédiate dans l'ordre juridique international aux situations qu'elles visent. L'État compétent pour connaître des activités d'un engin traversant ces zones ne pourrait donc pas, s'il est partie à la convention de Chicago, appliquer d'autres règles de navigation que les normes internationales annexées à cette convention. D'ailleurs, certaines législations étatiques renvoient, pour les règles de l'air applicables aux engins -nationaux- circulant dans des espaces aériens internationaux, aux règles de l'OACI.

Mais qu'en est-il des zones FIR? Selon la logique juridique le droit applicable sur cette zone est celui de l'Etat investi de son contrôle. Ainsi, l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, peut, en vertu du droit international, être soumis aux modalités d'application du droit dérivé de l'OACI à la pratique qu'il suit concernant son espace national. Le Conseil de l'OACI a, en effet, indiqué que cet État peut « adopter un mode d'application des normes et pratiques recommandées en accord avec celui qu'il a adopté pour leur application dans l'espace aérien placé sous son autorité»[531]. On déduit alors qu'il ne s'agirait pas pour les

[531]- Idem.

organes étatiques de faire immédiatement application de règles internationales mais d'adopter les règles internes aux standards internationaux.

b) L'obligation de contrôle en tant que corollaire de l'obligation de réglementation

L'Etat dans son rôle d'autorité de contrôle doit veiller sur l'examen de l'ordre juridique dans sa globalité. En premier, il doit contrôler la bonne exécution de la « législation aéronautique de base» par les différents opérateurs et intervenants de l'aviation civile. En second, il doit veiller sur les « règlements d'exploitation spécifiques». Cantonné dans ce rôle, l'Etat impose le respect de l'ordre juridique national, en exigeant la bonne applicabilité des textes de base permettant la bonne mise en œuvre des règlements techniques. Dans cet ordre d'idée, l'Etat ne se contente pas seulement d'adopter des normes mais étend son pouvoir pour contrôler la manière dont les intervenants les appliquent. A titre d'exemple, l'Etat qui s'engage, en vertu de l'article 12, à s'assurer que les avions de sa « nationalité » se conforment aux règles en vigueur, il doit être en mesure de les contrôler: l'obligation de contrôle constitue en effet le corolaire de l'obligation de réglementation[532]. Si la juridiction correspond à la capacité d'édicter des normes et de juger du niveau de leur application, le contrôle renvoie à l'exécution et à la supervision des activités du transport aérien. Ainsi, les normes rapportées par la convention de l'OACI et ses annexes renvoient à un devoir législatif et judiciaire[533] de l'Etat d'immatriculation, alors que le contrôle couvre, d'un point de vue technique, le devoir de surveiller ses activités. La combinaison des deux couvre l'ensemble des pouvoirs de souveraineté et ses devoirs corrélatifs. De surcroit, l'État doit garder le contrôle effectif des fonctions de contrôle importantes. De telles fonctions ne peuvent être déléguées, sinon le personnel de l'aviation, les organismes de maintenance, l'aviation générale, les exploitants commerciaux, les prestataires de services aéronautiques, les exploitants d'aérodromes, etc., pratiqueront dans les faits une autoréglementation et ne seront pas contrôlés de façon efficace par les inspecteurs de l'AAC.

[532]- M. Sjoerd Kamminga, «t he Aircraft Commander in Commercial Air Transportation », édition Springer Netherlands 1953, pp. 30-31.

[533]- Chapitre XVIII, de la convention OACI « Différends et Manquements aux Engagements », de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Ainsi, les Etat dans leurs rôles réglementaires rigoureux, exécutent l'obligation de direction et de contrôle[534] par l'intermédiaire de son organisme d'autorité et d'évaluation AAC. Celui-ci assure la surveillance grâce aux diverses procédures de certification dans ce domaine. A ce niveau apparait le rôle des sociétés de classification et organismes analogues. Leur fonction s'avère de plus en plus fondamentale et doit, dès lors, être étroitement encadré juridiquement.

Par ailleurs, l'Etat contractant demeure le seul responsable devant la communauté internationale dans l'exécution de son obligation de contrôle. La responsabilité internationale de l'Etat contractant a donc un rôle à jouer, du moins, à titre préventif. Il est toutefois important que les Etats aient conscience du fait que la société internationale puisse les « montrer du doigt » lorsqu'ils violent de manière itérative l'obligation de contrôle. Ce n'est pas donc la sanction-répression qui est l'estampille du droit mais le sentiment d'obligation qui pèse sur les destinataires des règles. De plus, les juridictions se développent rapidement dans ce domaine de manière à prévoir des nouvelles sanctions dans certains accords. Aussi, le poids de l'opinion publique et le fait que des acteurs de la scène internationale qualifient de licite ou d'illicite tel acte juridique constituent en elle-même une sanction remarquablement efficace.

Cependant, la négligence de ce rôle préventif, engage fortuitement la responsabilité de l'Etat en cas d'accident ou incident. Le manquement à cette obligation déclenche automatiquement sa responsabilité subsidiaire, du moment que la responsabilité privé des opérateurs demeure insuffisante pour couvrir le dommage.

Par ailleurs, une coopération entre Etats s'opère pour contrôler le degré d'exécution des Etats de leur obligation de sécurité. Dans le secteur de la navigation, l'article 16 de la convention de Chicago, intitulé « Visite des aéronefs », autorise les Etats à inspecter les aéronefs étrangers et examiner leurs certificats à l'atterrissage et au départ. Les dispositions de cet article attribuent donc aux Etats d'atterrissage et de décollage un pouvoir de contrôle

[534]- Le contrôle concerne toutes les activités de l'aviation civile. Conformément au dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944,le Royaume du Maroc doit se conformer continuellement aux exigences des normes et standards établis par l'organisation de l'aviation civile internationale en matière notamment de sécurité, de sûreté, de contrôle de trafic aérien, des aérodromes, et de l'environnement aéronautique, en vue d'assurer un transport aérien sûr, efficace, durable et compétitif.
Il est donc essentiel de doter le secteur d'un cadre juridique et réglementaire répondant aux exigences internationales en la matière, capable de renforcer la crédibilité de l'aviation civile marocaine vis à vis des instances internationales et de donner confiance aux différents investisseurs dans le domaine aéronautique. ».

identique à celui de l'Etat d'attachement de l'appareil. Ce travail de contrôle et d'inspection demande des efforts de coopérations entre Etats. Les exemples les plus parlants sont ceux de l'Union européenne et de l'OACI.

- **Le contrôle de l'organisation international USOAP**[535] de l'anglais (Universal Safety Oversight Audit Programme): est un programme volontaire d'évaluation de la supervision de la sécurité qui étend le pouvoir de l'OACI à contrôler le degré d'application des SARP dans les Etats signataires de la convention. Ce programme a été établi par la résolution A31/11 qui après avoir visé les articles 33 et 37 de la convention confirme que la responsabilité des États en matière de supervision et de contrôle de la sécurité porte à la fois sur l'exploitation et la navigabilité des aéronefs comme sur les licences et la formation du personnel.

En effet, par leur adhésion à la convention de Chicago, les Etats se trouvent concurrencer dans leur rôle de contrôle et de supervision de la sécurité. L'OACI par son Programme universel d'audits de supervision de la sécurité étend son pouvoir pour évaluer le niveau de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARPs) relatives à la sécurité, ainsi que celle des procédures et éléments indicatifs s'y rattachant. On comprend très vite que les Etats vont être secondés dans leur mission de contrôle des normes de sécurité.

Ce ci n'affecte en rien le principe de souveraineté énoncé par l'article 1 de la convention de l'OACI, d'autant plus que les dispositions de l'article 38 de la même convention donne aux Etats le droit de déroger à une règle internationale. Il est donc aisément admis, que les Etats exécutent leurs obligations normatives conformément aux exigences propres à leur ordre interne. Le contrôle de leur législation nationale de base ne porte pas directement sur la mise en œuvre des règles annexées à la convention de Chicago, mais plus globalement sur les mesures générales que comporte l'ordre juridique interne pour permettre la bonne introduction dans l'ordre interne du droit dérivé de l'OACI. Il s'agit donc de vérifier la « mise en vigueur (dans l'ordre juridique étatique) d'une loi complète et efficace sur l'aviation, compatible avec l'environnement et la complexité des activités aéronautiques de

[535]- Programme universel d'audit et de supervision de la sécurité. Le 7 juin 1995 le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a approuvé le Programme volontaire d'évaluation de la supervision de la sécurité. Ce programme a été entériné par l'Assemblée de l'OACI à sa 31e session. Il est devenu opérationnel en mars 1996 et consistait à évaluer, sur une base volontaire, la capacité des Etats membres dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI contenu dans les annexes 1—licence du personnel, annexe 6— exploitation technique des aéronefs et annexe 8 —navigabilité des aéronefs il s'étend actuellement à plusieurs annexes sauf l'annexe 11 et 18 .

l'État et conforme aux prescriptions de la convention relative à l'aviation civile internationale»[536], dont le principe est de permettre la bonne réalisation par l'État de ses obligations. Cette exigence paraît quelque peu étirer en amont l'obligation même de l'État.

➢ **Le programme SAFA** (de l'anglais Safety Assessment of Foreign Aircraft) : L'Union européenne constitue en cette matière un véritable précurseur. Elle impose par son programme SAFA (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers) l'inspection par certains États des aéronefs des États tiers[537]. C'est en effet dans le cadre d'une politique aérienne communautaire que les Etats membres ont le droit de contrôler dans leurs aéroports les aéronefs en provenance de pays tiers[538] ou tout simplement les aéronefs empruntant leurs aéroports[539].

Ce programme reçoit aujourd'hui l'assise juridique et institutionnelle qui lui manquait lorsqu'il était mis en œuvre sous la tutelle de la CEAC, notamment en raison de la nature non-exécutoire de ses instruments vis-à-vis des États membres. Cette évolution permettra sans nul doute de poursuivre la mise en œuvre de ce programme d'une manière plus harmonisée et d'accroître son rôle dans la chaîne de sécurité. Les principes du Programme sont simples: dans tout les États membre de l'AESA, des aéronefs étrangers peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Les informations recueillies lors de ces contrôles (qui peuvent aboutir à la demande, par les experts, de mesures de correction sans lesquelles l'aéronef n'est pas autorisé à décoller) sont transmises à l'EASA qui les stocke sur une base de données, ainsi qu'aux autres

[536]- Doc 9734, Manuel de supervision de la sécurité, § 1.

[537]- Assemblee Parlementaire, Documents De Seance: Session Ordinaire De Juin 2006, p 45, 46.voir aussi sur https://books.google.com/books?isbn=9287160260.

[538]- Les avions originaires d'autres Etats sont toujours inspectés pour leur conformité aux standards OACI: on parle de SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft.

[539]- Voir la « Directive concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ». En avril 2004, cette Directive a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil. Elle fournit une base légale pour la réalisation par des États membres de l'UE d'inspections au sol effectués sur des aéronefs non UE.

États membres. De surcroit, l'agence, pierre angulaire de cette politique[540], décide de mesures communes de bannissement des aéronefs de la compagnie aérienne dont l'avion a été inspecté. C'est, en effet, la commission qui dresse les fameuses « listes noires »[541] des «tra nsporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté»[542]. Une telle liste, publiée depuis 2006, est mise à jour en moyenne tous les quatre mois[543].

Par ailleurs, les États membres eux-mêmes sont en droit de prendre des mesures unilatérales afin de restreindre ou d'interdire l'exploitation d'un transporteur aérien. Donc, la combinaison de ces deux compétences communautaires et nationales assure une véritable sécurisation des informations liées à la sécurité des aéronefs. Le recours à un règlement permet une véritable efficacité dans la mesure où le dispositif s'insère directement dans le droit applicable. L'article 3 du règlement CE 2111/2005 dispose que « chaque État membre applique, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions ». La rapidité de la procédure décisionnelle et la possibilité de prendre des mesures provisoires rend difficile l'accès des aéronefs défectueux à l'Union européenne. Concernant l'information aux passagers, la liste est publiée au JOCE, mais également sur internet afin de toucher le maximum de voyageurs. La Direction générale de l'aviation civile relaye l'information, ainsi que les aéroports[544].

Mais, la question qui se pose à ce niveau est celle de savoir si ces listes sont elles un bon indice de l'état de la sécurité de la navigabilité des avions. Sont-ils suffisantes pour dresser un tableau général de la sécurité des exploitants étrangers? La réponse est plus tôt négative. En effet les contrôles SAFA sont limités dans le sens où l'inspection d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne donnera pas un compte rendu complet de la sécurité de celui-

[540]- Le règlement CE n° 216/2008 du 20 février 2008 a élargi le champ de compétences de l'AESA à l'élaboration de la législation pour l'exploitation aérienne, l'octroi des licences de pilotes et la surveillance des aéronefs des pays tiers.

[541]- Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005.

[542]- O. SAUGUES), « L'Union européenne peut-elle assumer la responsabilité de la sécurité aérienne ? », Rapport d'information n°2164, Documents d'Information, Assemblée Nationale, Février 2010, p. 21, voir copie du rapport publiée sur http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/114000507/index.shtml.

[543]- http://www.air-journal.fr/tag/liste-noire.

[544]- Article 9 du règlement (CE) N°2111/2005 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE, JOCE 27 décembre 2005.

ci. Cela tient au fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources en équipes), que le temps imparti pour réaliser une inspection est limité, et que la profondeur de l'inspection est également limitée.

Une évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne peut être obtenue que par l'intermédiaire du contrôle et de la supervision continue de celui-ci par l'Autorité aéronautique responsable (État de l'exploitant ou d'immatriculation). Ce ci ne peut que confirmer notre propos initial concernant la responsabilité de l'Etat dans le contrôle et la supervision. Les infractions constatées peuvent être sanctionnées par des restrictions ou par des interdictions d'exploitation par les transporteurs aériens[545].

Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du programme SAFA est utile et les inspections contribuent à la sécurité d'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté. La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à la diffusion rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information provenant de plusieurs inspections réalisées est partagée, contribuant ainsi à donner un tableau plus complet d'un aéronef, d'un type d'aéronef ou d'un exploitant donné.

Mais, qu'en est-il de l'aspect pratique de la liste noir? Que deviennent les passagers qui ont acheté un billet avant l'inscription du transporteur à la liste communautaire d'interdiction d'exploitation? L'article 12[546] explique que le règlement est tout à fait compatible avec l'application du règlement (CE) n° 261/2004. En effet, les passagers bénéficient au droit au réacheminement ou au remboursement de leur vol suivant disposition du dernier alinéa du paragraphe 2 du dit règlement. Le réacheminement peut être assuré par tout transporteur aérien qui n'est pas inscrit sur la liste communautaire. Le transporteur aérien a également la possibilité de faire affréter un aéronef avec équipage par un transporteur non inscrit.

[545]- O. SAUGUES, « L'Union européenne peut-elle assumer la responsabilité de la sécurité aérienne ? », Rapport d'information n°2164, p. 21 op. Cite, p. 213.
[546]- Article 12 règlement (CE) N°2111/2005 ibid.

B- Les limites d'une mise en œuvre effective des obligations internationales des Etats contractants

L'obligation d'exercer une juridiction et un contrôle sur l'activité du transport aérien ne signifie pas souvent que l'Etat du pavillon doit surveiller à tous égards l'aéronef qui lui est rattaché et veiller à ce que cet engin se conforme à tout moment aux normes internationales.

La durée des vols et la nature du milieu de l'air, qui est en grande partie soumis à la souveraineté territoriale, en sont la cause. Ce ci accentuera, le laxisme des Etats en matière de sécurité aérien et conduira sans doute à renforcer des obligations concurrentes. Il apporte par conséquent des exceptions à l'obligation exclusive de l'Etat du pavillon.

a) Les atténuations conventionnelles d'attribution de certains pouvoirs de contrôle

L'article 11 de la convention de Chicago stipule à ce propos que: « les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation des dits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants ». Dans ce sens que chaque Etat contractant est en pouvoir de contrôler, sans distinction de nationalité, tout aéronef se trouvant sur son territoire national. Dans la même veine, l'article 16 de la même Convention prévoit que les États contractants ont le droit, sans causer de retard déraisonnable, de visiter les aéronefs d'autres États contractants (y compris d'effectuer des inspections techniques au hasard) et d'examiner les certificats et autres documents, tels que les certificats de navigabilité et licences de l'équipage, qui doivent se trouver à bord en vertu de la Convention (article 29). Cet article accorde donc aux Etats d'atterrissage et de décollage un pouvoir de contrôle analogue à celui de l'Etat de nationalité. Le programme SAFA[547] (établi au niveau communautaire en 2004) [548] tel que nous venons de le présenter plus haut en est un véritable exemple. Il concrétise la volonté de coopération entre les Etats membres et affirme leur pouvoir concurrent. Dès lors,

[547]- Crée par l'OACI 1996, le programme prévoit une inspection des aéronefs communautaire et les non communautaires empruntant les aéroports de l'Union avec possibilité d'immobilisation en cas de danger et mécanisme de diffusion des informations.

[548]- Adopté par l'AESA 2004. Le règlement CE n° 216/2008 du 20 février 2008 a élargi le champ de compétences de l'AESA à l'élaboration de la législation pour l'exploitation aérienne, l'octroi des licences de pilotes et la surveillance des aéronefs des pays tiers.

les Etats (membres de l'union Européenne) acquièrent le droit de contrôler dans leurs aéroports des aéronefs en provenance des pays tiers dans l'objectif d'exclure les appareils non conformes aux exigences du « Ciel unique européen »[549] [550].

Les règles internationales insistent ainsi plus sur le rôle de l'Etat d'atterrissage qui peut effectivement contrôler les activités des avions. Selon une règle coutumière[551], désormais bien établie, il revient néanmoins à l'Etat d'immatriculation d'exerces ses juridiction/contrôle sur l'aéronef – ne serait-ce que pour les besoins du survol de la haute mer. Il s'agit ici plus tôt d'une obligation internationale de surveiller l'activité afin de préserver les intérêts des éventuelles victimes potentielles et d'en leur assurer la réparation des dommages causés. Les obligations de l'Etat contractant seront donc doublement importantes, lorsque l'engin se trouve dans un espace qui n'est pas soumis à une compétence territoriale.

Par ailleurs, même si traditionnellement l'exercice de la juridiction va toujours de pair avec celui du contrôle, les évolutions récentes dans le droit aérien permettent une délégation des fonctions de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de nationalité/domiciliation de l'opérateur de l'engin, et ouvre ainsi la voie à leur dissociation. Aussi tôt, l'article 83bis en complétant l'article 11, ouvre la possibilité de déléguer à un Etat autre que celui du pavillon certaines fonctions et obligations. Il permet ainsi d'envisager la dissociation éventuelle entre l'exercice respectif de la juridiction et du contrôle technique. Néanmoins, une telle dissociation pourrait s'avérer dangereuse, ou du moins juridiquement problématique, et doit dès lors être attentivement encadrée.

Cet amendement à la Convention de Chicago traduit aussi le désir général des États contractants de permettre le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs, ou de tout arrangement similaire. Ce genre de transfert devrait permettre un contrôle efficace des conditions d'émission des certificats de navigabilité et des licences du

[549]- Directive du Parlement et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports de la Communauté du 21 avril 2004, n° 2004/36. Voy. aussi GRARD (L.), « L'Europe du transport aérien: Essai sur la mise en perspectives mutuelles », in L'Europe des transports, travaux de la CEDECE, Actes du colloque d'Agen, Université de Montesquieu-Bordeaux IV, 7 et 9 octobre 2004, La documentation française, 2005, p. 56.Le programme prévoit une inspection des aéronefs non communautaires empruntant les aéroports de l'Union avec possibilité d'immobilisation en cas de danger et mécanisme de diffusion des informations.

[550]- Selon le programme SAFA, tout avion, européen ou non, peut être soumis à des inspections de sécurité sur tout aéroport européen

[551]- American Institute of International Law, Restatement of the Law Third, vol. I, pp. 240- 241.

personnel navigant ainsi que le contrôle de l'emploi de l'aéronef en conformité avec les règles de l'air; par l'État de l'exploitant en lieu et place de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

Il convient donc de se demander s'il peut y avoir un contrôle sans une base de juridiction et vice versa. S'il est contestable que les deux notions soient dissociées lorsqu'un contrôle s'exerce par l'Etat d'immatriculation, il est possible que dans d'autres conditions un autre Etat contrôle l'engin, même s'il n'exerce pas la juridiction lato sensu. Dans une telle hypothèse, l'Etat en question exerce sa supervision technique, alors que l'Etat d'immatriculation ou l'organisation internationale prescrit les règles applicables. Des accords peuvent alors prévoir un décalage entre la juridiction et le contrôle. C'est en effet là ou se joue toute l'importance de l'article 83 bis.

Toutefois, de tels transferts ne pouvaient offrir qu'un palliatif de circonstance, puisque leur portée ne pouvait être que purement bilatérale: l'État d'immatriculation demeurait en effet internationalement responsable en vertu des articles 12, 30, 31 et 32(a) de la Convention de Chicago et de tels accords ne pouvait le conduire à se dégager de ces fonctions et obligations vis-à-vis des États tiers à ces accords. Il restait donc à développer un véritable mécanisme multilatéral.

b) L'affaiblissement du pouvoir exclusive des Etats contractants dans les espaces internationaux: la compétence concurrente des Etats de survol et d'atterrissage

Nous avons bien vu que lorsque l'aéronef survole un espace international, l'Etat d'immatriculation demeure exclusivement compétent à l'égard des engins de sa « nationalité». Ce pendant, ce principe connait des exceptions. En effet, la compétence exclusive de l'Etat de « nationalité » de l'aéronef dans l'espace international ne constitue qu'une règle coutumière[552]; elle n'est prévue en tant que principe général par aucun instrument international. De même la convention de Chicago ne réglemente les questions de compétence que d'une manière incidente et très limitée. La question de la compétence des Etats sur la haute mer demeure ainsi ambigüe. C'est une question qui tend souvent à confusion entre pouvoir de l'Etat de la nationalité de l'engin et pouvoir des Etats intervenants dans le cadre d'autres instruments internationaux.

[552]- Ibid.

- **la délimitation des espaces aériens**, l'article 86 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), définie les hautes mers comme « toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État-archipel ». En outre, « l'espace aérien concerné » englobe également des parties de la haute mer qui se trouvent au sein des FIR[553] et qui, dès lors, relèvent de la responsabilité des États contractants respectifs.

Comme nous l'avons expliqué au premier chapitre, aux débuts de fonctionnement de l'OACI, la haute mer a été « divisée » entre Etats contractants. Chaque Etat a ainsi la responsabilité du contrôle du trafic aérien non seulement dans son espace aérien national, mais également sur la portion d'air au dessus de la haute mer qui lui a été assignée par l'organisation (OACI). Ces deux espaces constituent ensemble la Région d'Information de Vol (FIR – Flight Information Region) du pays. En dehors de la liberté de survol de la haute mer[554], toute infraction aux règles relatives au vol des aéronefs survenant dans l'espace aérien faisant partie d'une région FIR autorise l'Etat responsable de celle-ci à intercepter l'appareil en question, même s'il se trouve dans l'espace international[555]. Cela constitue donc une première exception possible à la compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation lorsque l'aéronef se trouve dans un espace international. La dérogation est cependant strictement limitée dans la partie de cet espace appartenant à la région FIR pour laquelle l'Etat – autre que celui d'immatriculation – est compétent. En ce qui concerne les règles de l'air exposées dans l'annexe 2 de la convention de Chicago[556], un transfert de compétences est cependant admis de l'Etat d'immatriculation à l'autorité responsable de la région FIR[557].

L'article 12 quand à ses dispositions relatent l'engagement des Etats à poursuivre toute personne contrevenante aux règlements applicables mais sans autre précision. Il attribue

[553]- Le concept de régions d'information de vol (Flight Information Region – FIR) de la convention de Chicago définit des régions d'espace aérien homogènes couvrant efficacement les structures des routes aériennes. Jusqu'à présent les frontières aériennes étaient fixées par référence aux frontières terrestres et maritimes. Dans ce contexte, l'organisation internationale de l'aviation civile recommande que la délimitation de l'espace aérien à l'intérieur réponde à un souci d'efficacité plutôt que de respect des frontières nationales.

[554]- Article 87 de la convention de Montego Bay. Selon le principe de la liberté de survol, un Etat FIR ne peut pas interdire à un autre pays l'accès à la région de la haute mer lui étant assignée, alors qu'il peut le faire pour son espace aérien national en vertu de l'article 9 de la convention de Chicago.

[555]- Selon l'analyse de L'article 4, d) de la convention de Tokyo et de l'article 12 de la convention de Chicago.

[556]- Il s'agit des règles applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs au sens de l'article 12 de la convention de Chicago.

[557]- Il s'agit des autorités ATS : abréviation Américaine « Air Traffic Services» ou en français « services de la circulation aérienne»; qui pratiquent les services aérienne dans les espace FIR. Ils sont ceux qui doivent être assurés à l'intérieur de la région FIR.

certes une compétence personnelle qui semble universelle, mais qui ne concerne pas l'engin tel quel. Toutefois, devant le silence global de la convention de Chicago, la question de compétence étatique et ses exceptions éventuelles va être résolue par d'autres instruments internationaux.

La compétence pénale est relativement bien encadrée par les divers traités internationaux[558], qui mettent toutefois en place un système de compétences concurrentes plutôt qu'une réelle compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation assortie de certaines exceptions. Concernant la compétence civile, les instruments internationaux y relatifs sont en revanche à peu près inexistants; on recourt parfois aux règles général de la de commission de droit internationale (CDI) pour tout ce qui concerne la responsabilité des Etats; mais souvent c'est le droit interne qui comble cette lacune.

- Les zones de défense nationale : Les interrogations relatives au principe des zones de défense et de sécurité aérienne a été posée depuis la création de l'aviation civile. Les éminents auteurs qui, tel P. Fauchille, bien qu'ils ont toujours soutenu la thèse séduisante de la liberté de l'air, qui reste utopique, n'ont pas pu empêcher les États de défendre une conception extensive du principe de souveraineté aérienne[559]. Dès 1901, FAUCHILLE, qui argumentait que l'air était libre, acceptait pour des raisons de sécurité, une zone couvrant les premiers 1500 mètres – réduits à 500 dès 1910 – au-dessus du sol. Les précurseurs dans ce domaine sont les Etats-Unis dans les années cinquante. En 1911 et 1913 le Canada a également créé par la suite des CADIZ (Canadian Air Defense Identification Zone) tout autour de son territoire, haute mer comprise. Ces Etats ont très vite perçu la menace venant de l'aviation à réaction soviétique qui permettait de parcourir des distances de plus en plus élevées dans des délais réduits[560]. En 1912 la Russie a proclamé une interdiction absolue de survoler ses frontières occidentales. Dès lors que l'article 9 de la convention de Chicago permet expressément aux Etats d'interdire le survol de certaines zones de leur territoire national, les Etat s'interrogeaient si une telle possibilité existait également pour des zones situées au-dessus de la haute mer faisant partie de la FIR. Les Etats-Unis et le Canada ont

[558]- Entre autre on trouve La convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs Signée à Tokyo le 14 septembre 1963.

[559]- V. Correia, « Chronique de droit aérien »,revue française du droit aérien et spatial N°2, 2015,p 125. Voir aussi: http://pedone.info/rfdas/274/274-aerien.html (consulté le 18/07/2016).

[560]- N.Marc,« Enjeux d'appropriation de l'espace aérien en France et en Europe: vers une territorialisation spécifique », thèse de doctorat sous la direction de Vincent VESCHAMBRE, Université d'Angers France, 2014, p66. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01067892 Submitted on 24 Sep 2014.

institué des zones d'identification de défense aérienne dès 1950 (ADIZ), qu'ils ont renforcées après le 11 septembre 2001[561]. Les zones américaines s'étendent au-delà des 200 miles à compter de la côté, elles chevauchent donc l'espace aérien au-dessus de la haute mer.

Ces zones déclarées unilatéralement par les Etats constituent une violation du droit international. Elles entendent en effet attribuer à l'Etat « territorial » une compétence pour réprimer les infractions à ses lois et réglementations, alors même que l'espace survolé n'est plus sous souveraineté étatique[562]. Dans les années 1980, les ADIZ « font l'objet de controverses compte tenu de leur caractère unilatéral et du fait que des aéronefs peuvent être interceptés au-dessus de la haute mer »[563]. Encore à l'heure actuelle, « la légalité internationale de ces zones est diversement appréciée »[564]. Certaines d'entre elles se trouvent au-dessus de la haute mer qui est censée être sous juridiction internationale.

En effet, la doctrine refuse d'accepte une compétence qui s'appuie sur la violation des règles nationales applicables dans une zone de défense aérienne, mais elle admet une action nationale contre un aéronef étranger qui se trouve dans l'espace aérien national après avoir violé les règles concernant cette zone[565]. La tendance, déjà signalée dans le droit de la mer, à un renforcement des compétences concurrentes de l'Etat côtier, peut ainsi être également observée dans le droit de l'air pour ce qui concerne l'Etat dont la ZEE est survolée.

- **Les pays sans défense aérienne: une souveraineté limitée:** Aucun Etat ne peut confirme sa souveraineté territoriale en s'appuyant uniquement sur les moyens législatifs qui protègent théoriquement son espaces aérienne et en oubliant les moyens matériels nécessaires pour le contrôle. Au sens aéronautique, l'Etat doit, en plus d'une législation avérée, avoir la possession des radars de surveillance et de contrôle ou des avions d'interception pour empêcher touts violation de l'espace aérien. Nombreux sont les Etats qui possèdent des protections terrestres, mais qui sont à la merci de la menace aérienne d'autres nations ou de trafics en tous genres. Cette situation ne leur permet pas d'assurer la souveraineté totale de leur territoire. Pour pallier ce manque, des accords défense sont possibles, néanmoins ces pays

[561]- Idem.
[562] - Au-dessus de la ZEE, il y a la liberté de survol mais l'aéronef doit obéir aux réglementations de l'Etat côtier.
[563]- N.Mark, « Enjeux d'appropriation de l'espace aérien en France et en Europe: vers une territorialisation spécifique », Thèse de doctorat Université de Nantes 2014.
[564]- Grard, 2006, idem.
[565]- W.P. HEERE, « Problems of jurisdiction in air and outer space », in Reflections on principles and practice of international law, Essays in Honor of Leo J. Bouchez, GILL (T. D.) & HEERE (W. P.) ed., Martinus Nijhoff Publishers, 2000, p. 73.

deviennent dépendants d'autres nations. On se trouve alors devant un cas de « sous-traitance » de la protection du territoire.

C'est en effet le cas des pays les plus pauvres au monde tel que la Somalie qui ne dispose d'aucun contrôle ni d'aucune surveillance parce qu'il est dépourvus de radars, de défense sol-air et d'aviation. Néanmoins, certains pays suffisamment stables d'un point de vue politique et économique comme le Togo possèdent des moyens de régulations et de contrôles pour le trafic aérien (personnels, radars, radios…). Mais ces derniers n'ont pas à leur disposition de permanence opérationnelle étatique et ne sont donc pas en mesure d'intercepter ou de contraindre les aéronefs qui ne respecteraient pas les protocoles. Ces pays seraient impuissants face aux trafics en tous genres ou pire, face aux convoitises territoriales d'autres pays mal intentionnés..

C'est en effet, grâce aux accords de défense établis spécifiquement pour protéger les pays non dotés de moyens de défenses aériennes que ces derniers bénéficiés d'une certaine protection. C'est le cas pour les pays Baltes. Ces derniers, membres de l'OTAN depuis 2004, possèdent des organismes de régulation du trafic aérien mais pas de défense aérienne pour faire respecter leur souveraineté. Pour répondre à un besoin exprimé par ces Etats, l'Alliance atlantique met à disposition pour les pays volontaires un dispositif aérien de police du ciel pour garantir à ces pays l'intégrité de leur espace aérien. D'avril à juillet 2007, l'Armée de l'air française avec quatre avions d'interceptions et une centaine de personnels a assuré pour la première fois cette mission[566]. Ce dispositif, opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, était sous commandement de l'OTAN et situé sur la base aérienne de Siauliai dans le nord de la Lituanie. Fait singulier lorsque l'on sait que la base aérienne de Siauliai d'où décollent les chasseurs de l'OTAN fut une grande base soviétique à l'époque de l'URSS dans les années 1990. A titre d'exemple, le 14 juin 2011, une patrouille de deux avions de chasse français a décollé pour intercepter un avion en transit de la Russie vers Kaliningrad. Le transpondeur de cet appareil n'émettait pas de code qui permettait de l'identifier. Cet événement représentait une anomalie pour la surveillance aérienne des pays Baltes. L'identité de l'appareil fut confirmée par les deux appareils français et deux autres chasseurs suédois qui les avaient rejoints. Après avoir « raccompagné » l'appareil russe, chaque patrouille est repartie dans sa zone. Encore à l'heure actuelle, la Russie effectue de nombreux tests envers ses voisins, une attitude héritée de la guerre froide.

[566]- http://www.opex360.com/2016/06/24/otan-la-france-simplique-dans-la-defense-des-pays-baltes/consulté le 16/05/2017.

Depuis la France ne cesse de renfoncer ses troupes[567] pour la protection de cette région[568]. En avril 2014, l'Otan a annoncé des mesures de « réassurance » au profit des pays baltes et de la Pologne. Et la participation de la France est relativement importante au regard de ses autres engagements[569].

Ainsi le fait de ne pas posséder de défense aérienne constitue en lui-même une limite à la souveraineté de ces Etats. On constate alors que cet espace singulier qu'est l'espace aérien bien qu'il fomente un attrait indéniable pour les sociétés il reste tout de même une menace pour la souveraineté des Etats. Son appropriation à suscité une orgie de questions juridiques qui ont, en effet, étaient à l'origine de la création de l'OACI.

- **Les chefs de compétence concurrente en matière de compétence pénale[570]**

En droit aérien, la compétence pénale pour les actes commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef est régie par les conventions spéciales, notamment celles relatives à la sécurité aérienne[571].

Dans le droit aérien, le rôle de l'Etat d'immatriculation est de facto effacé, peu important que l'acte concerné ait été commis lorsque l'aéronef survolait la haute mer ou le territoire d'un Etat. Les conventions aériennes ne font aucune distinction entre compétence en matière d'enquête ou d'exécution à bord de l'engin et compétence pénale pour connaître

[567]- En 2015, près de 4.000 militaires français toutes armées confondues ont été mobilisés au titre des mesures d'assurance dans le cadre d'exercices [ndlr, comme Trident Juncture, Joint Warrior, Citadel Javelin, etc. Ce niveau d'engagement est maintenu en 2016 avec déjà une vingtaine d'exercices planifiés et plus de 4.300 soldats mobilisés pour ces activités », souligne-t-on à Balard (regroupant des états-majors des Forces armées françaises, à Paris).

[568]- Sa mission consiste à faire respecter l'intégrité de l'espace aérien des trois pays baltes », a rappelé le colonel Olivier Celo, le porte-parole de l'armée de l'Air, lors du point-presse hebdomadaire du ministère de la Défense.

[569]- Idem.

[570]- Selon : 1) Ordre hiérarchique de tous les chefs de compétence. peut se faire selon la hiérarchie suivante, à condition que l'infraction soit extradable : 1° Etat du lieu d'atterrissage ; 2° Etat dont l'ordre public ou l'intérêt se trouve lésé ; 3° Etat duquel ressort la victime ; 4° Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise ; 5° Etat du pavillon ; 6° Etat auquel ressort l'auteur de l'infraction. Knauth, dans des propositions soumises en 1952 et en 1958 à Ylnternational Law Association envisage l'ordre suivant : 1° Etat du pavillon si l'infraction est punissable en vertu de sa loi ; 2° Etat du premier atterrissage du délinquant ; 3° Etat du premier atterrissage de l'aéronef, qu'il s'agisse d'un atterrissage forcé ou d'un atterrissage régulier ; 4° Etat où l'aéronef devait atterrir pour la première fois d'après son horaire ou Etat où le premier atterrissage avait été prévu au début du vol comme destination normale : 5° Etat du dernier envol . 2) Ordre hiérarchique des compétences territoriales. Doivent être considérées comme basées sur le principe de la territorialité des lois, les compétences de : 1° l'Etat du pavillon ; 2° l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise (Etat sous-jacent ou survolé) ; 3° l'Etat du lieu d'atterrissage ; 4° l'Etat où l'infraction a produit un effet ; 5° l'Etat de l'envol ; 6° l'Etat où le délinquant est arrêté ou dans lequel il se trouve.

[571]- Source, ICAO Doc. 8364.

des infractions. Le droit aérien, privilégie le système de compétences concurrentes. La convention de Tokyo de 1963 (analysée en premier chapitre) relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs met en exergue la compétence de l'Etat d'immatriculation, tout en établissant certains chefs de compétences concurrents. Ces derniers pourraient être prima facie discernées comme des dérogations à une compétence exclusive de l'Etat d'immatriculation admise par la convention. Cependant, vu d'un œil de juriste celle-ci n'est qu'un moyen pour une mise en place effective d'un système de compétences concurrentes.

Le Titre II de la dite convention est intitulé « Compétence » dans son article 3 pose le principe de la compétence de l'Etat d'immatriculation[572] pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord de l'aéronef à vol. Selon cet article, dan le cas où les États contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré comme État d'immatriculation sous réserve d'informer de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale qui en informera à son tour les Etat adhérents à la Convention.

L'article 4 introduit quelques dérogations, en énumérant les hypothèses dans lesquelles d'autres Etats peuvent intervenir. Plus particulièrement, il stipule qu'un Etat tiers ne peut « gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale » que dans cinq cas précis[573], chacun d'eux établissant un chef de compétence concurrente. Sont

[572]- La définition dans ce cas de l'Etat d'immatriculation englobe l'Etat désigné en tant qu'Etat d'immatriculation en cas d'exploitation en commun ou d'organisme international d'exploitation, selon l'article 18. Cet article dispose que « Si des États contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale qui en informera tous les États parties à la présente Convention. ».

[573]- (a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit État; (b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit État ou une personne y ayant sa résidence permanente; (c) cette infraction compromet la sécurité dudit État; (d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit État; (e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit État en vertu d'un accord international multilatéral.

ainsi acceptés: le principe de territorialité objective selon la théorie de l'effet[574] « cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat », le principe de la personnalité active ou passive « cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente », le principe de la protection « cette infraction compromet la sécurité dudit Etat », et les hypothèses de violation de la réglementation interne relative au vol et à la manœuvre des aéronefs « cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans le dit Etat» ou de la nécessité du respect d'une obligation internationale « l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral ». L'article 4 de la convention de Tokyo établit des chefs de compétence similaires à ceux prévus dans l'article 6 de la convention de Rome de 1988 pour connaître les infractions visées, mais constitue en même temps le « contre-pied» de l'article 9 de celle-ci. Alors que l'article 4 de la première permet en effet de gêner l'exploitation de l'aéronef en vol en vue d'exercer une compétence pénale, l'article 9 de la seconde interdit de déroger aux règles relatives à la compétence de l'Etat du pavillon en matière d'enquête et d'exécution.

La convention de la Haye pour la répression de la capture illicite des aéronefs de 1970 va combler le vide laissé par sa précédente. Son article 4 prévoit que les Etats tenus d'établir leur compétence pour connaître de ces infractions sont, outre l'Etat d'immatriculation, l'Etat d'atterrissage et l'Etat du siège social ou de la résidence du locataire de l'aéronef sans équipage. Dans la même veine, la convention de Montréal pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile de 1971 (convention de Montréal)[575], reconnais en vertus de son article 5 la compétence de l'Etat territorial, de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef à bord duquel ou contre lequel l'infraction est commise, de l'Etat d'atterrissage et de l'Etat de la résidence du locataire. Ce titre de compétence supplémentaire présent à la convention de Montréal est le résultat logique de son champ d'application : étant donné que les conventions de Tokyo et de la Haye s'appliquaient uniquement à des actes commis à bord de l'aéronef en vol. La convention de Montréal visait à

[574]- La théorie des effets est donc l'équivalent, en droit économique, de la territorialité objective. Cette théorie repose donc sur l'idée selon laquelle un État peut se reconnaitre compétent dès lors qu'une pratique anticoncurrentielle a généré des effets sur son territoire.

[575]- La convention de Montréal est complétée par le protocole de Montréal de 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéronefs servant à l'aviation civile internationale.

compléter ces dispositions en faveur de la sécurité aérienne en s'appliquant également à des actes non commis à bord mais pouvant compromettre l'aviation civile.

De l'analyse de ces trois conventions, on relève une certaines différences entre la convention de Tokyo et les deux autres. En effet, l'article 3 de la première convention pose la compétence pénale de l'Etat d'immatriculation et présente les autres possibilités prévues par son article 4 comme des « dérogations » à ce principe les deux autres énumèrent toutes les compétences concurrentes dans le même article, sans établir une quelconque hiérarchie entre elles. L'article 4 de la convention de Tokyo est donc le seul à présenter la compétence de l'Etat d'immatriculation comme prioritaire. Mais en réalité, le partage des compétences établi par les trois conventions est très similaire, voire identique dans son application. Ce ci dit, leur mise en œuvre pratique demeure très limitée, Cela est dû au fait que les trois conventions contiennent une même disposition stipulant qu'aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales n'est écartée[576]. Les règles de compétence contenues dans ces conventions sont donc de nature subsidiaire.

S'agissant d'incidents causés par des passagers, la territorialité des lois pénales est universellement admise, au point que certains Etats refusent de poursuivre leur ressortissant à l'étranger[577]. En effet, suivant les articles 8 et 9 de la convention de Tokyo, en cas d'infraction commise à bord de l'aéronef, le commandant remet la personne contrevenante aux autorités de l'Etat d'atterrissage. Normalement la compétence revient à l'Etat d'immatriculation, cependant pour résoudre le conflit des compétences juridictionnelles, plusieurs Etats renoncent expressément à leur compétence territoriale soit inconditionnellement, soit dans le seul cas ou leur intérêt ne sont pas en jeux[578].

Quid des cas d'infraction punissable selon la loi de l'Etat sur lequel l'infraction a été commise et non punissable d'après la loi du pavillon? Ou encore, le cas où la législation nationale de l'Etat d'atterrissage ne prévoit pas la compétence de cet Etat pour les actes commis à bord d'un aéronef étranger? Que faire au cas où il n'existe pas de traité d'extradition entre les pays intéressés, ou que l'infraction ne soit pas extradable? Trouvons donc devant un problème d'incertitude de répression? La personne en cause bénéficie t- elle de l'impunité? C'est en effet pour éviter ces problèmes que le Royaume-Uni a étendu sa compétence pénale

[576]- Convention de Tokyo article 3 § 3; convention de la Haye article 4 § 3 et convention de Montréal article 5§3.
[577]- R.H.Mankiewicz, « Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale », annuaire français du droit international, Année 1958 Volume 4, pp. 135/136.
[578]- Idem.

aux actes ayant lieu à bord d'un aéronef étranger lorsque l'avion atterrit dans le Royaume-Uni juste après la commission de l'acte et si celui-ci constitue une infraction en vertu de la loi de l'Etat d'immatriculation[579]. Cette législation nationale, combinée à l'article 9 de la convention de Tokyo, permet donc de réprimer de tels actes.

Vu la multitude de chefs de compétence, dont aucun d'ailleurs n'évite des conflits de compétence ni garantit la certitude de la répression, la compétence exclusive reste une utopie à notre sens. Néanmoins, le régime de la compétence territoriale s'appliquera aux infractions qui produisent un effet en dehors de l'aéronef et, par ailleurs, la compétence des Etats dont assortissent l'auteur et la victime de l'infraction ne serait que subsidiaire. Le vrai problème du droit pénal aérien international est donc celui de l'agencement des compétences concurrentes.

D'emblée, l'établissement de chefs de compétences concurrentes est donc assez commun en droit aérien pénal. Ils ne sont cependant pas prévus de la même manière que leurs équivalents dans le droit de la mer. Mais cette différence est due à la nature spécifique de chaque milieu. L'arraisonnement d'un navire qui navigue en haute mer est facilement réalisable ; il convient dès lors d'affirmer la compétence exclusive de l'Etat du pavillon et de prévoir attentivement les exceptions admises. Au contraire, l'arraisonnement d'un aéronef survolant la haute mer est peu envisageable; il suffit donc d'établir les chefs de compétence pour les infractions commises à bord, sans insister sur l'exclusivité de la compétence d'exécution de l'Etat d'immatriculation.

Paragraphe II- L'exécution du transporteur aérien de la réglementation de la Sécurité Aérienne

L'obligation de sécurité du transporteur transcende le droit aérien, la Cour de Cassation en 1911 a consacré une obligation de sécurité de résultat du voyageur[580]. Des lors, on constate que la nature de l'obligation -dans l'optique du droit conventionnelle- est passée progressivement d'une obligation de sécurité de moyen à une obligation de sécurité renforcée.

[579]- Civil Aviation (Amendment) Act 1996, du 18 juillet 1996, section 92. 1365 L'article 9 stipule : « Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef ».

[580]- Cass. Civ., 21 novembre 1911, Zbidi Hamida contre la Compagnie Transatlantique Dalloz 1913, 1ère partie, p. 249.

Cette conversion de la sécurité a été décrite par Marie-France Steinlé-Feuerbach comme une ascension par pallier de l'obligation de sécurité[581]. L'intensité et la temporalité de l'obligation de sécurité du transporteur aérien à l'égard de son passager ne sont pas fixées par le droit conventionnel. Il s'agira de s'intéresser à l'étendue de l'obligation de sécurité, car la sécurité pour les seuls dommages issus d'un accident aérien est très réductrice. Il convient de se pencher sur les autres situations telles que les chutes, les malaises qui peuvent survenir lors d'un transport aérien mais qui ne sont pas liés à un accident au sens strict. La question qui se pose alors est de savoir comment certaines juridictions optent pour une appréciation extensive de la notion d'accident, tandis que d'autres choisissent d'échapper au droit conventionnel en ayant recours au droit commun?

A- L'obligation de sécurité du transporteur aérien

Création purement prétorienne qui trouve son origine dans des arrêts presque séculaires[582], l'obligation faite au transporteur de conduire "le voyageur sain et sauf à destination" [583] est confirmée et ne connait aucun revirement malgré les critiques précoces d'auteurs considérables[584]. Le manque de son observation se traduit par le déclenchement de la responsabilité du transporteur. Aussi tôt on se pose la question sur la nature doctrinale et jurisprudentielle de l'obligation (a) pour définir par la suite l'imbrication de ces deux notions au sein du contrat de transport (b).

a) *L'assise doctrinale et jurisprudentielle de l'obligation de sécurité dans le transport de personnes*

Le droit Marocain comme le droit français, n'ont pas édicté de texte spécifique relatif à la responsabilité du transporteur de personnes. Mais la jurisprudence a très tôt comblé les lacunes du droit interne. La fameuse décision de la Cour de Cassation française du 21

[581]- Marie-France, STeinlé-Feuerbach, « les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes », Riseo 2010, n°2, Etudes n°1.

[582]- Civ., 21 novembre 1911; 27 janvier et 21 avril 1913, D. 1913. I. 249, note Sarrut, publié su rhttps://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambres_mixtes_2740/domingo_avocat_11990.html, consulté en Novembre 2016.

[583]- Idem.

[584]- Y.Josserand voyait un "forçage du contrat" les parties n'ayant jamais eu en vue d'inclure dans le contrat de transport une obligation de cette nature (cf. DH. 1933, Chr. 89), in article publiant l'avis de l'avocat M.domingo sur le site https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambres_mixtes_2740/domingo_avocat_11990.html consulté en Novembre 2016.

novembre 1911[585], Compagnie Générale Transatlantique C. Zbidi Hamida ben Mahmoud, a depuis affirmé que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation d'acheminer le voyageur sain et sauf à destination »[586]. Il s'agissait pour la Cour de Cassation de retirer toute possibilité pour les victimes ou leurs ayants-droits d'agir sur le terrain délictuel en cas de dommages corporels. Cette action en réalité ne leur était pas trop favorable, car le transporteur se retranchait derrière cette faculté pour le passager de conserver sa liberté d'action, donc il pouvait avoir contribué à la réalisation de son propre dommage. Le fait de rattacher l'obligation de sécurité au contrat de transport apporte une sécurité juridique incontestable aux passagers, notamment en matière d'indemnisation des victimes des accidents, du moment que ces dernières sont dispensées d'établir la faute qui devient à la charge du transporteur[587]. Cette consécration jurisprudentielle, a fini par devenir une institution à part entière du droit des obligations[588]. Livrée à la doctrine, elle se retrouva ainsi, très directement à l'origine de la distinction théorisée, dès1928, par René Demogue[589] entre obligation de résultat et obligation de moyen, qui a depuis fait florès dans tous les enseignements et manuels de droit civil.

La doctrine a consacré à l'unanimité l'obligation de résultat de sécurité du transporteur de passagers[590]. Les travaux des juristes ont pris en considération plusieurs critères dans la détermination de cette obligation, ne prenant que la plus pertinente d'entre eux: celui relatif à la nature de l'activité. En effet, la nature de l'aéronef comme appareil susceptible de s'élever dans les airs et d'y circuler, a facilement permis d'imposer une obligation de résultat à l'égard des pilotes[591] d'engins dans les hypothèses où le passager n'a joué aucun rôle actif. La victime se confie t- elle à son cocontractant en abandonnant presque

[585]- Séminaire « obligation de sécurité et transports de personnes », Mercredi 3 mars 2010, à l'I.U.T. de Mulhouse voir aussi le site internet: http://www.cerdacc.uha.fr/data/p5/pdf/pdf_content/CRseminaire2010 Desfougeres.pdf » consulté le 26 Aout 2016.

[586]- Cass. Civ., 21 novembre 1911, op. Cite p 227.

[587]- Isabelle BON-GARCIN, Yves REINHARD, Maurice BERNADET, Droit des transports, p.445, n°482.

[588]- E. Desfougères « Un siècle de tribulations incessantes en matière d'obligation de sécurité dans le transport de personnes » in Le Droit des Transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes, p. 199 à 216 et « L'obligation de sécurité : un centenaire bon pied, bon œil ! », JAC n° 118, novembre 2011.

[589]- Traité des obligations Paris, Rousseau, 1922, tome 5, § 1237 et tome 6, § 599.

[590]- Les journaux des tribunaux Luxembourg du 5 Juin 2011, serie 15, p. 61 à 63.

[591]- Cass. Civ. 1ère, 21 octobre 1997 (Bull. civ. I n° 287 . D. 1998, jurisp. p. 271 note Philippe Brun ; D. 1999, Somm. Comm. p. 85 note A. Lacabats ; J.C.P. 1998 II 10103 note V. Varet ; Droit et Patrimoine 1998 p. 73 n° 1870 note F. Chabas) et plus globalement nos articles Le baptême de l'air, une pratique aux allures de transport aérien in Tourisme et Droit décembre 2006 n° 83 pp. 28/31 et La responsabilité des accidents lors des baptêmes de l'air in JAC n° 70 – janvier 2007. In http://riseo.fr/Obligation-de-securite-et-86#33-Notes_haut_Article_Eric_D_foug_res_Revue 02.

tout libre arbitraire et la plus grande partie de son autonomie qu'il y aurait une obligation de résultat. On trouve, dès lors, l'expression générale d'une obligation de sécurité pour le transporteur car le résultat peut être atteint presque surement avec une technique appropriée[592]. La victime doit seulement prouver l'existence de l'accident qui a généré le dommage, il se trouve exonéré de démontrer la faute, l'imprudence ou la négligence du transporteur[593]. L'obligation de résultat n'est retenue que si le dommage est constaté, et que s'il y a eu une inexécution de l'obligation, donc on est en présence d'une faute contractuelle présumée[594].

Dans le transport aérien de personnes, ce principe d'obligation de sécurité-résultat s'étend seulement aux transports aériens de personnes rémunérés. En effet, la loi française du 2 mars 1957 avait retenu que la responsabilité du transporteur aérien ne pouvait être recherchée dans les limites prévues par la Convention de Varsovie de 1929, pour les transports à titre gratuit, que si le dommage avait pour cause une faute imputable au transporteur[595]. Donc la recherche de la faute demeure maintenue pour une partie des passagers qui sont victimes d'un accident aérien lors d'un baptême de l'air ou un vol inaugural. Aujourd'hui, la Convention de Montréal de 1999 ainsi que les textes européens ont consacré la responsabilité pour risque du transporteur. Il convient de s'intéresser à l'impact de la responsabilité de plein droit avec l'obligation contractuelle de sécurité.

b) La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat avec la responsabilité de plein droit du transport aérien de personnes

Tout en reconnaissant l'obligation contractuelle de sécurité, Cyril Bloch[596] dans son livre « obligation contractuelle de sécurité »[597] dévoile son scepticisme devant son fondement. Son analyse divulgue une certaine contradiction. La première concerne la création artificielle de cette obligation contractuelle. En effet, cette dernière semble détachée de la volonté des

[592]- Cité par le Tourneau, jirus.civil in « journal des tribunaux Luxembourg » n°5 du 5 Juin 2011, p. 62.

[593]- Eric DESFOUGERES, Voyageurs : réparer à tout prix, Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes, actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier, p. 200-201.

[594]- F. Terré, Ph. Smiler, Y. Lequette, « Droit civil, les obligations », p.584, n°580 534, E. DESFOUGERES, pp.201-535, C.BLOCH, « l'obligation contractuelle de sécurité », Presse universitaire d'Aix 2002, p. 23-24.

[595]- E. DESFOUGERES, « Voyaguers : réparer à tout prix, Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes », actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier, p. 200-201.

[596]- Professeur chercheur à l'Université d'Aix-Marseille.

[597]- Edition 2002, presses universitaire d'Aix Marseille.

parties au contrat, l'obligation de sécurité ne naît pas de l'autonomie de la volonté[598]. Mais selon son approche, elle trouverait sa source dans une conception « utilitariste consumériste»: avec l'évolution des moyens d'information, les passagers sont informés des risques, ils disposent d'un éventail de moyens pour obtenir des données, des statistiques, des avis sur les compagnies aériennes. Le renforcement de la transparence en matière de sécurité aérienne notamment avec l'édition de la liste des compagnies aériennes interdites d'exploitation dans l'Union européenne ainsi que l'obligation pour le transporteur aérien contractuel d'informer les passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif, illustre une nouvelle conception de la société, que Cyril Bloch appelle « société aseptisée » dans laquelle l'impératif de sécurité des consommateurs est devenu une obsession[599]. Nous rejoignons cette approche de l'obligation de résultat liée à la sur-médiatisation des accidents aériens, combinée à une exigence croissante de sécurisation des personnes. Le professeur CATALA a été très loin dans son raisonnement, il s'est même prononcé en faveur de la fin de l'exclusion des accidents de chemins de fer ou de tramway, lorsqu'ils circulent sur des voies qui leur sont propres pour arriver à un droit commun de toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules terrestres.

La responsabilité de plein droit participe également à cette volonté de garantir l'indemnisation des victimes. En effet, l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes transcende le simple lien contractuel. La demande et l'offre de sécurité sont trop diffuses pour permettre un authentique rattachement de l'obligation de sécurité à la volonté des parties. Cyril Bloch pousse plus loin la réflexion pour arriver à l'idée que l'obligation de sécurité est affranchie du rapport contractuel[600]. Il considère que l'obligation de sécurité est un instrument de régulation de la responsabilité de plein droit, car elle permet dans certaines situations d'instaurer une responsabilité objective[601]. Quid du cas du transport aérien de personnes qui semble donner une place à chacune de ces deux notions ?

La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat et de la responsabilité de plein droit traduit cette volonté de surprotection des passagers. Depuis la conclusion de la convention de Montréal, le plus grand bouleversement survenu en droit des transports demeure, sans conteste, le remplacement progressif en matière aérienne de la Convention de

[598]- C. BLOCH, « l'obligation contractuelle de sécurité », Presse universitaire d'Aix 2002, op. Cite p. 230.
[599]- Ibid., n°21-2 sur le déplacement de l'obligation de sécurité que nous avons pris le soin de relier à l'approche particulière du transport aérien de personnes.
[600]- Ibid.
[601]- Ibid.

Varsovie du 12 octobre 1929 par celle signée à Montréal le 28 mai 1999, laquelle s'applique, de surcroît, à tous les vols intérieurs Marocain accomplis depuis le 15 JUIN 2010[602]. Concrètement, l'on est passé d'un régime de faute présumée réfragable à une responsabilité fondée sur le risque et à caractère objectif, encore qualifiée d'obligation de résultat absolue. Toutefois, cette présomption de responsabilité ne commande l'indemnisation que jusqu'au plafond définie par la convention. La Convention de Montréal, contrairement à ce que la majorité peut penser, n'introduit pas une obligation de réparation intégrale quels que soient les montants en jeu. Il s'agit, en réalité, d'un système à « double détente » reprenant le principe d'un seuil: responsabilité de plein droit jusqu'à un seuil de 100 000 DTS, et seulement présomption de responsabilité au-dessus.

Il est à noter que depuis le 30 décembre 2009, à l'initiative de l'OACI, le seuil de 100 000 DTS est porté à 113 100 DTS en application de la procédure de révision prévue par l'article 24 de la Convention[603]. D'ailleurs, le nouveau régime de responsabilité -unique en terme de responsabilité contractuelle- a instauré pour les dommages inférieurs à 100.000 D.T.S., porté depuis à 113.100 D.T.S.604, une responsabilité absolue[605] qui confine à la garantie y compris pour le transport domestique ou interne[606]. D'ailleurs, si l'on combine les articles 17 et 21[607] de la convention, on comprend que: pour tout dommage corporel inférieur à 100.000 Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S.), le transporteur aérien est automatiquement responsable, alors qu'au-dessus de cette limite on fait jouer la responsabilité de plein droit. Forcement, on se retrouve devant un système à « double détente » la responsabilité de plein droit ne jouant qu'en deçà de ce fameux seuil. En fait, on pouvait discerner les prémisses de

[602]- http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf, consulté en date du 06/05/2010.

[603]- A. Lemarié, « Transport aérien » : révision des limites de responsabilité de la convention de Montréal, Rev. des transports, avril 2010, Etude, p. 12.

[604]- Voir convention de Montréal 1999.

[605]- L. Grard, « L'obligation de sécurité et le transporteur de personnes », in L'obligation de sécurité, Actes du colloque de Bordeaux IV du 22 mai 2002, Presses Universitaires de Bordeaux, 2003, p. 162.

[606]- V. Grellière, « La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », in Gazette du Palais 2 et 3 août 2006, p. 2.

[607]- Article 21 de la convention de Montréal de 1999 dispose que : «Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager 1 Pour les dommages visés au par. 1 de l'art. 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. 2 Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au par. 1 de l'art. 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve: a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers. ».

ce changement fondamental dès les dispositions du règlement européen du 9 octobre 1997[608], consacré par les accords IATA. Cette consécration avait même pu être perçue comme une sorte de retour au principe de droit commun de la réparation intégrale du préjudice[609].

Mais, ces deux notions même si elles donnent l'impression de faire doublon, elles permettent de rassurer le passager dans la réparation de son dommage éventuel. D'emblée, le transporteur n'est plus un responsable, il est devenu un garant.

B- L'obligation du passager en tant qu'accessoire de l'obligation de sécurité du transporteur

Après avoir étudié l'intensité des obligations induites concurremment par les présomptions du droit commun et du droit conventionnel, il importe de se pencher sur les causes d'exonération offertes au transporteur. En effet, en dehors de la « due diligence » communément connue comme limite à la responsabilité du transporteur, le non respect par les passagers de leurs obligations constitue a lui seule une cause d'exonération.

a) L'obligation du passager de se conformer aux exigences de sécurité durant le parcours d'embarquement

Les attentats du 11 septembre 2001ont joué un grand tournant dans l'histoire de la sécurité et la sûreté du transport aérien. Ils ont conduit les compagnies aériennes, les aéroports et les services de sécurité des États à revoir leurs systèmes de sécurité et de sûreté. De surcroit, toutes les mesures sécuritaires ont été revues à la hausse. On assiste alors, à une accentuation de moyens de contrôle et de surveillance en matière de transport aérien. Il y a eu dés lors, un développement d'un savoir faire, d'une expertise, d'un marché « sécuritaire » et des règles plus rudes et plus contraignantes que celles instaurées qu'au paravent. Cela s'est accompagné par l'instauration de nouveaux règlements imposant des mesures strictes à respecter dans les différentes étapes du transport. Une panoplie détaillée de lois, de politiques, et de mesures de sécurité et sûreté sont d'emblée mise en application pour encadrer les nouvelles mesures. Des investissements souvent très significatifs ont été réalisés depuis tant

[608]- Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents (JOCE n° L 285-1 du 17 octobre 1997).

[609]- J.-P. Tosi « Le nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes », in «Risques , accidents et catastrophes » LIBER AMICORUM en l'honneur de Madame le professeur MARIE-FRANCE STEINLÉ-FEUERBACH, p. 124.

pour le recrutement de personnels supplémentaires (et leur formation) que pour l'acquisition de nouveaux équipements plus performants (vidéosurveillance, postes d'inspection filtrage, détection des explosifs, biométrie etc.). Tout était mis en place pour repérer les passagers menaçant la sécurité des vols.

D'emblée, devant des cas particuliers de passager récalcitrant ou suspect, les agents de sûreté ont le droit de refuser son embarquement. Avec la tentative d'attentat avortée en août 2006 à Londres où les terroristes présumés avaient tenté d'introduire à bord des aéronefs des explosifs liquides, les États membres de l'Union européenne ont décidé d'interdire l'introduction de liquide au-delà de la zone d'embarquement. Les liquides dans les bagages à main ne doivent pas être supérieurs à 100ml et seront contenus dans un sachet transparent. Par ailleurs, les passagers devront retirer leurs manteaux et vestes et retirer des bagages de cabine les ordinateurs portatifs et autres articles électriques de grande taille aux points d'inspection. La Commission européenne avait préconisé également de réduire la taille des bagages à main autorisés en cabine à compter du 6 Mai 2008, les dimensions ne devaient pas dépasser maximum 56cm x 45cm x 25cm[610]. Avant l'embarquement à bord de l'aéronef, la mise à l'écart des passagers réfractaires ou indisciplinés qui ne se conforment pas aux exigences de sécurité est assurée par les agents de sûreté. Qu'en est-il lorsque le passager est déjà à bord de l'aéronef ?

b) L'obligation de discipline à bord de l'aéronef

La convention de Varsovie de 1929 (art.33) ainsi que sa contemporaine de Montréal de 1999 (art) autorisent le transporteur de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec l'esprit de leurs textes et par la même de refuser la conclusion d'un contrat de transport lorsque les règles définies ne sont pas respectées.

Dans le même ordre d'idées, les conditions générales de transport de l'IATA confèrent au transporteur le droit de refuser le transport d'un passager ou d'un bagage s'il a préalablement averti par écrit le passager qu'il ne désirait plus dorénavant le transporter ou si un ou plusieurs des cas suivants s'est produit :

(a) Le passagers n'a pas observé ou ne s'est pas conformé aux lois et règlements en vigueur, ainsi qu'aux instructions du transporteur ou n'a pas justifié de son identité;

[610]- https://www.europ-assistance.fr› réglementation-aérienne, site consulté en Novembre 2015.

(b) Le transport du passager ou de son bagage pourrait mettre en danger la sécurité, la santé, le confort ou la commodité des autres passagers ou de l'équipage;

(c) L'état physique ou mental du passager, y compris un état causé par la consommation d'alcool ou la prise de drogue ou des médicaments, présente un danger voir un risque pour le passager lui-même, les autres passagers, l'équipage ou les biens;

(d) …..

(e) Le passager s'est mal comporté sur un vol précédant et le transporteur est fondé à croire qu'une telle conduite peut se renouveler;

(f) Le passager a refusé de se soumettre au contrôle de sûreté ou à l'inspection des bagages

(g) ….

(h) Le passager ne semble pas possédé les documents de transport valides, tente de pénétrer dans un territoire où il se trouve seulement en transit, détruit ses documents de voyage durant le vol, refuse de les remettre au personnel du transporteur, sur leur demande et contre reçu, ou encore des documents périmés, incomplets au regard des réglementations nationales ou internationales en vigueur, ou frauduleux(usurpation d'identité, falsification ou contrefaçon de documents).

Elles rappellent aussi les obligations du passager quant à son comportement à bord (art XI des conditions générales de l'IATA) et des mesures susceptibles d'être prises par le transporteur.

Lorsque le passager se trouve à bord de l'aéronef, il est soumis à l'autorité du commandant de bord. La Convention de Tokyo du 14 Septembre 1963[611] relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, accorde au commandant de bord des pouvoirs étendus afin de lui permettre d'intervenir dans les situations qui peuvent mettre en péril la sûreté et la sécurité aérienne. Le commandant de bord devient responsable de l'aéronef et de la sécurité de l'ensemble des passagers et du personnel navigant. Ces prérogatives sont accordées au commandant de bord dès que l'aéronef est en vol. Selon Rosine de Barbeyrac, cette période est celle précisée par la convention de Tokyo, elle s'étend

[611]- Convention de Tokyo est entrée en vigueur 4 décembre 1969, elle a été signée par 185 États.

de la fin de l'embarquement, quand les portes extérieures ont été fermées, jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte en vue du débarquement[612]. Le droit Marocain a également investi le commandant de bord des pouvoirs particuliers. L'article 180 du nouveau code de l'aviation civile donne pouvoir absolu au command de bord d'assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée du vol. Il a autorité sur toutes les personnes embarquées et, à cet effet, il assure le maintien de la discipline et du bon ordre de tous à bord de l'aéronef en vol, depuis le moment où, l'embarquement étant terminé et toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement[613]. 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 biens à bord.

Le commandant de bord est en droit de débarquer quiconque parmi les membres de l'équipage ou les passagers qui présentent notamment, en raison de son comportement ou pour des raisons sanitaires, un danger pour la sécurité du vol[614]. Il peut également, débarquer tout ou partie du chargement s'il estime que celui-ci présente un danger pour la sécurité des personnes embarquées ou de l'aéronef et larguer en vol des marchandises et du carburant, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant[615]. Cette faculté se présente régulièrement dans les cas d'expulsion par voie aérienne. Le passager aérien, malgré lui, car il ne souhaite pas être reconduit dans son pays d'origine, est contraint en raison d'une décision de justice de reconduite à la frontière. Il est généralement escorté par des agents de la police de l'air et des frontières, qui peuvent être contraints de menotter le passager aérien. Certaines reconduites difficiles obligent le commandant de bord à débarquer le passager malgré la présence policière et la décision administrative de reconduite[616]. Parfois, le vol peut être annulé car le commandant de bord estime que la sécurité de l'aéronef n'est pas garantie en raison des heurts entre la police des frontières et les autres passagers qui s'élèvent contre la reconduite[617]. La

[612]- Rosine de BARBEYRAC, Droit aérien ATPL-CPL-IR, éd. Institut Mermoz droit et réglementation, 2007, p.86.
[613]- Article 180 du nouveau code de l'aviation civile.
[614]- Idem.
[615]- Article 180 §4, Idem.
[616]- Le règlement (CE) n°8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, OPS 1.085 Responsabilités de l'équipage, les prérogatives du commandant de bord, Sous partie F§6 donne « le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants ».
[617]- Modalités d'expulsion des étrangers par voie aérienne, question de Richard Yung n°0539S publiée dans le JO Sénat du 30/04/2009 – p. 1037.

cour d'Appel de Paris a dernièrement considéré que le passager reconduit ainsi que les passagers qui s'y étaient opposés sont coupables d'entrave à la navigation ou la circulation d'un aéronef. En l'espèce, une passagère a ameuté les passagers d'un vol à destination d'Alger afin qu'ils se joignent à elle pour empêcher la reconduite d'une personne faisant l'objet d'une mesure de reconduite à la frontière, cette dernière « en hurlant, en créant du tumulte, en excitant la personne reconduite à se rebeller jusqu'à rendre la situation incontrôlable et à contraindre le commandant de bord à exiger le débarquement de la personne reconduite et des policiers qui l'escortaient. »[618]. Dans certains cas extrêmes, le commandant de bord est contraint de dérouter son aéronef afin de débarquer le passager perturbateur ou récalcitrant qui refuse de se conformer à des mesures de sécurité. Outre les désagréments pour les passagers restants à bord, qui prennent du retard sur l'heure prévue d'arrivée, le commandant de bord doit effectuer une approche imprévue sur un aéroport inconnue. Sans arrivée à ces extrémités, le commandant de bord peut être face à des incivilités : par exemple l'utilisation d'appareils électroniques, comme les téléphones portables ou des ordinateurs portables qui sont prohibés en raison du risque d'interférence avec les instruments de mesure des aéronefs. Une décision du tribunal de Manchester a fait date (Août 1999). Elle concerne le refus d'éteindre un téléphone portable tout en adoptant une attitude arrogante et obstinée lors d'un vol British Airways Mancherster-Madrid. Ce Tribunal a condamné le passager à un an de prison ferme tout en proclamant que cela serve à tous ceux qui veulent adopter ce genre d'attitude. Autres décisions similaires sont prise dans le cas de certains passagers, qui sur des vols long courrier bravent l'interdiction de fumer à bord de l'aéronef. On note par exemple celle prise par le tribunal correctionnel de Saint-Denis qui a condamné le 4 Avril 2000 un passager d'un vol Air France Orly-Saint-Denis à 4 mois d'emprisonnement et une amende de 10 000 francs pour violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi et par la transgression de l'interdiction de fumer et pour avoir mis le feu aux toilettes.

Peu de temps après le 15 Mai le tribunal correctionnel de Fort de France a condamné à 6 mois d'emprisonnement dont 15 jours avec sursis pour avoir menacer de mettre et de l'avoir détériorer si on ne lui servait pas une bière.

[618]- Cour d'appel Paris Pôle 4, chambre 11 26 Février 2013 n° 4, 11/03210, JurisData: 2013-003991 573 Guy SCHRENZEL, Les passagers perturbateurs : aspects civils et pénaux en droit international, Annales of Air and space law, Institut Mc gill, 1999, p.219. 574 Bernard PESTEL, Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international, www.ifurta.org.

Ces désagréments sont relevés en premier lieu par le commandant de bord qui en fera part aux autorités compétentes à l'arrivée. En France, le commandant de bord est soumis au règlement (CE) n°8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 concernant les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, qui interdit la consommation de tabac à bord de l'aéronef et durant l'approvisionnement de l'appareil en carburant. Au regard du droit français le passager aérien perturbateur pourra être poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui, voie de fait ou trouble à l'ordre public[619]. Certaines compagnies aériennes n'hésitent pas à informer les passagers que s'ils sont pris en train de fumer ils seront redevables d'une amende payée à la compagnie aérienne. Outre le fait qu'une compagnie aérienne n'est pas en mesure d'exiger ou de percevoir des amendes, la méthode semble contestable, il serait plus judicieux d'informer les passagers des risques de poursuites pénales.

Qu'en est-il de la faute contributive du passager aérien ?

Le passager doit suivre les instructions du commandant de bord ainsi que du personnel navigant. Un passager qui refuse de boucler sa ceinture ou qui ne respect pas les règles de sécurité pourra avoir contribué à la réalisation de son dommage en cas d'accident ou d'incident. La consommation excessive d'alcool peut conduire à mettre en péril l'ensemble des passagers, ainsi un passager ivre qui agresse d'autres passagers pourra être considéré comme un accident au regard de la Convention de Varsovie et de Montréal, et entraîner dans certains cas la responsabilité du transporteur aérien (voir le cas d'exonérations du transporteur ci après).

Le passager doit également assurer la garde des bagages à main, et veiller à ce qu'ils ne causent pas de dommages à d'autres passagers. Le transporteur aérien n'est responsable de la perte ou de la détérioration des bagages non enregistrés qu'en cas de faute avérée de sa part ou de ses préposés[620]. Les obligations du transporteur aérien et de son passager s'inscrivent dans une dynamique de réciprocité, qui caractérise la nature synallagmatique du contrat de transport aérien de personnes.

[619]- Bernard PESTEL, « Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international », www.ifurta.org/downloads/passagersindisciplines.pdf.
[620]- Article 22-3 de la Convention de Montréal.

Cependant, le passager aérien peut lors de l'exécution du contrat invoquer le droit de la consommation[621]. Cette option choisit par le droit communautaire est mise en œuvre pour garantir une protection supplémentaire au passager aérien[622]. Mais s'il est vrai que le passager est un consommateur, le contrat de transport aérien de personnes ne perd jamais ses spécificités. Il ne sera jamais assimilable à un contrat de consommation. Il ne faut pas non plus oublier que certaines obligations du passager sont insensibles à sa qualité de consommateur. Il doit s'informer par ses propres moyens sur les exigences administratives, il est soumis à des règles de discipline qui ne peuvent être atténuées en raison de sa situation de partie faible. Il existe des limites à cette surprotection du passager qui évitent d'infantiliser le voyageur. Déjà, le droit commun des contrats permet une protection du passager aérien lors du paiement du prix. Le droit de la consommation intervient comme un support à certains moments de la formation et de l'exécution du contrat de transport. Il vient de manière subsidiaire compléter la protection du passager aérien. Le législateur communautaire a érigé le passager en consommateur sans pour autant transformer le contrat de transport. Cette confusion ne permet pas de mettre le contrat de transport aérien dans la classification des contrats de consommation. Mais il est évident que la pratique profite de ce mélange des genres pour mettre le passager dans la catégorie des consommateurs.

Ce pragmatisme rend l'apport du droit communautaire indispensable à la protection du passager aérien. Il est le seul à prendre en considération les mutations du secteur pour élaborer une réglementation adaptée aux besoins des passagers et des transporteurs aériens. Le droit national doit également entrer dans ce mouvement; même de manière subsidiaire. Il doit apporte certaines évolutions en matière de protection des victimes. Le contrat de transport aérien de personnes est le lien originel entre le transporteur aérien et son passager. Il a subi de profondes mutations, mais au-delà, il a permis de comprendre que cette qualité du passager aérien consommateur réside dans sa perception par le législateur communautaire plus que par la nature du contrat de transport. Le passager aérien possède les attributs du consommateur, mais le contrat de transport ne devient pour autant un contrat de consommation.

[621]- En évoquant le droit de la consommation, le passager consommateur rationalise son action en justice pour obtenir la meilleure indemnisation, au même titre qu'il maximise son intérêt dans l'achat de son billet.
[622]- Le règlement n°261/2004 a aussi pour objectif la protection des consommateurs usagers, l'indemnisation d'office en cas de retard et l'amélioration des droits des passagers.

Section II – L'effectivité de l'uniformisation

Dès le début du processus de réglementation de l'aviation civile et des systèmes de transport aérien au Maroc, les pouvoirs publics ont investis d'énormes efforts pour la transcription des normes internationales dans la réglementation interne. Les multiples efforts fournis en la matière ont débouchés sur des résultats significatifs, permettant au Maroc de signer une multitude d'accord régionaux. Ils ont entraîné des retombées économiques concrètes et bien d'autres avantages. Mais, il a paru aussi vite que les progrès réalisés n'ont pas été aussi rapides et conséquents que prévu. Le passage d'une situation où existaient seulement des relations bilatérales entre les États à une situation combinant relations bilatérales et relations de libéralisation du transport aérien demande un renouveau des règlements régissant le secteur. Cet état exige à ce que soient déployés des efforts supplémentaires pour accompagner l'évolution de la réglementation internationale en matière de sécurité et de sureté aérienne.

Ceci nécessite un double effort, à la fois pour mettre à niveau la réglementation des systèmes de transport et de sécurité que pour assurer le contrôle permanant de leur degré d'application. Dès lors, des moyens colossaux, accompagnés de nouvelles règlements, ont été employés pour la mise à niveau des infrastructures, des équipements et de l'expertise des responsables. D'un autre coté, et en matière de contrôle, de nombreux audits ont été imposés au Maroc pour s'assurer de la conformité de son système avec les standards internationaux en matière de réglementation et de procédure. Il apparait ainsi claire que le nouveau changement du système de transport aérien nécessite l'adaptation de la réglementation Marocaine à la réglementation européenne et internationale d'une part et d'autre part la mise en œuvre d'une veille de contrôle du niveaux de conformité des nouvelles normes règlementaire aux standards internationaux les plus élevés. Ce qui a amené le Maroc à prendre de nouvelles mesures règlementaires lui permettant d'adhérer aux stands mondiaux les plus élevés.

Paragraphe I - Refonte réglementaire technique

Au cours de ces dix dernières années, la réforme de la réglementation Marocaine dans le domaine de l'aviation civile a connu d'importants développements. Ceux-ci ont exigé des efforts d'adaptation substantiels de la part de l'Etat et des organismes opérant dans ce secteur; on notre entre autre les efforts fournis par la direction de l'aviation civile, par la

compagnie nationale de transport aérien et par les fournisseurs de services. La réforme a été accomplie sans transiger sur deux objectifs majeurs que sont la sécurité et la sûreté. D'emblée, l'avènement de la déréglementation aérienne concrétisée par la signature de l'accord de l'open sky entre le Maroc et l'union Européenne a été le véritable fer de lance de l'important processus de cette réforme réglementaire. On assiste dés lors à une adoption d'une série de mesure législatives et réglementaires relatives au transport aérien, aux aéronefs, aux aéroports et au personnel navigant.

Ce ci, ne veut pas dire que les bases juridiques de l'aviation civile marocaine ont étaient obsolètes, bien au contraire le Maroc s'est depuis toujours conformé au standards les plus élevés de l'organisation internationale de l'aviation civile (les SARP de l'OACI). Les audites de L'IATA et de l'OACI nous prouvent cet état de fait. Bien que le décret régissant l'aviation civile au Maroc date de 1962, les mises à jours se sont faites depuis toujours par la promulgation de décrets, d'arrêtés ministériels et d'instructions techniques. Mais, le renouveau cadre réglementaire actuel se fait pour une adaptation du secteur à la nouvelle situation économique et aux nouvelles technologies que connait le monde de l'aviation civile.

A- Les conséquences juridiques de l'ouverture du ciel

L'intégration du Maroc du "Ciel Unique" Européen par l'adhésion à l'Accord euro-méditerranéen, signé à Bruxelles le 12 décembre 2006 a value au Maroc une convergence réglementaire vers les standards les plus élevés en matière de sécurité, de sûreté et surtout de navigation aérienne. Elle s'est traduite par des conséquences juridiques particulières. D'abord, elle a pour effet d'imposer les réglementions Européenne an matière de sécurité et de sureté avec force. Ensuite, d'instaurer des mesures d'exécution déléguées au Maroc par le paquet « ciel unique » après consultation des instances Européennes spécialisées[623]. Aussi tôt, on voit s'installer des synergies institutionnelles particulières entre l'Union européenne et le Maroc. Ces derniers ont déployées leurs expertises pour la mise à niveau de la législation nationale aux standards les plus élevés de la sécurité et de sûreté internationale.

[623]- L'annexe IV de l'accord Euro-méditerranéen « dispositions transitoires » dispose que: « La mise en œuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord ».

a) Sur le plan réglementaire

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'annexe VI de l'accord relatif aux services aériens entre le Maroc et l'EU, le Maroc a entrepris des actions de convergence réglementaire, dont :

- Promulgation de Loi 37-09 portant code de l'aviation civile

- Publication de l'arrêté n°2388-09 du 11/11/2009 amendant l'arrêté n° 544-00 du 02/11/2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien.

- Publication de la Circulaire n°2537 DAC/DSA du 29/10/09 relative au système de masse et centrage en conformité avec la sous-partie J du EU-OPS.

- Publication de l'arrêté n°1209-09 relatif à la médecine aéronautique.

- Publication de l'arrêté n° 1565-09 du 12 juin 2009 fixant les conditions de fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne.

Au-delà de cet arsenal juridique déjà en vigueur, d'autres projets de règlements sont en cours de réalisation, notamment:

- Projet d'arrêté amendant l'arrêté n°1390-02 relatif aux équipements généraux et spécifiques des aéronefs.

- Projet d'arrêté relatif à la conduite des enquêtes accidents d'aviation survenus sur le territoire du Maroc.

- Projet d'arrêté abrogeant et remplaçant l'arrêté n°545-72 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

- Projet d'Arrêté relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique au sol.

- Projet de décret modifiant le décret n°2-98-1011 portant création du comité national de sûreté et des comités locaux de sûreté des aéroports.

Au niveau régional, la feuille de route Euro- méditerranéen a permis au Maroc

d’atteindre les objectifs de hauts niveaux en matière de sécurité et de sûreté. Sur le plan des facteurs humains qui se résument comme suit :

- Attribution des licences aux transporteurs aériens.
- Etablir un cadre réglementaire pour traiter des questions de concurrence.
- Passer en revue et mettre à jour les réglementations existantes applicables à l'assistance au sol.
- Harmoniser l'agrément des organismes de maintenance des produits aéronautiques.
- Harmoniser l'attribution des licences des pilotes d'aéronefs.
- Harmoniser l'attribution des licences des personnels certifiant la maintenance.
- Mise en œuvre d'un système commun de redevances pour les services de la navigation aérienne.
- Intégration des pays méditerranéens dans l'European Aeronautical Information Service Data Base (EAD).
- Intégration des pays du programme MEDA dans le Service Central de Redevance (SCR).

Après un travail de longue haleine, les travaux de l’autorité marocaine entrepris dans le cadre de la convergence règlementaire se sont soldés le 25 juillet 2016 par l’entrée en vigueur du code de l’aviation civile.

b) Sur le plan institutionnel

La convergence s’est traduite par la signature du Maroc de certains projets de coopération en matière de sécurité et de sureté. Parmi les plus significatifs on trouve:

- **La coopération dans le cadre du programme européen Euromed Aviation**:

- Le projet de coopération en matière de sécurité mis en œuvre dans le cadre des projets Euromed Aviation I (2007-2011) et II (2012-2014), est conclu dans le cadre de

promouvoir des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, notamment en matières de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires. Ces accords, confèrent au Maroc un statut avancé, acquis grâce aux progrès réalisés au plan des réformes. Ce statut, dont le Maroc est le premier pays, au sud de la Méditerranée, à bénéficier, lui attribue une position intermédiaire entre l'association et l'intégration à l'Union européenne.

- **La coopération avec la cellule méditerranéenne de sécurité de l'aviation (MASC)**

Le projet spécifique appelé la cellule méditerranéenne de sécurité de l'aviation (MASC)[624] mis en place en septembre 2011 au sein de l'AESA pour aider les pays partenaires du bassin méditerranéen d'harmoniser leur système juridique et réglementaire avec les règles de sécurité aérienne de l'UE. Il fait suite aux précédentes initiatives pour améliorer la coopération dans les domaines de la sécurité aérienne entre l'UE et les partenaires méditerranéens intéressés.

Le projet vise à :

• Constituer une équipe pour favoriser le développement de standards et de procédures communs de sécurité homogènes avec les règles de l'UE en matière d'aviation civile ;

• Organiser des visites d'évaluation pour fournir des indicateurs sur le niveau de mise en œuvre de ces règlements ;

• Mettre en place des systèmes de collecte, d'échange et d'analyse des données de sécurité, compatibles avec les procédures européennes. D'autres interventions techniques pourraient être menées en fonction des ressources disponibles. Le projet est financé par la Commission Européenne et mis en œuvre par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA). L'équipe est basée dans les locaux de l'Agence à Cologne (Allemagne) et est constituée d'un chef de projet, d'un(e) assistant(e), et de trois experts de préférence détachés des pays partenaires. Le Maroc, la Tunisie, Israël, la Jordanie et le Liban ont, les premiers, déclaré leur volonté de signer un accord de travail avec l'AESA afin de participer à MASC.

[624]- La cellule MASC concerne Israël, le Liban, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie.

➢ **La coopération avec l'AESA dans le cadre du programma SAFA: Accord de coopération et d'échanges d'informations sur le contrôle de la sécurité des avions avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)**

Le Maroc a également signé le 21 mars 2011, un accord de travail avec l'AESA établissant une feuille de route en vue de sa participation au programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA). En effet, l'accord de jumelage impose au Maroc l'obligation de répondre aux recommandations émises par l'Union Européenne. En cas de non réponses, l'EASA peut prendre l'initiative de lancer une procédure de bannissement.

D'emblée, l'intégration du Programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation, permet d'illustrer une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Parallèlement, les compagnies aériennes sous pavillon marocain contrôlées sur le territoire européen (SAFA) démontrent l'état de santé du dispositif de surveillance et de supervision des exploitants d'aéronefs tel que définis dans les textes règlementaires. Néanmoins, Les inspections SAFA tendent à vérifier la bonne application des normes internationales de l'OACI (principalement les Annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago) par les compagnies aériennes étrangères notamment la compagnie Marocaine, à l'aide d'une check-list composée de 54 éléments techniques.

Des missions d'évaluation des standards appliqués par le Maroc menée par l'AESA[625] ont conclues de la conformité des règles techniques aux règlements Européennes et standards mondiaux.

Les visites de standardisation et d'audite ont qualifiées le Maroc de bon élève quand à l'application de ces règles. Ceci a permis la pleine intégration de notre pays dans le programme SAFA[626]. Il est ainsi le premier pays non européen à participer à un tel programme[627].

Il est toute fois intéressant à ce niveau de mentionner que le Maroc de part les efforts qu'il fournies en matière de coopération, et de part son expertise en matière d'aviation civile, a acquis la qualité de membre observateur au sein de l'AESA.

[625]- Notamment la mission conclue par l'AESA du 17 au 21 décembre 2012.
[626]- Le 26 mars 2014, le Maroc a été officiellement admis au programme SAFA, devenant ainsi le 44ème membre et l'unique pays non-européen à y adhérer.
[627]- www.lematin.ma/express/...maroc...programme--safa-/202114.html site consulté en date du 30 Fevrier 2015.

- La création du comité mixte Maroc AESA: parmi les recommandations les plus pertinentes de la coopération euro-méditerranéen, on trouve notamment celle incitant l'instauration d'un comité mixte composé de représentants des parties et responsable de l'administration[628]. Il sera d'emblée responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte. A cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.

Par ailleurs, le comité mixte est chargé de développer la coopération entre les parties notamment en favorisant l'échange d'informations, en examinant régulièrement les conséquences sociales de l'application des accords, en envisageant l'élargissement du champ d'application des accords et en recommandant à ce titre d'éventuels amendements, en développant l'assistance technique et en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées (article 22). Il peut adopte ainsi des propositions, méthodes ou documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement des accords. Les mesures éventuelles ainsi adoptées seront considérées comme des lignes directrices, non contraignantes, en l'absence de décision formelle du comité mixte. Il pourrait agir, notamment, d'harmoniser des procédures administratives afin de faciliter l'exploitation des services de transport aérien.

Néanmoins, une veille juridique est d'emblée nécessaire pour la conduite de la mise à jour des règles communautaires applicables à l'aviation civile prévue par l'annexe VI de l'accord. Ces règles concernent notamment, la gestion du trafic aérien (annexe VI B), la sécurité aérienne (annexe VI A), et le temps de travail pour certaines catégories de personnel.

La réglementation applicable par le Maroc et l'Union Européen dans le domaine de la sécurité du transport aérien fera donc l'objet de mises à jour formelles et régulières par le biais de décisions adoptées par le comité mixte sans qu'il soit nécessaire de recourir à la renégociation des accords[629]. Par ailleurs les parties contractantes demeurent libres d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier leur législation actuelle (ayant un traie à un

[628]- La composition et le rôle de celui-ci sont exposés à l'article 22 de l'accord euro-méditerranéen signé à Bruxelles le 12 Décembre 2006.

[629]- Pararaphe 3 article 27de l'accord euro-méditerranéen dispose que « Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou modifie sa législation relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. A la demande de l'une ou l'autre des parties, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord ».

domaine connexe mentionné à l'annexe VI), dans la mesure du respect du principe de non-discrimination et en conformité avec les dispositions du présent l'accord (Paragraphe 3 article 27de l'accord euro-méditerranéen).

B- L'émergence des règles de sécurité

Le Maroc en profitant des travaux de l'OACI et de l'AESA a traduit dans le droit national de nombreuses règles: codes de navigabilité JAR pour le matériel aéronautique, JAR-OPS pour l'exploitation des aéronefs, et JAR-FCL pour le personnel navigant…..La tendance est celle de s'adapter aux nouvelles reformes réglementaires européennes, et d'instaurer une réglementation conforme aux standards internationaux les plus élevés. Les travaux ont donc visés les deux principaux éléments de la sécurité aérienne à savoir l'élément humain et l'élément matériel.

a) Les règles relatives aux aéronefs

D'abord motivé à s'engager dans des domaines très techniques qu'il laissait à d'autre, le Maroc s'engage dans la promulgation de nombreux textes dans l'objectif de stimuler son activité aérienne par une amélioration des règles de sécurité. Ainsi, parmi les principaux textes sur lesquels porte la convergence réglementaire (apportés dans l'accord de jumelage) on trouve :

- **Harmonisation des règles techniques et de procédures administratives**

Dans une perspective réglementaire commune, le Règlement (CEE) n° 3922/91[630] du Conseil, du 16 décembre 1991, amendé, en particulier, par le Règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006[631] et par le règlement (CE) 8/2008,

[630]- Modifié par:
►Règlement (CE) no 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996;
►Règlement (CE) no 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999;
►Règlement (CE) no 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000;
► Règlement (CE) no 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002;
►M5 Règlement (CE) no 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006;
►M6 Règlement (CE) no 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006;
►M7 Règlement (CE) no 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007;
►M8 Règlement (CE) no 859/2008 de la Commission du 20 août 2008;
Rectifié par:
►C1 Rectificatif, JO L 62 du 1.3.2007, p. 30 (1899/2006).

[631]- projet de jumelage signé entre le Maroc et l'union Européenne, « volet de la sécurité aérienne », P13.

pose les bases réglementaires d'une harmonisation des règles techniques et des procédures administratives au niveau de la conception, de la fabrication, de l'exploitation, de l'entretien des aéronefs.

Ce texte, est cependant pris en compte par tous les pays de l'union Européen et les pays euro-méditerranéen notamment le Maroc. Il entend transposer, sans perturber les pratiques des opérateurs et des administrations nationales, les JAR en droit communautaire dans le but de consolider les standards commun de sécurité qui obligatoirement doivent être respectés par un transporteur opérant dans les cieux européen. Dans ce cadre, l'intervention de la Communauté se limite à la transposition des règles élaborées par une instance intergouvernementale distincte. La mise en œuvre de ces derniers incombe totalement aux Etats membres.

Le Maroc comme ses pairs veille à la mise à jour de ses règlements aux standards internationaux les plus élevés. Son adhésion à la politique commune des transports[632] lui impose d'harmoniser et d'aligner ses règles techniques et procédures administratives aux codes JAR. L'arrêté N° 1390-02 du 02 septembre 2002 modifié et complété par l'Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 2104-03 du 3 Chaoual 1424 (28 novembre 2003) reprend les dispositions techniques du règlement européen. Il pose ainsi les bases techniques d'exploitation[633] relatives aux équipements généraux et spécifiques d'un aéronef.

Par ailleurs, les conditions techniques d'exploitation relatives aux performances d'un aéronef utilisé par un exploitant de services aériens sont régies par l'arrêté N° 1460-02 du 12 septembre 2002, avec précisions des classes des performances des avions fixées en annexe du dit arrêté[634], et l'instruction technique N° 1694 DAC/DSA du 07 0ctobre 2014 fixant les conditions relatives à l'exploitation des aéronefs dans l'aviation générale conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.

D'autre arrêtés instructions, circulaires transposent les règles européennes dans la législation nationale, il viennent pour compléter les précédents règlements et mettre en œuvre des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de

[632]- Suite à la signature de l'accord «open sky ».
[633]- La réglementation des équipements généraux et spécifiques des avions est fixée en annexe à l'arrêté N°1390-02 du 24 Joummada II 1423 (2 septembre 2002) relatif aux conditions techniques d'exploitation des aéronefs.
[634]- Fixé dans l'annexe de l'arrêté N° 1460-02 du 12 septembre 2002.

conception et de production, et d'autre part au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Opérant ainsi, le Maroc relève sans ambigüité son niveau d'exigence en matière d'harmonisation technique, tout en transposant au transport aérien le principe de confiance mutuelle[635] déjà utilisé pour la libre circulation de marchandise. Néanmoins ce principe de confiance mutuelle entre deux États est soutenu par une surveillance internationale permettant d'identifier les Etats qui ne voudraient pas ou n'auraient pas les moyens de mettre effectivement en œuvre les normes internationales. L'OACI a donc lancé depuis 1997, le programme de supervision des autorités (USOAP) dans ce sens. Des équipes d'audits visitent souvent les autorités de l'aviation civile, dans le but d'identifier les éventuels non conformités aux SARP, et demandent parfois la mise en place de plans d'actions pour corriger les déficiences. Le résultat des audits peut amener à constater qu'un Etat ne remplit pas ses obligations vis-à- vis de l'OACI, par conséquent décider que ses transporteurs n'ont plus accès au transport international. Heureusement, le Maroc ne fait pas partie de cette liste, bien au contraire, les visites d'audits lui ont qualifiées la qualité de bon élève en matière de sûreté et de sécurité aérienne. Il faut noter que le Maroc a été le premier pays à desservir les aéroports Américains après les attentats du 11 septembre. Ce qui atteste de son niveau élevé en matière de sûreté et de sécurité aérienne.

- **Nouvelles dispositions concernant la conception et la production des produits aéronautique au Maroc**

L'avènement en 2013 au Maroc de l'industrie aéronautique a nécessité l'introduction des règlements régissant les nouveaux concepts de conception, production, et maintenance des aéronefs. Cette base connaît un véritable essor avec l'introduction au Maroc de nouvelles dispositions relatives à ces activités. Le nouveau code d'aviation civil par son Article 33 soumis ainsi les entreprises de transport immatriculées au Maroc (Les entreprises titulaires de l'agrément visé à l'article 25 du même code) au contrôle de l'autorité

[635]- En vertu de l'article 6§1du Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile: « Les États membres reconnaissent les produits conçus, fabriqués, exploités et entretenus conformément aux règles techniques et procédures administratives communes sans imposer d'autres exigences techniques ou procéder à une nouvelle évaluation, dès lors que ces produits ont été certifiés par un autre État membre. Les produits initialement reconnus dans certaines limites sont reconnus par la suite dans les mêmes limites.».

compétente[636]. Ce contrôle a, notamment, pour objet la vérification de la conformité de ces entreprises aux dispositions des conventions internationales.

D'emblé toute conception et toute production d'aéronef, de moteur, d'hélice, de pièces et d'équipements aéronautiques sont soumises à la certification de l'autorité administrative compétente, selon les dispositions de l'article 26 du nouveau code et selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire[637].

Par ailleurs l'article 25 du code impose que la conception, la production et la maintenance des aéronefs au Maroc doivent être effectuées par des personnes agréées par l'autorité administrative compétente, selon des normes techniques et des standards fixés par voie réglementaire. Le nouveau code impose aux entreprises de production intéressées par la fabrication d'un aéronef ou d'un produit aéronautique dont un certificat de type a été délivré l'obligation d'informer l'autorité administrative compétente qui veille à ce que chaque aéronef ou produit aéronautique, y compris les pièces fabriquées par des sous-traitants, soit conforme au dossier technique approuvé[638].

Aussi tôt on voit apparaitre des nouvelles dispositions s'adaptant à l'accession de l'industrie aéronautique au Maroc. On rappelle ici que ces règles constituent une nouveauté dans le domaine de la règlementation d'aviation civile. Cependant, ils ne sont pas posés d'une manière très approfondies comme étant le cas aux USA et en Europe. Ce ci s'explique par le fait que ces pays sont à la fois des concepteurs et des producteurs des produit avionique contrairement qu'au Maroc qui héberge seulement l'activité. D'où la nécessité d'imposé seulement des certificats de conformité et d'agreement de travail.

Dans le même ordre d'idées, la nouvelle réforme repose sur des règles mutuelles de coopération et d'information. L'accord Euro-méditerranéen a incité ainsi la transcription des règles rapportées dans la Directive 2004/36/Ce du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, dans notre droit nationale. En effet, parallèlement, au contrôle de l'organisation internationale, l'union européenne via son organisme de sécurité aérien AESA

[636]- Article 33 §1 du nouveau code de l'aviation civil Marocain stipule que: « Les entreprises titulaires de l'agrément visé à l'article 25 ci-dessus sont soumises au contrôle de l'autorité compétente qui a, notamment, pour objet la vérification de leur conformité aux dispositions des conventions internationales, de la présente loi et des textes pris pour son application dans les domaines objet de l'agrément.» (Traduction reprise du projet de code).
[637]- Article 25 du nouveau code d'aviation civile Marocain.
[638]- Article32 Ibid.

impose un contrôle mutuel des aéronefs immatriculés dans un Etats tiers. Ce qui oblige aux Etats de se doter des instruments efficaces de contrôle et d'accepter le risque de dialogue délicat avec l'Etat d'immatriculation défaillante à l'une des règles de sécurité.

Le nouveau code de l'aviation civile marocain adopte cette nouveauté et impose à l'autorité compétente le contrôle régulier des aéronefs nationaux et étrangers desservant nos aérodromes[639]. L'objectif est donc de s'assurer de la conformité de ces appareils aux règles de sécurité de l'aviation civile prévues par la convention de Chicago précitée notamment dans ses annexes 1,6 et 8. Cet apport s'est fait dans l'objectif de donner une base juridique aux programme SAFA de l'AESA, par conséquence donner droit au Maroc de contrôler par l'instance compétente la conformité des aéronefs, qui atterrissent sur ses aéroports, aux SARP de l'OACI. De même les pays Européennes sont en droit d'effectuer le même contrôle sur les Aéronefs Marocains empruntant leurs espaces.

- **Base de données concernant la collecte et l'échange d'information entre pays membres**

D'autre dispositions matérielles tirées du règlement (CE) 768/2006 de la Commission du 19 Mai 2006 (mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil) et de la directive (CE) N° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 (concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile), instaurent un système de collecte et d'échange d'informations entre les aéroports marocaines et celle de l'union communautaires pour surveiller la sécurité des aéronefs étrangère. Ainsi, les autorités marocaines compétentes et communautaires procèdent régulièrement à des échanges d'information et, à la demande de l'une d'elles. Dans le cas d'événement susceptible de menacer la sécurité aérienne euro-méditerranéen, les autorités compétentes élaborent des comptes rendus d'évènements qui seront transmises à l'AESA et aux États membres[640]. L'objectif principal de ces comptes rendus est de passer d'un système réactif à un système de prévention des accidents grâce à la collecte et à l'analyse d'informations relatives aux évènements. Ils tendent à faciliter la collecte et l'échange d'information, les inspections au sol et va jusqu'à autoriser un Etat à immobiliser un appareil dont le vol menace la sécurité du transport aérien.

[639]- Article31§1 du nouveau code de l'aviation civile du Maroc promulgué par Dahir n° 1-90-107 le 16 Juin 2016.

[640]- Directive (CE) N° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Ce pendant, la législation actuelle ne comprend pas de dispositions précisant comment les États membres devraient utiliser les données récoltées au profit de la sécurité aérienne. Par conséquent, les approches y relative demeurent diverses et divergentes. Ils dépendent en effet du niveau de mise en œuvre de chaque Etat des exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Ceci dit, et malgré certaines défaillances, ces nouvelles dispositions matérielles nous ont déjà permis d'établir une liste des compagnies de transport aérien qui ne respectent pas les règles internationales de sécurité. La première liste communautaire a été publiée le 22 mars 2006 et comportait 92 compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale en Europe[641]. Depuis cette date, la liste a déjà été mise à jour à huit reprises. La dernière mise à jour a été rendue publique par le règlement européen (CE) du 25Juin 2015 comportant des compagnies faisant l'objet d'une interdiction totale et d'autres faisant l'objet de restriction d'exploitation[642] [643]. Il est à noter que tout transporteur figurant sur la liste d'interdiction peut être autorisé à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation.

- **Des enquêtes et de la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile (transposition du Règlement (UE) 996/2010 du 20 octobre 2010 en droit interne)**

Contrairement au décret de 1962 qui ne donne que des règles minimas pour les enquêtes sur les accidents, le nouveau code de l'aviation civil au Maroc régie l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'une manière très précise et élargie. Il consacre le titre XX aux détailles et particularités des enquêtes[644].

Elle tient ses bases de la convention relative à l'aviation civile internationale, qui prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son Annexe 13 et de ses modifications successives, qui fixent les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Mais aussi des enseignements tirés de la mise en œuvre du règlement

[641]- http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/OAC_2008__2009_tome1.pdf, p.136.
[642]- Idem.
[643]- En particulier, sont interdites d'exploitation sur le territoire européen toutes les compagnies certifiées par les autorités de la République Démocratique du Congo, du Libéria, du Swaziland, de la Sierra Leone, du Kirghizstan, d'Indonésie et de la Guinée Equatoriale ainsi qu'une partie des compagnies gabonaises.
[644] - de l'article 243 jusqu'à l'article 271 de la loi 40/13 du 18 Juin 2016 promulguant par Dahir n° 1-90-107 code de l'aviation civile au Maroc.

(UE) 996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention de la sécurité en la matière[645].

Réglementée en 28 articles[646], les nouvelles dispositions sont établies dans un but préventif et non punitif[647]. Elles visent principalement la collecte et l'analyse de renseignements, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs à l'accident ou à l'incident, l'exposé des conclusions, et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité. Il est cependant nécessaire à ce niveau de préciser que la conduite diligenté d'enquêtes de sécurité n'a pour unique objectif que la prévention des accidents et incidents, dans le but d'améliore la sécurité aérienne et contribue à prévenir les accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités.

Pour s'y parvenir, la nouvelle loi a introduit de nouvelles dispositions plus pertinentes que sa précédente. On relève ainsi:

- Obligation d'ouvrir une enquête technique par l'autorité administrative compétente selon des conditions très précises concernant, l'Etat d'immatriculation, d'exploitation, ou encore de nationalité des victimes et le lieu de la survenance du dommage[648]. L'article 244 du nouveau code précise que l'enquête technique se limite strictement à déterminer les circonstances et les causes, certaines ou probables, d'un accident ou d'un incident aérien, pour établir s'il y a lieu, des recommandations de sécurité. L'enquête technique ne peut donc pas se substituer à une enquête judiciaire, ne devant notamment pas avoir pour objet de déterminer les responsabilités ou les fautes à l'origine d'un sinistre.

- Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité lorsqu'une commission d'enquête est instituée pour enquêter sur un accident particulier, celle-ci ne sera

[645]- La sécurité aérienne étant de plus en plus réglementée à l'échelle mondiale et régionale, il y a lieu de tenir compte également de la dimension européenne des recommandations de sécurité dans le cadre de la convergence réglementaire vers l'acquis Européen concrétisé par la signature de l'accord euro-méditerranéen.

[646]- Contrairement au décret de 1962 qui réglemente les enquêtes sur les accidents en 8 articles.

[647]- L'Article 244 du nouveau code de l'aviation civile promulgué en date du 16 Juin 2016 dont la traduction est la suivante: « L'enquête technique, visée à l'article 243 ci-dessus, a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'accident ou l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité. Elle ne vise en aucun cas la détermination des fautes ou l'établissement des responsabilités….. ».

[648]- Article 243 du nouveau code de l'aviation civile marocain.

pas seule en charge de l'enquête technique, mais interviendra pour assister l'organisme permanent[649].

- En effet, l'enquête technique, compte tenu de la complexité de l'aviation moderne, exige des compétences particulières qui en font une activité à plein temps. La commission d'enquête, dans ce cadre, est constituée de personnalités reconnues pour leurs compétences et leur expérience dans certains domaines spécifiques. Etant tenue informée des travaux et des constatations de l'enquête conduite par l'organisme permanent, elle apporte aux enquêteurs ses éclairages et ses suggestions, tant lors de la détermination des faits que pour leur analyse. Elle peut enfin contribuer à prendre correctement en compte les recommandations de sécurité émise.

- Participation des États membres aux enquêtes de sécurité pour bénéficier de leur expertise technique et augmenter la chance d'avoir un résultat précis des causes de l'incident ou de l'accident[650].

- Protection des informations sensibles en matière de sécurité: Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur le retour d'information et sur les enseignements tirés d'accidents et d'incidents qui doivent être soumis à une stricte application des règles applicables en matière de confidentialité afin de garantir la disponibilité future de sources d'information précieuses. Ainsi, les informations sensibles en matière de sécurité devraient être protégées comme il convient.

- Communication des renseignements : Contrairement au décret de 1962 qui ne comportait aucune règlement insistant à rendre publique le rapport d'enquête sur un accident ou incident du transport aérien, la nouvelle loi oblige le responsable de l'organisme permanent de transmettre toute information résultant de l'enquête technique, susceptible de prévenir un accident ou un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des aéronefs ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels[651]. la diffusion des informations recueillies sur les incidents de sécurité sont d'une importance fondamentale à la prévention des accidents et des incidents. Il importe ainsi de communiquer dans les délais les plus brefs les informations

[649]- Article 248 du nouveau code de l'aviation civile, Idem.
[650]- Dernier paragraphe, article 245, du nouveau code de l'aviation civile, Idem.
[651]- Article 263, du nouveau code, Idem.

pertinentes, en particulier les rapports et les recommandations de sécurité résultant des enquêtes de sécurité.

- Partialité et indépendance fonctionnelle de l'organisme chargé des enquêtes[652]: Les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents doivent être conduites par une autorité indépendante responsable des enquêtes de sécurité (BEA), ou placées sous son contrôle, afin d'éviter tout conflit d'intérêts et tout risque d'intervention extérieure dans la détermination des causes des événements sur lesquels porte l'enquête. Ainsi, l'organisme permanent et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent, ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité[653].

- Recommandations de sécurité émises à la suite d'une enquête sur un accident ou un incident grave, ou provenant d'autres sources, comme des études de sécurité, devraient toujours être prises en considération par l'autorité compétente et, le cas échéant, suivies d'effet pour garantir une prévention efficace des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

Nous constatons ainsi qu'à l'instar du droit Européen, le droit Marocain mis en œuvre un dispositif réglementaire conforme aux règlements les plus exigeants en matière de sécurité aérienne. L'apport majeur porte sur trois points forts: obligation d'une enquête en cas d'accident ou d'incident grave, indépendance fonctionnelle de l'organisme chargé des enquêtes, et caractère public des rapports d'enquête. Sauf que sur ce dernier point, nous constatons que le Maroc se réserve comme même une certaine marge de confidentialité. Les articles 260 et 262 du nouveau code conteste de cette réalité du moment qu'il n'exige que la publication des grand traits des faits causant l'accident ou de l'incident. L'article 260 alinéa 2 précise que: « le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents de commissions d'enquête, sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires sous réserve de ne pas porter atteinte, ni à la vie privée des personnes et au secret industriel, commercial ou

[652]- Article 243, du nouveau code, idem.

[653]- L'article 243 du nouveau code de l'aviation civile Marocain transpose en droit interne les dispositions contenues à l'article 6 de la directive 94/56, qui prévoit que l'organisme d'enquête est« fonctionnellement indépendant, notamment des autorités nationales responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et en général, de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission » qui lui a été confiée.

médical(loi 09.08)[654], ni à la sûreté de l'État et à la sécurité publique et au secret de la défense nationale et de la politique extérieure(article 270 du même code) ».

Aussi tôt, on comprend que le rapport ne doit pas faire état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité. Il ne peut faire état du nom des personnes.

Préalablement, à la sortie du rapport, l'organisme permanent peut faire le point sur le déroulement de l'enquête et, dans un but de prévention, transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'administration de l'aviation civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

b) Les règles relatives aux individus

Il est évident que l'avion et le personnel naviguant forme un ensemble indissociable, l'endurcissement de la règlementation des facteurs humains est en effet pleinement justifié. En outre avec l'avènement du phénomène de libéralisation, la communauté internationale a été contrainte de légiférer non plus seulement dans le domaine de la sécurité mais aussi dans celui des facteurs sociaux. De surcroit, des accords régionaux se sont conclus pour uniformiser les règles de sécurité sur les différentes régions du monde. L'accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre les Etats membres de la communauté Européenne et le Royaume du Maroc est établi dans ce sens. Il impose l'application des dispositions apportées dans son annexe VI, principalement les parties « A » sécurité aérienne, « F »[655] Aspects sociaux et « G »[656] acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile.

[654]- Dahir n° 1-09-15 du 22 safar 1430 (18 février 2009) portant promulgation de la loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

[655]- Dispositions applicables: articles 1er à 16, et 18-19 de la Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail- Dispositions applicables : articles 1er à 19, 21 à 24 et 26 à 29 de la Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.- Dispositions applicables: articles 1er à 5 de la Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

[656]- Dispositions applicables : articles 1er à 8, annexe de la Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile.

1- Endurcissement de la réglementation des facteurs humains

L'avènement des compagnies low cost et l'ouverture du marché aux compagnies étrangères pose un problème d'un autre genre. En effet, les opérateurs sont souvent tenter d'utiliser les facteurs humains comme élément d'acquisitions des marchés en tirant les coûts vers le bas. Les risques d'accident et d'incident est d'emblée plus grand que l'erreur humaine devint la principale cause d'insécurité aérienne. C'est donc sous ce risque et pour éviter des distorsions de concurrence (durée de vol, temps de repos…) aux conséquences fatales que la communauté internationale impose l'uniformisation de certaines règles.

Aussi tôt, d'énormes travaux se sont faits par l'autorité nationale pour l'harmonisation des licences du personnel et l'alignement des règles nationales aux standards internationaux.

Il n'est pas question ici d'évoquer les normes de formation et de qualification déjà traité plus haut[657] mais de comprendre l'accession des facteurs humains face à la libéralisation du marché et aux problèmes de la concurrence.

Le code de l'aviation civile promulgué récemment n'a vraiment pas apporté du nouveau sur ce point, il conserve les mêmes dispositions évoquées dans le décret de 1962. Ainsi, les licences, qualifications et autres titres aéronautiques sont, selon les cas, délivrés, prorogés ou renouvelés à tout demandeur remplissant les conditions de connaissances, d'expérience et d'aptitude physique et mentale requises en fonction des catégories d'aéronefs, de la nature des fonctions à occuper et de la catégorie du personnel aéronautique à laquelle il appartient. La liste des titres aéronautiques, les conditions d'âge, de niveau d'instruction et d'expérience requises de tout demandeur d'un titre aéronautique, les modalités de leur délivrance, leur prorogation, leur renouvellement et leur retrait, ainsi que les droits à percevoir par l'administration pour ces formalités sont fixées par voie réglementaire.

À ce jour, seuls les règlements de mise en œuvre concernant les personnels navigants apportent les modifications. Ils englobent les précisions[658] des conditions

[657]- Voir Aussi l'arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 3163-12 du 4 kaada 1433 (21 septembre 2012) relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite.

[658]- Les précisions concernent par exemple le niveau linguistique pour renouvèlement des licences des pilotes de lignes.

d'acquisition et de délivrance des licences des pilotes, et les conditions d'acceptation des licences délivrées par des États tiers.

Les apports concernent aussi les exigences réglementaires applicables aux personnels de cabines ou à l'autorité dans son rôle de surveillance et de délivrance des licences et des agréments aussi que celles relatives aux organisations, notamment les organismes de formation et les centres médicaux. Dans l'ensemble, le Maroc a convergé vers la réglementation européenne déjà harmonisée dans le dispositif du JAR-FCL3.

Néanmoins, certaines nouveautés de taille apparaissent dans l'Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel. Désormais les limitations des temps des vols, de service et de repos du personnel navigant sont établies dans le strict respect des dispositions de ce dernier.

1-1- Acceptation mutuelle des licences du personnel

Article 165 du nouveau code de l'aviation civile édicte que: Lorsqu'un titre aéronautique a été délivré par l'autorité compétente d'un Etat étranger, dans des conditions au moins équivalentes à celles fixées par les dispositions des textes pris pour l'application de la présente loi, à un: -ressortissant marocain, l'autorité administrative compétente peut lui délivrer le titre aéronautique marocain correspondant et y mentionner les mêmes qualifications que celles portées sur la licence délivrée par l'Etat étranger, à condition, toutefois, que l'intéressé possède encore, lors de cette délivrance, la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante; -ressortissant étranger, l'autorité administrative compétente peut valider ce titre dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Cette règles est d'emblée valable pour tous les ressortissants des Etats Européens et des Etats signataires de l'accord Euro-méditerranéen. La directive 91/670/CEE[659] à laquelle le Maroc a adhéré par la signature de l'accord euro-méditerranéen impose à tout État membre d'accepter sans retard injustifié, ni épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre État membre, ainsi que tous les privilèges et attestations qui y sont attachés[660]. Les

[659]- Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile. Dispositions applicables : articles 1er à 8, annexe.
[660]- Article 3 paragraphe 1, Directive 91/670/CEE, idem.

licences délivrées par un autre État membre de la Communauté peuvent être acceptées sur la base de l'équivalence[661] ou de l'expérience[662]. L'article 4 paragraphes 1 de la directive susmentionnée dispose que l'acceptation prévue s'applique lorsqu'une licence délivrée par l'État membre d'origine est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'État membre d'accueil. Par ailleurs et en vertu de l'article 4 paragraphe 2 point a) de la directive, tout État membre peut demander à la Commission un avis portant sur l'équivalence d'une licence, qui lui est soumise pour acceptation, dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande.

En ce qui concerne les pilotes, les principes fondamentaux de la libre circulation des personnes, de la liberté d'établissement et de libre prestation des services, inscrits dans les articles 48, 52 et 59 du traité Européen, ont été mis en œuvre par l'article 3 paragraphe 1 de la directive 91/670/CEE. Cet article prévoit l'acceptation mutuelle des licences de pilote. Celles-ci doivent par ailleurs être conformes aux normes européennes JAR-FCL applicables à la formation du personnel navigant.

Toutefois, s'il apparaît qu'un doute existe quant à l'équivalence de la licence en question, notamment lorsque la licence n'est pas délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention relative à l'aviation civile internationale, l'article 4 de la directive subordonne l'acceptation mutuelle de ces licences à une éventuelle procédure de vérification de l'équivalence entre les exigences de l'État membre d'accueil et de l'État membre de délivrance. L'article 4 vise ainsi à garantir la sécurité des services de transport aérien, à laquelle il est clairement fait référence dans le sixième considérant de la directive.

Dans ce cas, le postulant doit satisfaire aux exigences ou aux épreuves complémentaires jugées appropriées pour accepter la licence, définies après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile par le ministre chargé de l'aviation civile. La possibilité de subir une épreuve complémentaire est offerte au postulant dans les meilleurs délais et sans aucune discrimination basée sur la nationalité.

Cependant, pour permettre aux titulaires des licences ayant fait l'objet d'une acceptation de justifier auprès de n'importe quel pays membre de l'OACI du respect de la condition fixée par l'article 32 de la convention relative à l'aviation civile internationale

[661]- Article 4 paragraphes 1 à 4, Directive 91/670/CEE, idem.
[662]- Article 4 paragraphe 5, Directive 91/670/CEE, idem.

susvisée, le ministre de l'aviation civile établit une décision de validation. Néanmoins, la décision de validation ne dispense pas son bénéficiaire de satisfaire aux dispositions du code de l'aviation civile et aux arrêtés pris pour son application.

Pourtant, le recours à cette procédure doit être limité à ce qui est strictement nécessaire pour atteindre l'objectif général de sécurité des opérations aériennes et ne doit donc pas être préjudiciable à l'exercice effectif des libertés fondamentales précitées prévues par le traité.

Après l'acceptation mutuelle des licences du personnel, le temps de travail des équipages a été l'autre domaine abordé, mais avec de sérieux difficultés à cause du lien entre sécurité aérienne et aspects sociaux du sujet.

1-2- Le temps de travail des équipages

Il est souligné dans l'arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel que; le total du temps de service d'un membre d'équipage ne doit dépasser 190 heures pour toute période de 28 jours consécutifs[663] et 60 heures de service pour toute période de 7 jours consécutifs[664].

L'arrêté précise aussi que le temps de vol cale à cale d'un membre d'équipage de conduite affecté comme membre en fonction ne doit pas dépasser 900 heures sur une année[665] et 100 heures pour période de 28 jours consécutifs[666].

Cette règle est celle édictée par les OPS 1.1100, elle est transcrite dans les réglementations nationales de tous les pays de l'union Européen à l'exception du royaume Unis[667]. Le Maroc, par sa signature de l'accord Euro-méditerranéen retranscrit dans sa réglementation nationale les principaux textes réglementaires régissant les services aériens entre Etats membres.

[663]- Article 5(a) de l'Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.
[664]- Article 5(b), idem.
[665]- Article 5, paragraphe 2(a), idem.
[666]- Article 5, paragraphe 2(b), idem.
[667]- Le Royaume-Uni applique le CAP 371, un guide répertoriant les exigences visant à éviter la fatigue des équipages.

L'arrêté précité n'est ainsi qu'une reprise à quelque omission prés des dispositions du règlement (CEE) n° 3922/91 modifié relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et relatif aux dispositions à prendre par l'autorité en vue de la mise en œuvre des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et aux exigences en matière de repos des équipages de la sous-partie Q de son annexe III (EU-OPS). Il aligne les règles nationales aux standards Européennes. L'objectif est de garantir un niveau de sécurité minimal par la mise en place d'exigences juridiquement contraignantes minimales. Cependant, le principe d'harmonisation des règlements se heurte à certaines exceptions énoncées par le considérant 7 et 11 de la sous-partie Q autorisant les Etats d'appliquer des règles différentes selon des cas précis. Ces exception se trouvent justifier par deux grands principes suivants:

- **Principe de non régression** :

Les règles définis dans la sous-partie Q[668] ne constituent qu'un « minimum standard » et ne devraient pas entrainer la rétrogradation des règles nationales en vigueurs. Certains Etats membre garantissent par voie législative ou par convention collectives (protocole d'accord) des meilleures conditions en matière des limitations de temps de vol et de service ainsi que pour les conditions de travail pour l'équipage de cabine. Par ailleurs aucune disposition ne peut être interprétée comme limitant la possibilité de conclure ou de maintenir de telles conventions. Les Etats membre sont autorisés à maintenir leur législation contenant des dispositions plus favorable que celle prévu dans les EU-OPS.

L'exemple le plus significatif est celui du Royaume-Uni. Considéré comme étant le pays le plus avancé en Europe en matière de réglementation des FTL, il utilise le principe "non-régression" pour maintenir ses niveaux de sécurité à base des "CAP 371".

L'Espagne aussi, après avoir amélioré sa législation périmée FTL, en utilisant comme base les EU-OPS, établi fermement le principe de non-régression. Depuis lors, les normes de sécurité nationales (Decreto royales)[669] remplacent EU-OPS.

[668]- Sous-partie Q - Limitations de temps de vol et de service et exigences en matière de repos de l'annexe III du règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

[669]- Le décret royal espagnol.

D'ailleurs, le considérant 7 du règlement de la sous partie Q énonce clairement le principe de non régression. Il autorise les États membres à maintenir leur législation contenant des dispositions plus favorables que celles prévues dans le règlement Européen et à conserver ou conclure des conventions collectives garantissant de meilleures conditions en matière de limitation des temps de vol et de service, telles que celles de la sous-partie Q.

Le considérant 11 du même règlement[670] vient compléter le considèrent 7 en autorisant les États membres à appliquer leurs dispositions nationales relatives aux FTL à condition que ces limites soient inférieures aux limites maximales et supérieures aux limites minimales fixées dans la sous-partie Q.

Mais, même si la sous-partie Q constitue un grand progrès en faveur de l'établissement de normes de sécurité élevées et harmonisées, elle reste limiter devant certains spécifiés du métier. Les principes de subsidiarité et de proportionnalité définis à l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne, l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil autorise les États membres à «adopter ou maintenir des dispositions réglementaires nationales se rapportant à certaines spécificité du métier.

Actuellement, les éléments[671] réglementaires importants suivants sont laissés à la charge des règles nationales[672]: Prolongation de service en raison d'un temps de repos en vol; Service fractionné; Réserve; Réduction du temps de repos; Repos compensateur de changements de fuseau horaire.

- **Principe de révision**

Il semble aussi que ces règles européennes dont les limites fixées, sont en décalage avec celles préconisées par les experts scientifiques et médicaux[673]. Ces derniers préconisent à l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA) de revoir ces limites afin de limiter les effets de la fatigue des équipages.

---

[670]- idem.

[671]- OPS 1.1105 point 6 – TSV prolongé (service fractionné); OPS 1.1110 point 1.3 - repos compensateur de changements de fuseau horaire; OPS 1.1110 point 1.4.1 – dispositions de réduction du temps de repos; OPS 1.1115 - prolongation du temps de service de vol en raison d'un temps de repos en vol; et OPS 1.1125 point 2.1 – autres formes de réserve.

[672]- Article 8, parag 4 du règlement CE N° 1899/2006.

[673]- Rapport Moebus Aviation 2008, Final Report "Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations", TS.EASA.2007.OP.08 Final Report Issue 1.0, p. 14.

La plus grande source de problème réside ainsi dans l'ambiguïté des limites imposées aux temps de service de vol. Les textes juridiques fixent les limites du temps de travail quotidien des membres d'équipage sur la base d'un seul facteur, celui du temps de service, qui ne tient pas compte de toute la charge de travail. Ils ne prennent pas en considération le temps entre l'arrivée de l'avion à sa place de parking et la fin effective du travail de l'équipage, le temps consacré à la mise en place (vol en tant que passagers), et les heures de veille. Toutes ces périodes sont exclues de la durée quotidienne du travail. Autre grand problème, considéré par les parties prenantes comme étant le talon d'Achille de la sécurité aérienne est celui de la limite maximale de référence pour les TSV[674]. Celle-ci doit être en effet calculée en fonction de l'heure de la journée et du nombre d'étapes accomplies et de la capacité du corps humain à supporter la fatigue. D'ailleurs, le rapport « Moebus »[675] prouve que les règles juridiques énoncé dans la sous partie Q doivent être révisé en fonction de la capacité du corps humain et des avancées scientifiques en la matière.

Les analyses des accidents et incident aériens ont prouvé, qu'un pilote fatigué après une journée de travail de 13h voire 15h peut être à l'origine d'un crash. Aussi tôt, on comprend que la fatigue et le risque d'accident se manifeste surtout à la suite d'un vol long courrier ou à la fin d'un vol de nuit. En effet les statistiques démontrent que: « le risque d'accident augmente exceptionnellement en fonction des heures de prestation. Il est six fois plus élevé pour un avion dont l'équipage est aux commandes depuis plus de 12 heures.»[676].

La médecine aéronautique affirme que la fatigue se traduit par une diminution de capacité fonctionnelle. Pis encore, un déficit cumulé de fatigue peut conduire à la perte de sommeil et à la rupture du rythme circadien. Ces effets constituent une véritable menace à la sécurité des vols.

Aussi, l'expérience montre qu'au-delà de 8 heures de vol, chaque heure supplémentaire est plus pesante que la précédente[677]. Le problème se pose surtout pour les amplitudes de vol élevées[678]. Les études effectuées par la NASA à ce sujet confirment qu'il s'avère illusoire de croire que l'on peut lutter si longtemps contre le sommeil. Partant de cette

[674]- Temps de service en vol.
[675]- F.Moebus, Moebus Aviation, Final Report "Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations", op. Cite p 262.
[676]- J. Belloti op cite, p. 194.
[677]- J. Belloti op cite p. 192.
[678]- Il s'agit des longs vols dépassant les 16 heures.

réalité les législations aussi bien nationales qu'internationales pose des bases réglementaires pour le repos en vol d'amplitude élevée.

Au Maroc, l'article 13 de l'arrêté régissant la durée du travail du personnel navigant[679] pose les conditions de repos en vol selon des critères spécifiques. Il s'agit des facilités de repos misent en place par l'exploitant qui doit être séparées du cockpit et la participation d'un membre d'équipage de renfort.

Cette mesure (le repos en vol) s'accompagne par la prolongation du temps de service de vol en raison du temps de repos en vol. Elle concerne aussi bien l'équipage de conduite que celui de cabine.

En générale chaque membre d'équipage doit pouvoir se reposer pendant au moins 1 h 30 en continu au cours du temps de service de vol dont la durée est porté à 16 heures ou plus. La répartition entre les périodes de travail et de repos doit être programmée et spécifiée dans le manuel d'exploitation. Au-delà de 18 heures, le temps de service de vol ne pourra être prolongé qu'avec l'autorisation de la DAC. Dans ce cas des mesures d'accompagnement doivent comprendre au minimum le doublement de l'équipage de conduite complet, un nombre suffisant de couchettes et la mise en place d'un système de gestion du risque lié à la fatigue.

Par ailleurs, le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 12 heures.

Le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant en dehors de la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 10 heures; lorsque le repos minimal est pris en dehors de la base d'affectation, l'exploitant doit faire en sorte que le membre d'équipage puisse dormir 8 heures, en tenant dûment compte des déplacements et d'autres besoins physiologiques. L'exploitant doit veiller à ce que les effets du décalage horaire sur les membres d'équipage soient compensés par du temps de repos supplémentaire, conformément aux dispositions suivantes:

[679]- Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.

a) Repos minimal avant un temps de service de vol commençant en dehors de la base d'affectation: A l'issue d'un service de vol qui éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires du point de départ de ce service de vol, ou s'il s'agit d'un temps de service de vol prolongé au titre de l'article 13 de l arrêté su-mentionné, le repos prévu à l'alinéa 2 du présent article doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 14 heures.

b) Repos minimal avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation: (i) à l'issue d'une série de services de vol, dont l'un au moins comporte une étape de plus de 3 000 milles marins (NM) ou éloigne l'équipage de plus de trois fuseaux horaires, le temps de repos prévu à l'alinéa 1 du présent article, au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 36 heures, dont deux nuits locales; (ii) à l'issue d'un temps de service de vol prolongé au titre de l'article 13 ci-dessous, le temps de repos prévu à l'alinéa 1 du présent article, au retour à la base d'affectation ne doit pas être inférieur à 48 heures, dont deux nuits locales. Sans préjudice des dispositions des premier et second alinéas du présent article, la DAC peut accorder un temps de repos réduit lorsque les services de vol ne comportent pas de vols de plus de 3 heures cale à cale; et le service n'éloigne pas le membre d'équipage de plus de deux fuseaux horaires de sa base d'affectation. Aux fins du présent article, on appelle « insuffisance » la différence entre le temps de repos minimal prévu à l'article 11 et le temps de repos réduit programmé. Cet accord est soumis au respect, par l'exploitant, des dispositions suivantes: 1) Lorsqu'il s'agit d'un repos réduit : - le temps de repos programmé n'est pas inférieur à 7 h 30 dont au moins 2 heures sont comprises dans la phase basse du rythme circadien.

Ceci dit, certaines dérogations aux dispositions spécifiques du présent règlement peuvent être accordées par la direction de l'aéronautique civile (DAC) en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée[680]. Le manuel de l'exploitant peut aussi comporter des dérogations aux règles précitées à condition que l'exploitant démontre à la DAC les critères de modification[681].

[680]- Article 3, ibid.

[681]- L'exploitant doit se baser sur son expérience des opérations et en tenant compte d'autres facteurs pertinents, tels que les connaissances scientifiques actuelles, que sa demande de dérogation permet d'assurer un niveau de sécurité équivalent. Le cas échéant, ces dérogations sont assorties de mesures d'accompagnement appropriées.

2 - Les éléments critiques De la réglementation des facteurs humains

Contraire aux autres branches de droit, l'évolution de la réglementation des facteurs humains se base sur des études scientifiques. Les études comparatives entre les textes juridiques sont désormais dépassées par l'évolution rapide de la médecine aéronautique. D'emblée, l'étude critique des textes réglementaires en la matière se fait sur la base des études scientifiques. Les comparaisons avec les règlements en vigueurs n'est valable que dans des cas limités vu la non adéquation des textes utilisés.

Au Maroc par exemple, la réglementation des facteurs humains a demeuré inchangée pendant une période de presque 40 ans. On a toujours travaillé avec l'arrêté de 1969. Ce n'est qu'après la signature de l'accord euro-méditerranéen que nous nous sommes posé dans l'obligation de réformer nos textes juridiques dans un contexte comparable à celui de l'actuelle sous-partie Q[682] [683]de l'EU-OPS. Cette sous-partie n'est en vigueur que depuis 2008. L'arrêté Marocain N°926.08[684] réglementant donc le temps de vol et de service et des exigences en matière de repos, est entrée en vigueur le 23 Mai 2008. Le décalage entre les deux textes est énorme, de surcroit la comparaison avec le règlement en vigueur est d'emblée difficile en raison de la non convenance des dispositions utilisées avec un texte totalement dépassé.

En Europe, les associations des pilotes de ligne préconisent une démarche inverse se basant sur des analyses scientifiques pertinentes et des connaissances actuelles antérieures à l'élaboration d'un quelconque cadre juridique relatif aux conditions de travail du personnel naviguant.

---

[682]- Sous-partie Q - Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos de l'annexe III du règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

[683]- Certains éléments des FTL ne sont pas évoqués dans la sous-partie Q: les dispositions relatives à la prolongation du temps de service de vol (TSV) en raison d'un service fractionné, les dispositions relatives à la prolongation d'un TSV en raison d'un temps de repos en vol, les exigences de repos pour compenser les effets du décalage horaire sur les membres de l'équipage, les dispositions relatives à la réduction du temps de repos et les dispositions relatives à la réserve. En ce qui concerne ces éléments, l'article 8, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1899/2006 autorise les États membres à adopter ou maintenir des dispositions jusqu'à l'adoption de règles communautaires.

[684]- Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 Joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.

Il va sans dire que face à une quarantaine d'années d'évolution scientifique, l'ajustement du texte juridique ne peut se faire que sur la base du progrès de la médecine aéronautique. Aussi, tout le travail se fait autour de l'élément « fatigue de l'équipage » et la détermination du seuil de fatigue concourant à l'insécurité des vols. La tâche de réglementation se concentre ainsi sur les limitations de temps de vol et de service ainsi que sur les exigences en matière de repos, en tenant compte des dernières études d'évaluations scientifiques et/ou médicales.

A ce niveau, il semble important de préciser que le Maroc comme beaucoup d'autre pays n'a pas les moyens scientifiques pour entamer une telle démarche. Il se conforme aux règlements de ses précurseurs. Toutefois, il est assez surprenant de voir avec quelle légèreté la direction de l'aviation civile émis des textes d'inspiration purement européenne sans marquer certaines précisions. Il est ainsi important de s'arrêter à ce niveau pour mentionner les lacunes du nouvel apport réglementaire.

- ✓ **Les omissions**

Tout d'abord, rappelons qu'il est de la responsabilité de l'exploitons d'établir des plans de travail pour les membres d'équipage qui doivent respecter les annexes de l'arrêté fixant les limitations du temps de vol et du service ainsi que le temps de repos[685]. Avec la délégation de telle responsabilité, les compagnies risquent de se poser des limites extravagantes privilégiant les objectifs économiques par rapport à la sécurité. Face à cette problématique, les textes réglementaires doivent être précis, très explicites, ne laissant aucune marge aux utilisations abusives des règles édictées. Malheureusement l'arrêté du 23 Mai 2008 laisse certaines zones d'ombre sur les règles d'aménagement du temps de travail et du repos. Ainsi, on note les imprécisions suivantes:

La programmation des « temps de repos »: l'article 1 §3 de l'annexe du dit arrêté dispose que: « les tableaux de service sont élaborés et diffusés suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié ».

Le manque de précision de cet article peut jouer en défaveur des membres d'équipage. L'article en question doit alors impérativement fixer un délai minimum de notification et ne devra laisser l'exploitant apprécier unilatéralement le délai suffisant.

[685]- Responsabilité de l'exploitant, règlement européen OPS 1.1090.

D'ailleurs, en Europe la directive 2000/79/CE du 27 Novembre 2000, impose un délai minimum de 7 jours pour la notification des jours libre de tout service ou de réserve.

L'obligation de désignation de la base d'affectation : l'exploitant doit désigner une base d'affectation pour chaque membre d'équipage[686]. Celle-ci doit être désignée dans le contrat de travail du membre d'équipage. Aucun changement de base ne peut être effectué sans l'accord du membre d'équipage concerné. L'exploitant doit tenir en compte de la stabilité sociale du membre sans causer aucune perturbation éventuelle de l'environnement de l'intéressé.

L**es temps de repos sont distingués selon qu'ils sont effectués au sein de la base d'affectation ou en dehors[687].** Dans le premier cas, le temps de repos minimal est d'au moins 12 heures sauf à ce que la durée du temps de service de vol qui la précède soit supérieure[688]. Cette durée sera alors retenue. Si la prochaine période de service commence en dehors de la base d'affectation, ce temps de repos minimal est ramené à 10 heures[689], sauf à ce que la durée du temps de service de vol qui la précède soit supérieure. Cette durée sera alors retenue. Ce temps de repos minimal de 10 heures s'applique si l'exploitant fournit un logement au sein de cette base d'affectation. Par ailleurs, l'exploitant doit faire en sorte que le membre d'équipage puisse dormir 8 heures, en tenant dûment compte des déplacements et d'autres besoins physiologiques.

Les dispositions de l'article 5 sont donc considérées comme un progrès en la matière sauf qu'il faut préciser que :

Les 8 heures à considérer doivent tenir compte de la jouissance sans restriction de l'hébergement mis à la disposition du membre d'équipage pour une période minimale de 10 heures. Durant ces 10 heures la période de 8 heures ne doit pas être perturbée. Toute perturbation de la part de l'exploitant doit redémarrer cette période.

Le texte prévoit enfin un temps de repos de récupération prolongé minimal de 36 heures, comprenant deux nuits, à prendre au moins toutes les 7 jours**.** Pourtant, l'efficacité de cette disposition varie en fonction du niveau de protection de la deuxième nuit de sommeil[690].

---

[686]- Article 1§3.2 annexe de l'arrêté du 23 Mai 2008, id, équivalent aux OPS1.1110.
[687]- Article 11, idem.
[688]- Idem 11§1.
[689]- Article 11§2, idem.
[690]- Moebus Aviation (2008, p. 26) op.cite p.263.

Il est ainsi souhaitable de supprimer la dérogation prévue dans la sous-partie Q actuelle, qui permet une présentation à 04h00 après le repos hebdomadaire si le temps de repos hebdomadaire est d'au moins 40 heures.

Ambiguïté des limites imposées aux temps de service de vol: la formule mentionné dans l'article 6 pour le calcule du temps de service de vol quotidien risque de créer une certaine ambiguïté concernant le TSV (temps de service en vol) maximum exact applicable selon certaines conditions à 13 heures pour des vols ayant un démarrage à l'heure de la journée la plus favorable. Cet article malgré les dérogations qu'il comporte reste insuffisant pour satisfaire la sécurité des vols. Il est souhaitable cependant de le réviser en fonction des études scientifique existantes en relation avec la fatigue.

La législation nationale stipule que la durée normale du travail ne doit pas excéder 10 heures par jours (article 184 de l arrêté précité) que dans les cas de dérogation suivants:

- Travail discontinu, nécessité de travaux préparatoires nécessaires : possibilité de prolonger les heures de travail jusqu'à 12 heures par jour (article 190 de l'arrêté précité).

- Travaux urgents pour prévenir des dangers imminents, organiser des mesures de sauvetage, réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations (article 192 du même arrêté)[691].

A préciser que les surcroits exceptionnels de travail ne sont accordés qu'après avis des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatifs (article 195)[692]. En général, les vols doivent être planifiés de manière à ce que les périodes de service, les périodes de service en vol et les périodes minimales de repos sont dans les limites prescrites en tenant compte d'autres facteurs tels que le travail de jour et celui de nuit, le positionnement de l'équipage, les pauses entre les vols et la disponibilité de repos. Il est vrai que l'article 1§3-4 du même arrêté oblige l'exploitant de programmer les temps de service de manière à éviter des pratiques indésirables comme celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ou une mise en place des membres d'équipage, pour empêcher les perturbations des rythmes de sommeil et de travail; mais il n'a pas pris en compte le franchissement répété de plusieurs fuseau horaires.

[691] - Article 192 de l'Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.
[692] - Article 195 Id.

Le problème se complique d'autant plus avec la réglementation du système de prolongation du TSV. L'article 7[693] autorise une prolongation d'une heure par jour du temps maximum de service en vol; alors qu'une durée de travail de 14 heure par jour ne garantie pas un niveau réel de sécurité. Cette durée dépasse les normes généralement admises au niveau des Etats Européens et dans le royaume du Maroc. Pis encore les temps de vol autorisés de quatorze heures maximum ne tient pas compte dans certains cas des éventuels retards ou problèmes, ni du temps de réserve. L'utilisation des membres d'équipage de conduite doit être limitée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol en surchargeant le membre de l'équipage par la fatigue cumulée (dans les cas où le travail d'un membre d'équipage de conduite est prévu pour compléter une ligne consécutive de fonctions).

Protection contre l'accumulation de fatigue avec des limitations de temps de vol et de service : La limite actuelle de 190 heures de service en 28 jours est jugée acceptable par les membres du groupe de réglementation ainsi que par certains rapports et évaluations scientifiques[694]. Cependant, on risque d'assister à une cumulation de ces heures sur une durée inferieure à 28 jours (accumulation de ces 180 heures en 21 jours (3 x 60 heures par semaine). Le rapport scientifique Moebus préconise une nouvelle limite de 100 heures sur une période de 14 jours pour éviter le risque de fatigue. Le meilleur exemple à suivre donc est celui de la législation anglaise qui se trouve en parfaite adéquation avec les dernières études scientifiques en la matière. Les dispositions actuelles du CAP 371 incluent la limite de 100 heures de service en 14 jours.

Il y a lieu de mentionner le cas où, pour des raisons économiques, l'exploitant ne reconnaisse pas l'état de fatigue de son employé. Selon la loi nationale, « il est interdit de faire travailler un employé contre son grée. »[695], et la mise en place un nouvel aménagement du temps de travail reste assujetti à un éventuel accord des salariés. Ainsi un membre d'équipage ne doit pas exercer un service à bord d'un avion s'il sait qu'il est fatigué ou susceptible d'être fatigué ou s'il ne se sent pas en état et que la sécurité du vol pourrait en être affectée ».

[693]- Article 7, Id.
[694]- Le rapport Moebus Aviation 2008, p. 14, op. Cité, p.163.
[695]- Article 10 Dahir n°1-03-194 du 14 rejeb (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n°65-99 relative au Code du Travail au Maroc.

Le refus d'un vol dans ce cas doit être accompagné de certaines garanties justifiant l'incapacité du membre d'équipage navigant d'assurer le vol en toute sécurité. Dans le cas contraire ce refus peut être interpréter comme un abondant de poste.

Système de gestion de fatigue: A partir de l'article 10.6, l'arrêté marocain impose aux exploitants, dans certains cas la mise en place d'un système de gestion du risque lié à la fatigue sans d'autres précisions; contrairement à l'instruction du 25 Mars 2008 de la république française qui le définit clairement et pose les caractéristiques minimales pour une ample précision.

- ✓ **Concernant les adaptations** (les dérogations) :

L'article 3 de l'arrêté précité [696] dispose que: « la direction de l'aéronautique civile (DAC) peut accorder des dérogations aux dispositions spécifiées dans la présente annexe en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitées». Il va sans dire que cet arrêté laisse à la DAC une large marge de manœuvre en défaveurs des intérêts des parties intéressées.

Aussi, on remarque qu'aucune disposition n'a été prévu par l'arrêté concernant la clause de révision prévu dans les 3 ans après l'entrée en vigueur du règlement européen en question ni la considération des résultats d'évaluation scientifique et médicale du dit règlement par l'agence européenne de la sécurité aérienne.

Toutefois cette omission peut être dépassé du moment que les termes de l'accord euro-méditerranéen, imposent au Maroc de modifier ces textes pour rester en conformité avec les textes européens.

Dans la très grande majorité des cas, nos règles sociales, définies dans la législation nationale d'aviation civile, s'aligne au socle communautaire encadrant la sécurité des vols.

c) Perspectives relatives à l'élément humain de la sécurité

Le § 1.2, 5.1 de l'Annexe 1 de la convention de Chicago indique qu'« un État contractant qui a délivré une licence s'assurera que les privilèges accordés en vertu de cette licence, ou en vertu des qualifications qui lui sont associées, ne sont exercés que si le titulaire

[696]- Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 926-08 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) relatif à la durée du travail du personnel navigant professionnel.

conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par cet État ». En vertu de cette prescription, bien entendu, le Maroc en tant qu'États contractants est tenus d'établir un système de contrôle continu et de supervision pour assurer en permanence la sécurité des vols.

Aussi tôt, la validité continue d'un permis et, par extension, d'un document équivalent délivré à un organisme est subordonnée au maintien, par l'exploitant ou l'organisme, des conditions de sa délivrance. Cette exigence est clairement prévue dans l'annexe à l'arrêté N° 3163-12 DAC/DSA du 21 septembre 2012 relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite et est à mettre en relation avec la nécessité d'une surveillance continue assurée par Maroc.

En vertu de la loi aéronautique de base promulguée par le code de l'aviation civile Marocain et des règlements et règles d'exploitation promulgués en application des lois spécifiques en ce domaine, l'AAC a le pouvoir et la responsabilité d'effectuer des inspections, d'analyser l'exploitation, de détecter des déficiences sur le plan de la sécurité, de formuler des recommandations, d'imposer des restrictions d'exploitation ainsi que d'accorder, de suspendre[697], de révoquer ou d'annuler des licences, permis, certificats ou d'autres approbations et, dans le cas de permis d'exploitation, d'amender les spécifications d'exploitation correspondantes. De surcroit, l'AAC a le pouvoir et la responsabilité d'exercer une surveillance continue sur les opérations, pour veiller à ce que soient maintenues les pratiques de sécurité acceptées et les procédures appropriées qui favorisent la sécurité de l'exploitation. Pour atteindre cet objectif, l'AAC, et plus particulièrement le personnel technique, doivent surveiller en continu les activités des titulaires de licences, permis, certificats ou d'autres approbations, selon le cas.

La surveillance nécessaire et les inspections correspondantes devraient être planifiées et exécutées par le personnel technique de l'AAC chargé des licences du personnel et des inspections techniques de l'aviation civile, possédant les pièces d'identité requises.

D'emblée, la fonction de surveillance doit s'accomplir sur une base continue, à des moments ou des intervalles de temps spécifiés, ou s'effectuer à l'occasion du renouvellement d'une licence, d'un permis, d'un certificat ou d'une autre approbation. L'OACI publie des orientations sur la périodicité des inspections dans plusieurs documents indicatifs. Dans le cas

[697]- Cas par exemple des suspensions édictées dans l'article 187 du nouveau code.

d'un exploitant aérien, d'un organisme de maintenance ou d'un organisme de formation agréé, quelle que soit la méthode utilisée pour la surveillance, tous les aspects significatifs des procédures et pratiques de l'exploitant ou de l'organisme doivent être évalués et des inspections appropriées seront effectuées au moins une fois dans toute période de douze mois. Les inspections régulières doivent être complétées par des inspections périodiques non annoncées de tous les aspects des activités.

Dans toutes les phases du programme de surveillance, les normes d'aptitude et de compétence de l'organisme devraient être au moins égales à celles qui étaient en place au moment de la certification initiale. En conséquence, le personnel technique de l'AAC qui exécute une surveillance et les inspections connexes devrait effectuer ces activités d'une manière approfondie et obliger l'organisme à démontrer de façon convaincante que les activités d'exploitation et/ou de maintenance sont menées conformément aux conditions du permis délivré, aux prescriptions/spécifications correspondantes d'exploitation/de maintenance, aux manuels d'exploitation, aux manuels de contrôle et aux règlements d'aviation civile applicables, et que, par voie de conséquence, l'autorité accordée par la délivrance initiale du permis devrait continuer.

Par ailleurs, la conformité des prestataires de services ATS aux dispositions réglementaires sont aussi surveillée par un mécanisme de supervision de la sécurité afin de garantir que les objectifs et les exigences de la réglementation soient effectivement respectés. Les méthodes de supervision de la sécurité devraient par ailleurs inclure l'approbation, l'audit et/ou l'inspection prévue par la réglementation de la sécurité.

Paragraphe II- Aboutissement de la nouvelle reforme

On sait d'emblée que toutes les activités du secteur du transport aérien sont normalisés, réglementés et contrôlés de la conception des aéronefs à la gestion de leur circulation. Les instances réglementaires ont toujours œuvrées pour l'efficacité maximale de cette organisation. Ce pendant l'approche réglementaire traditionnelle est très prescriptive (réglementation détaillée, régime extensif d'autorisations directes, amélioration du dispositif par les retours des enquêtes accidents) et n'aide pas à améliorer la sécurité qu'après l'avènement de la catastrophe. On se trouve devant le problème de la supervision des systèmes sûrs. D'autant plus que les accidents, toujours source de progrès par les défaillances qu'ils peuvent révéler et par l'énergie déployée pour y remédier, deviennent de plus en plus

rares. La perception des risques peut-elle progressivement s'estomper (tel type d'opérations n'a entraîné aucun accident depuis de nombreuses années, l'abandon de telle exigence sécuritaire n'a aucun effet visible). Mais n'est il pas préférable de travailler simultanément sur les incidents précurseurs qui, en l'absence de boucles de rattrapage (organisationnelles, techniques, humaines), auraient pu conduire à l'accident. Jean Belotti, à travers son livre « Les Accidents Aériens »[698] nous enseigne sur l'importance des indicateurs « Près incidents ». On comprend aussi tôt que la gestion de la sécurité doit se faire à partir du stade des premières prémices des accidents et accident. La réglementation internationale a évolué dans ce sens. Désormais, avec la nouvelle annexe 19 de la convention de l 'aviation civile, on voit émerger une nouvelle règlementation de gestion de la sécurité (A) dont l'application demandera un effort constant de la part des Etats (B).

A- Emergence des règles de gestion de la sécurité

Discrètement mais inéluctablement, le droit international appréhende les principaux aspects du droit de la sécurité du transport aérien. D'une certaine façon, la libéralisation de ce secteur insuffle au transport aérien une dynamique croissante. Elle induit une mise œuvre d'une politique nouvelle pour l'éradication des risque en la matière. L'objectif principal de la modification est de passer d'un système réactif à un système de prévention des accidents grâce à la collecte et à l'analyse d'informations relatives aux évènements. La réglementation de la sécurité va alors devoir émerger pour combiner entre des règles réactives et d'autre proactives.

a) De l'approche réglementaire traditionnelle vers une approche de performance moderne

La sécurité est définie comme étant: «une situation dans lequel le risque de lésion corporelle ou dommage matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou à un niveau inferieur par un processus continu d'identification des dangers et des gestions des risques. »[699]. De cette définition, on comprend que la sécurité est concomitante à une activité dont les risques sont jugés acceptables. Dans le même ordre d'idée, le ''Merriam-Webster Dictionary'', définit la sécurité comme : "*the condition of being safe from*

[698] - J.Belloti, « les accidents aériens », Op. Cite, p. 350.
[699]- L'article 2, §4 de la circulaire 0933 du 25 avril 2011 relative à la mise en œuvre du programme de sécurité du Maroc dans le domaine de l'aviation civile.

undergoing or causing hurt, injury, or loss" or "a device (as on a weapon or a machine) designed to prevent inadvertent or hazardous operation"[700] (2012, para. 1). D'emblée, le fait de définir la sécurité dans son contexte et d'exprimer la mission en termes de risque aide à préciser le rôle de l'instance de réglementation et ses limites. L'OACI a depuis toujours veillé sur le respect des bases réglementaires assurant la sécurité du transport aérien. Cependant, l'expansion spectaculaire du domaine de l'aviation civile rend de plus en plus difficile le maintien de la sécurité basé sur une approche purement prescriptive, fondée uniquement sur le respect des règlements.

Si auparavant, la sécurité de l'aviation se basait sur le respect des règlements dont la mise en œuvre était supervisée par les régulateurs, aujourd'hui elle nécessite un travail aussi en amont qu'en aval pour éviter les risques d'accident et d'incidents qui menacent sa viabilité. Il n'est plus question d'attendre l'avènement d'un accident pour légiférer une nouvelle loi. La sécurité est maintenant abordée de manière proactive en identifiant les lacunes de sécurité avant la genèse des conséquences néfastes. Au lieu par exemple de se demander pourquoi un avion s'est écrasé en raison du comportement dangereux d'un pilote, la gestion de la sécurité encourage les transporteurs aériens à se demander "comment la compagnie aérienne peut-elle améliorer les décisions empêchent cet avion de tomber du ciel? .

Ainsi, pour maintenir un niveau de risque publiquement acceptable il est donc préconisé d'adopter une approche plus proactive que prescriptive. Aussi tôt, on comprend que la meilleure façon d'assurer la sécurité est d'anticiper l'avènement d'incident et d'accident par une gestion rigoureuse des risques. C'est pourquoi il est essentiel d'adopter, en matière de gestion de la sécurité, en complément de l'approche réglementaire, une approche fondée sur la performance.

- **Approche réglementaire**: Depuis sa création, l'OACI a élaboré de nombreuses normes et pratiques recommandées (SARP), pour assurer la sécurité du transport aérien. Cependant, en dépit de tous les efforts pour renforcer la sécurité, des accidents se produisent encore. On comprend ainsi, que le socle juridique basée sur une approche purement prescriptive se trouve malheureusement obsolète par rapport à un secteur en perspective évolution. D'emblée la gestion de la sécurité selon de nouvelles approches devient une

[700]- La sécurité est définit comme « étant la condition d'être à l'abri de subir ou de causer des blessures, ou perte "ou" un dispositif (comme sur une arme ou une machine) conçu pour empêcher Opération involontaire ou dangereuse » (notre traduction).

nécessité. Partant de cette logique, l'OACI a procédé à des amendements rigoureux des SARP, pour établir dans certaines Annexes à la Convention de Chicago des critères harmonisés de gestion moderne de la sécurité.

L'application d'une réglementation axée sur la performance en la matière s'est soldée par la suite par la création d'une nouvelle annexe consacrée uniquement à la gestion de la sécurité. Celle-ci regroupe les dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité provenant de l'Annexe 1 (Licences du personnel), de l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs), de l'Annexe 8 (Navigabilité des aéronefs), de l'Annexe 11 (Services de la circulation aérienne), de l'Annexe 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation) et de l'Annexe 14(Aérodromes, Volume I (Conception et exploitation technique des aérodromes).

Ce regroupement n'élimine cependant pas les SARP sur la gestion de la sécurité qui s'appliquent à des secteurs précis. Ces derniers restent maintenus dans les Annexes concernant ces secteurs et s'appliquent conjointement avec les dispositions de la nouvelle annexe. Ainsi, le respect de toutes les SARP[701] applicables demeure le fondement sur lequel les programmes nationaux de sécurité sont établis. Il va sans dire que, les concepts de gestion des performances ou des risques en question dans l'Annexe 19 ne dispensent pas les États de se conformer aux dispositions actuelles des autres Annexes, qui demeurent fondamentales pour la sécurité de l'aviation[702].

Par ailleurs, le Manuel de gestion de la sécurité[703], document centrale d'information en la matière, apporte des éléments d'orientation essentiels concernant ces dispositions harmonisées. Il s'adresse à tous les secteurs de l'aérien; les exploitants de tous types et de toutes tailles, les prestataires de services, les organismes de maintenance ainsi qu'aux entités qui interviennent dans les enquêtes sur les accidents et dans la supervision de la sécurité. Il est ponctuellement révisé et restructuré en fonction des cadres de PNS et de SGS et dispose des orientations nécessaires et des outils perfectionnées pour la mise en œuvre des PNS et des SGS. Les Etats signataires de la convention de Chicago doivent non pas s'y conformer mais

[701]- Les SARP sont d'une utilité critique pour les États membres de l'OACI et les autres parties prenantes étant donné qu'elles constituent la base fondamentale d'une sécurité mondiale harmonisée de l'aviation et de l'efficacité en vol et au sol, de l'harmonisation à l'échelle mondiale des exigences fonctionnelles et de performance des installations et services de navigation aérienne, et du développement ordonné du transport aérien. Aujourd'hui, l'OACI gère plus de 12 000 SARP ventilées dans les 19 Annexes.

[702]- Pièce-jointe à la lettre AN 8/3-13/30, précisions sur l'annexe 19, première édition, et plan de lancement, paragraphe 4-4 « mise en œuvre de l'annexe 19 par les états membres de L'OACI ».

[703]- Guide de l'OACI publié sous référence n° 9859/AN 474 édition DE 2012, intitulé "Manuel de Gestion de la Sécurité (MGS)" (consultable sur le site de l'OACI à l'adresse http :// www.icao.int).

aussi élaborer des manuels de gestion de la sécurité spécifique aux différents secteurs de l'aviation civile.

L'apport majeur de cette nouvelle réglementation concerne le mode de gestion de la sécurité qui ne se limite pas seulement à prescrire les règles selon les expériences du passé mais à éviter les éventuels risques selon des études proactives, réactives et prédictives. D'emblée, la nécessité d'une approche de la sécurité plus systémique et plus managériale s'impose. Le législateur international sera ainsi contraint de prendre en considération les études scientifiques, les résultats des enquêtes et des audites pour imposer une loi ou un règlement. La promulgation des règlements et des normes, en matière de sécurité de l'aviation est ainsi renforcée par une relation de coopération entre l'industrie et l'administration, et ne se fait plus selon l'approche légaliste, accusatoire. Il constitue ainsi un processus en boucle d'amélioration continue basé sur les efforts à la fois de l'administration, de l'industrie, des instances juridiques et des intervenants aériens.

Dans une perspective réglementaire, un SGS est un moyen d'intégrer les mesures visant à assurer le respect de la législation en matière de sécurité. Sous un jour juridique, il permet de réduire le nombre d'actions en justice par une maitrise rigoureuse des risques guidée par le système de gestion de la sécurité

Ainsi, en vertu des dispositions de l'OACI qui ont pris effet en novembre 2006[704], les exploitants aériens, exploitants d'aérodrome, fournisseurs de services de la circulation aérienne et organismes de maintenance du monde entier sont tenus de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Les derniers amendements de l'annexe 6 de la convention de Chicago, oblige d'emblée les Etats à adopter une approche structurée de gestion de la sécurité. Celle-ci doit englobe les structures, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires en vue d'assurer une exploitation sûre de la navigabilité des aéronefs. Le manuel de gestion de la sécurité quant à lui, vient aider les Etat dans l'application des règles y afférentes. Il contient la politique et les objectifs de sécurité, les exigences du SGS en vertu du droit, les processus et les procédures SMS (par exemple, la déclaration des incidents protocoles, des listes de contrôle de sécurité, SOP), les stratégies de SMS, la responsabilité de l'opérateur et l'ensemble des processus et des procédures.

[704]- L'annexe 6 de la convention de l'OACI exigeait des Etats de demander aux organismes concernés la mise en œuvre d'un SGS dans une date limite ne dépassant pas le 01/01/2009.

Le Maroc en tant qu'un bon élève en matière de sécurité aérienne, s'est mis à la bonne heure dans la conformité aux règles et règlements internationaux[705]. Une instruction technique[706]relative à l'instauration d'un système de gestion de la sécurité par les fournisseurs de services dans le domaine de l'aviation civile a été mise en application en date du 04 Avril 2011, suivi de la Circulaire n°0933 du 25 avril 2011 pour la mise en œuvre d'un Programme de sécurité du Maroc dans le domaine de l'aviation civile. L'instruction Technique 1728 du 03/08/2005 relative à la notification et l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien joue un rôle prépondérant dans l'amélioration de la sécurité des vols. Elle permet d'identifier les risques potentiels et d'y anticiper. En mettant en place un dispositif formel de notification et d'analyse des événements ATM qui constituent une menace potentielle pour la sécurité des vols, l'instance concernée en collaboration avec l'administration arrivent à déterminer les mesures correctives appropriées et les domaines où la sécurité des vols pourrait être améliorée.

Pour faciliter la tache aux fournisseurs de services, la direction de l'aviation civile a publié un Guide[707] qui se veut un complément de l'instruction technique n°721 DAC/DIA du 4 avril 2011 sus mentionnée, leur facilitant la mise en œuvre de ce système de gestion. Pour les transporteurs[708] et les organismes de maintenance[709], et les organismes de formation; de nouvelles normes concernant la gestion de la sécurité sont introduites dans les arrêtés y relatifs à leurs certifications[710].

[705]- Dans le cadre de la mise en œuvre de l'annexe VI de l'accord relatif aux services aériens entre le Maroc et l'EU, le Maroc retranscrit dans son droit national la réglementation de sécurité de la communauté européenne concernant l'usage des systèmes de gestion de la sécurité par les fournisseurs des services de la navigation aérienne.

[706]- Instruction technique n° 0721 DAC/DIA du 04 avril 2011.

[707]- Guide de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, 1ere édition en date du 9 Septembre 2011 publié par le ministère de l'équipement et des transports, Direction générale de l'aviation civile.

[708]- Certains éléments sont déjà en place formellement du fait d'exigences réglementaires publiées dans la Partie M et la Partie 145 (analyse des événements majeurs, retours sur les erreurs de maintenance, politique sécurité, notions liées aux Facteurs Humains, introduction de contrôles supplémentaires dans le cadre d'interventions touchant aux éléments vitaux, procédures pour minimiser les risques de multiplier des erreurs sur des systèmes critiques identiques…).

[709]- Les organismes d'entretien Partie 145.

[710]- L'OACI a établi dans l'annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale la norme 1.4.4 qui stipule: « dans le cadre du processus de certification, les Etats veilleront à ce qu'un manuel d'aérodrome, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, soit soumis par le postulant pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'aérodrome.

Par ailleurs, dans le cadre de l'accord Euro-méditerranéen, tous les textes sont révisés et mises en œuvre en conformité de la réglementation de sécurité de la communauté européenne concernant l'usage des systèmes de gestion de la sécurité. Ainsi, tous les textes juridiques sont évalués dont l'objectif de déterminer la faisabilité d'un système de gestion de la sécurité compatibles avec une approche réglementaire de gestion orientée vers la performance. Les efforts réglementaires se sont concrétisés par la mise en place du système de certification du fournisseur de services de navigation aérienne, sur la supervision de la sécurité pour la gestion du trafic aérien mais surtout sur la mise en place d'un système harmonisé de compte rendu d'incidents et de partage des données. Il s'agit d'une réglementation type contenant des éléments nécessaires pour orienter les organismes d'aviation dans l'intégration des pratiques en matière de gestion de la sécurité et les aider dans l'application des SGS.

Le renouveau réglementaire dans la sphère de la gestion de la sécurité est aligné à la réglementation internationale et géré, avec l'objectif d'assurer une approche cohérente et harmoniser du SGS, aussi que l'application d'une réglementation axée sur la performance en cette matière. Les résultats recherchés ont pour complément un ensemble défini d'indicateurs mesurables, au moyen desquels l'efficacité est mesurée par un mécanisme de surveillance et selon un plan bien définie. Le Maroc, comme tous les Etats membres à la convention introduit le SGS selon un plan national établit en conformité aux exigences de l'OACI; il s'agit du programme national de sécurité.

- **Approche fondée sur la performance**

« L'introduction du SGS dans un organisme doit être prise en compte comme un regroupement sous un mode plus formel d'éléments existants déjà matures, d'éléments existants en cours de maturation et de quelques nouveaux éléments qui doivent être formalisés et être appliqués plus systématiquement dans l'avenir »[711]. Si on reprend cette idée avec une vision juridique, on peut dire que: le SGS doit se baser sur une réglementation existante, une réglementation en cours de maturité basée sur le retour d'expérience, les audits et les enquêtes et une éventuelle réglementation selon les prédictions et les avancés technologiques du secteur de l'aviation.

[711]- République Française, ministère de l'écologie et du développement durable, « Guide pratique sur les systèmes de gestion de la sécurité pour les activités de maintien de la navigabilité », P-50-11, Ed 1 Rév. 0 8 mars 2011, P4 à consulter également sur le site : www.developpement-durable.gouv.fr/.../Guide_pratique_sur_les_system...

Dans ce corps d'idée, il est donc plus important de renforcer la réglementation existence par une cohérence d'initiatives déjà en place et de coordonner plus efficacement leurs interactions. Le renouveau réglementaire va porter sur des perpétuelles recherches scientifiques et technologiques œuvrant à éviter des risques futurs par des recherches proactives, réactives et prédictives.

D'emblée, les règles[712] concernant le SMS sont déjà introduites dans les textes réglementant des secteurs de la sécurité aérienne. Pour le maintien de navigabilité par exemple, une bonne partie des composants de ce SGS est déjà mise en place dans les organismes sous des formes différentes:

• Certains éléments sont déjà en place formellement du fait d'exigences réglementaires publiées dans la Partie M et la Partie 145 (analyse des événements majeurs, retours sur les erreurs de maintenance, politique sécurité, notions liées aux Facteurs Humains, introduction de contrôles supplémentaires dans le cadre d'interventions touchant aux éléments vitaux, procédures pour minimiser les risques de multiplier des erreurs sur des systèmes critiques identiques…)[713].

• Des règles de fonctionnement non associées jusqu'à présent à des exigences données, non nécessairement formalisées mais appliquées pratiquement par les acteurs des organismes. Il s'agit souvent de principes qui sont utilisés de manière spontanée, intuitive et faisant appel au bon sens, à l'expérience du personnel sur les sujets liés à la sécurité (gestion des changements en prenant en compte les risques associés, communication sur la sécurité,…)[714].

Le principe est le même pour la navigation aérienne.

---

[712]- Part 100 Safety and Compliance Management, Part 115 Adventure Aviation Operations, – Certification, Part 119 Air Operator – Certification, Part 121 Air Operations – Large Aeroplanes, Part 125 Air Operations – Medium Aeroplanes, Part 135 Air Operations – Helicopters and Small Aeroplanes, Part 137 Agricultural Aircraft Operations, Part 139 Aerodromes – Certification, Operation, and Use, Part 141 Aviation Training Organisations – Certification, Part 145 Maintenance Organisations – Certification, Part 146 Aeronautical Design Organisations – Certification, Part 148 Aircraft Manufacturing Organisation – Certification, Part 171 Aeronautical Telecommunication Services – Operation and Certification, Part 172 Air Traffic Service Organisations – Certificatio; Part 173 Instrument Flight Procedure Service Organisation – Certification and Operation; Part 174 Aviation Meteorological Service Organisations – Certification, Part 175 Aeronautical Information Service Organisations – Certification.

[713]- www.developpement-durable.gouv.fr/.../Guide_pratique_sur_les_system..., p. 4.

[714]- Idem, p. 4.

Cependant, il est important de signaler que le SGS n'est pas un corps de règles supplémentaires que l'organisme doit intégrer et auxquelles il aura à se conformer. L'esprit du SGS est, au contraire, de favoriser l'analyse de ce qui se situe entre les « mailles réglementaires» et ne pourrait être efficacement pris en compte par plus de règles. Ce ci explique que le renouveau réglementaire concerne seulement des règles mettant en application le SGS et la manière de s'assurer de son bon fonctionnement. C'est aussi la raison pour laquelle les présentations des SGS reposent d'avantage sur des guides explicatifs que sur des règles expliquées comme cela a été classiquement le cas jusqu'à présent.

Par ailleurs, le SGS est en lui-même un système de mesure et de prévention des risques mais surtout de contrôle de la conformité réglementaire. Il doit appuyer les opérations effectives tout en s'attachant de façon adéquate à la sécurité. Il sert à identifier systématiquement tous les risques et à mettre en œuvre les mesures d'atténuation appropriées.

IL fournit ainsi une structure de gestion au sein de laquelle les rôles et les responsabilités des organisations et des individus en matière de sécurité sont clairement établis. Des orientations sont données aux gestionnaires pour optimiser la mise en pratique de leurs responsabilités, et les meilleures pratiques sont identifiées. Des exigences sont établies en ce qui concerne la formation et l'usage d'outils de renforcement de la sécurité tels que l'évaluation des risques. Un SGS est nécessaire pour faire de la sécurité une activité explicite au sein d'une organisation.

b) L'amélioration continue du système et la corrélation entre législation et exigences réglementaires opérationnels

Sur la base des Annexes 1 (licences du personnel), 6 (Règles de l'air), 8 (Navigabilité), 11 (Services de la circulation aérienne), 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation), 14 (Aérodromes) et 19 (Gestion de la sécurité) à la Convention, l'OACI a précisé les responsabilités et obligations qui, de manière générale, sont liées à la gestion de la sécurité pour ses Etats membres.

Un cadre législatif en matière de gestion de la sécurité nationale est d'emblé établi et modifiée selon les convenances[715]. Un tel cadre couvre tous les secteurs de l'aviation et des fonctions administratives applicables à l'État et est en conformité avec les normes

[715]- Adoption récemment du nouveau code de l'aviation civile, loi 40-13 du16 juin 2016, en phase avec la réglementation internationale.

internationales. La législation définit ainsi clairement les rôles et les responsabilités de chaque organisation de l'Etat ayant une fonction réglementaire ou administrative. Il est possible que certains cadres législatifs aient des règlements distincts pour les différents organismes de l'Etat qui peuvent avoir été développés indépendamment les uns des autres. Par exemple, le cadre législatif relatif à la responsabilité de l'État pour l'administration et l'exploitation des aérodromes et des services ATS directe peut avoir été développé séparément au fil du temps. Une telle législation peut être axée sur ces deux secteurs avec un accent conséquent sur les aspects techniques et opérationnels de la fourniture de ces services. Par conséquent un cadre législatif biaisée opérationnel ne peut pas répondre adéquatement à la coordination des activités de gestion de la sécurité dans tous les organismes compétents de l'État.

Rappelons que depuis la signature du Maroc de l'accord de libre échange avec l'Europe, le ciel Marocain s'est élargi pour intégrer le ciel Européen. La législation aéronautique de l'UE s'applique d'emblée au Maroc à tous les domaines touchant à la sécurité aérienne et relevant de la compétence de l'UE. Le Règlement de base (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) constitue la réglementation de base de l'UE en matière de sécurité aérienne.

Le projet de jumelage[716] dans son chapitre 3 paragraphes 3 et 4 ainsi que dans son aneexe 2 mentionne clairement les principaux textes réglementaires servant de base à la convergence réglementaire Maroc/UE conformément à l'annexe VI de l'accord Euro Méditerranéen relatif aux services aériens entre le Maroc et l'UE, ainsi qu'à la réalisation des objectifs stratégiques du ministère de l'Équipement et du transport, spécialement en matière de sécurité du transport aérien au Maroc.

Dans cette perspective, l'UE s'est dévouée dans des missions d'assistance technique au Maroc, à savoir:

• Mission d'assistance technique qui consistait à discuter la possibilité de convergence entre la réglementation marocaine et le règlement européen EU n° 1008/2008.

• Mission d'assistance relative à la convergence entre la réglementation marocaine et le règlement européen 261/2004.

[716]- §3-3 et §3-4 de la fiche du projet de jumelage, MA11/ENP-AP/TP24, « Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc».

• Mission d'assistance technique pour la sensibilisation sur la gestion de la sécurité et le programme de sécurité de l'Etat.

Par ailleurs, pour éviter le risque de doublons. La DGAC marocaine conformément aux obligations de respecter les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARPS) et dans le but de tendre vers la convergence réglementaire avec l'UE, a programmé et budgétisé les programmes qui ne peuvent pas être pris en compte dans le cadre du jumelage.

La désinence des travaux de jumelages réglementaire et des résultats en activités a abouti à la conformité des textes nationaux à ceux européenne[717].

Ceci dit, la législation aéronautique Marocaine aussi bien que celle européenne se fondent sur les normes et pratiques recommandées internationales (Standards and Recommended Practices - SARP) approuvées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elles sont mises en œuvre au Maroc via la loi aéronautique nationale et d'autres règlements spécifique du secteur aéronautiques.

Notons que l'autorité de l'aviation civile au Maroc est l'organisme responsable de la mise en œuvre du cadre réglementaire national qui vise à assurer le respect des normes internationales et nationales et qui définit la supervision de la gestion de la sécurité[718]. Pour assurer l'amélioration continue du système et la corrélation entre sa législation et les exigences réglementaires opérationnels, la DAC procède à un examen périodique de l'aviation pour consolider la gestion de la sécurité. Elle établit ainsi des règlements spécifiques qui définissent la participation d'organismes de l'aviation civile aux activités spécifiques liées à la gestion de la sécurité et qui définissent les rôles, les responsabilités, les obligations redditionnelles et la relation des organismes faisant partie du système

[717]- Chap. 3§4 fiche projet de jumelage « projet livrable », p. 16.

[718]- Il est crée, sous la supervision de la Direction Générale de l'Aviation Civile une entité chargée d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. La Direction Générale de l'Aviation Civile exerce par le biais de ladite entité la fonction de réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation et de l'aéronautique civiles et la promulgation des règles relatives à l'exploitation et à la mise en application de la réglementation internationale en vigueur. Elle se charge également de l'élaboration des objectifs stratégiques dans ce domaine et veille à leur mise en œuvre, pour garantir la sécurité des services aériens et des aérodromes, conformément aux exigences de la sûreté, de la sécurité et de la qualité. L'entité chargée de la sécurité et de la cureté de l'aviation civile est chargée du suivi de toutes les activités relatives aux services de l'aviation civile et des aérodromes, du suivi et du contrôle de l'organisation de l'espace aérien national, de la coordination de la navigation aérienne civile et militaire, de la coordination avec les organismes de gestion des espaces aériens voisins ainsi que la coordination en ce qui concerne les services de la météorologie. L'organisation de cette entité et son fonctionnement sont fixés par voie réglementaire.

Néanmoins, l'intégration et la cohésion de la législation de niveau supérieur est traitées en coordination entre l'autorité d'aviation civile et les organismes du secteur. La gestion de la sécurité se fait alors en collaboration de la DAC et des prestataires de services. La DAC, dans son rôle d'autorité nationale de l'aviation civile, doit définir les objectifs quantitatifs de sécurité. Quant aux prestataires de services[719], ils doivent prévoir les fonctions requises pour les systèmes pertinents de cette gestion dans le but d'atteindre les objectifs fixés[720].

B- Les domaines d'intervention de l'Etat

Le présent paragraphe énonce les responsabilités dont le Maroc doit s'acquitter en matière de gestion de la sécurité, au travers de l'application de SARP, de l'exécution de ses propres fonctions de gestion de la sécurité et de la surveillance des SGS mis en œuvre conformément aux dispositions de la nouvelle Annexe de la convention de Chicago.

a) Programme national de sécurité (PNS)

Une des tâches de l'État Marocain est de créer un environnement dans lequel le secteur aérien peut exercer ses activités en jouissant du niveau de sécurité le plus élevé possible. Cette charge revient principalement à la Direction générale de l'aviation civile (DAC). Celle ci est responsable, pour le compte de l'Etat Marocain, de l'élaboration et du maintien du Programme de sécurité aérienne conformément aux exigences de l'OACI.

Le programme national décrit la manière dont le Maroc assure la gestion de la sécurité, sur le plan législatif[721]. Le travail est aussi complexe qu'ambigu, il concerne la mise en place d'un réseau complexe de règlements liés aux secteurs individuels de l'aviation comme un unique et clair système assurant l'amélioration de la sécurité du transport aérien.

---

[719]- Prestataires de services' fait référence aux services de contrôle de la circulation aérienne et services de navigation aérienne (ATC/ANS), aux exploitants d'aéroports, aux exploitants d'aéronefs, aux centres de formation agréés, aux centres de médecine aéronautique, aux organismes d'entraîneurs de vol synthétiques, aux organismes de production, aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité, aux organismes de maintenance et aux organismes de formation à la maintenance.

[720]- Article 5 instruction technique 0721 du 4 Avril 2011 relatif à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité par les fournisseurs de services dans le domaine de l'aviation civile au Maroc.

[721]- les article 272,273, 274 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc régie les dispositions de mise en place par le Maroc du programme de la sécurité de l'aviation civile selon les règles et les dispositions de la convention de Chicago.

Néanmoins, l'autorité de l'aviation civile Marocaine ne se contente pas de décrire les différents règlements et activités nécessaires à maintenir et à améliorer la sécurité aérienne mais elle veille à ce que les intervenants du secteur respectent les règlements de l'Union Européenne et les exigences de gestion de la sécurité visées dans les Annexes à la Convention de Chicago[722]. L'État Marocain est ainsi convenu, avec les différents prestataires de services, de la performance de sécurité de leurs systèmes de gestion respectifs. Celle-ci est examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires[723]. Par ailleurs, les responsabilités des prestataires de services individuels sont définies selon un manuel d'application respectant les normes et directives du manuel de gestion de sécurité de l'OACI.

1- Politique de mise en œuvre du programme nationale de sécurité

Dans une perspective réglementaire, le plan national de sécurité impose aux intervenants du secteur une conduite stratégique dans l'application des règlements favorisant la gestion de la sécurité[724]. C'est un moyen d'intégrer les mesures visant à assurer le respect de la législation en matière de sécurité. Sous un jour juridique, il agit dans une optique visant à réduire le nombre d'actions en justice. Il met en œuvre un processus en boucle d'amélioration continue de la gestion de sécurité. Un contrôle et un suivi permanant s'imposent pour assurer la sécurité aérienne au Maroc de surcroit la DAC, édicte des règlements spécifiques qui définissent la participation des organises d'aviation aux activités spécifiques liées à la gestion de la sécurité et qui établissent les rôles, les responsabilités, les obligations redditionnelles et la relation des organisations faisant partie du secteur[725].

Pratiquement tous les aspects des activités aéronautiques sont soumis à des autorisations. Il n'est pas nécessaire de rappeler que le transport aérien constitue l'un des secteurs le plus réglementé dans le monde. Les pilotes, les ingénieurs veillant à la maintenance des aéronefs et les personnes chargées du contrôle de la circulation aérienne doivent détenir une licence. Quant aux prestataires de services, ils doivent être titulaires d'un certificat. Un certificat de navigabilité ou encore une autorisation de vol doit être délivré(e)

[722]- Article 4, paragraphe 1-1 alinéa premier de la Circulaire 0933 du 25 Avril 2011 relative à la mise en œuvre d'un programme de sécurité du Maroc dans le domaine de l'aviation civile.
[723]- Article 4, paragraphe II-2 dernier alinéa, idem.
[724]- Circulaire 0933 du 25 Avril 2011 relative à la mise en œuvre d'un programme de sécurité du Maroc dans le domaine de l'aviation civile.
[725]- Article 4, circulaire 0933 du 25 Avril 2011, Ibid.

pour les aéronefs individuels. Les autorisations sont émises par la DAC pour ce qui est des personnes physiques et des organismes aéronautiques au Maroc. Elles sont toutes émises conformément aux exigences légales définissant les critères qui doivent être remplis afin d'accorder une telle autorisation. Si, dans le cadre de sa surveillance, la DAC constate des non-conformités aux exigences, elle peut intervenir en prenant des mesures administratives. Elle a ainsi le pouvoir de limiter, suspendre ou annuler une autorisation, une licence ou un certificat si elle constate que les critères pertinents ne sont plus remplis.

Par ailleurs tout manquement aux exigences du code de l'aviation civile nationale et aux arrêtés y afférents constitue une infraction Au Maroc. En conséquence, ces infractions sont soumises à des sanctions pénales[726] et administratives[727]. L'Inspection aéronautique de la sécurité de la direction du transport aérien mène des enquêtes sur les infractions pénales. Les infractions pénales sont soumises au Procureur du Roi compétent. Si une infraction est rejetée par le Procureur du Roi pour des raisons n'ayant aucun lien avec les éléments constitutifs de l'infraction, la direction du transport aérien infligera une sanction administrative.

2- Les éléments de la mise en application du PNS

Le PNS s'inspire pour le Maroc à la fois du cadre du Programme européen de sécurité aérienne (PESA), qui fixe pour l'Europe le cadre général de la supervision de la sécurité aérienne, et du cadre PNS de l'OACI. Sa mise en œuvre dépend des éléments favorisants l'analyse des événements qui constituent une menace potentielle pour la sécurité des vols. Il s'agit des comptes rendus et de l'analyse des accidents et incidents.

Compte rendu des événements constituant une menace potentielle pour la sécurité des vols: Il est clair que l'identification des dangers constitue une étape primordiale dans l'assurance de la sécurité. Plus que l'autorité de l'aviation civile dispose des données sur les menaces et dangers du secteur aéronautique, mieux elle est capable de définir les domaines pour lesquels la sécurité est susceptible d'être renforcée à l'aide de mesures ciblées. La collecte de ces données est régie par le droit interne et la législation internationale.

[726]- Voir les infractions pénales aux titre XII de nouveau code de l'aviation civile.

[727]- Les sanctions administratives se résument dans le retrait, l'annulation ou la suspension des certificats, licences et autorisations.

Au niveau international, l'Annexe 13 de l'OACI oblige les États d'établir un système obligatoire[728] de comptes rendus d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité. Par ailleurs, elle recommande que les États établissent un système volontaire[729] de comptes rendus d'incidents (pour la collecte de renseignements non recueillis au moyen du système obligatoire), et les encourage à faciliter ces comptes rendus au niveau de leurs lois, règlements et politiques.

Au niveau national, la direction de l'aviation civile via l'instruction Technique[730] N° 1728 DAC/DNA impose aux différents organismes aéronautiques de rendre compte de tout événement constituant une menace potentielle pour la sécurité des vols[731]. Pis encore, elles doivent déterminer les mesures correctives appropriées et les domaines où la sécurité des vols pourrait être améliorée en rapport avec leurs propres activités ou d'autre activité dont ils ont eu connaissance d'une autre manière[732]. La Direction de l'Aéronautique Civile sur proposition du prestataire de services de navigation aérienne édicte ainsi ses recommandations conformément à l'annexe V de la dite instruction[733]. L'instruction en question met en œuvre la Directive UE 2003/42/CE sur les comptes rendus des événements sans mentionner comme le sollicite cette directive, que, sauf dans les cas de négligence grave, aucune procédure pénale n'est intentée en ce qui concerne les infractions non préméditées ou commises par inadvertance. Il va sans dire que ces infractions ne sont pas punitives parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du système obligatoire de comptes rendus des événements. Ce ci est

[728]- Un système de comptes rendus obligatoires est un système dans lequel est obligatoire de signaler tous les événements qui ont mis en danger ou auraient pu mettre en danger la sécurité d'exploitation. La liste des événements à signaler indiquée dans la législation n'est pas exhaustive. Ainsi, tout événement qui, de l'avis de l'organisation, n'a pas mis en danger la sécurité d'exploitation mais présenterait un danger dans des circonstances différentes mais vraisemblables, doit être signalé à l'autorité. Parmi les événements à signaler obligatoirement citons les ATIR (Air Traffic Incident Reports), les AIRPROX (Aircraft Proximity), les SUP (Suspected Unapproved Parts) et les comptes rendus d'incidents dus à des collisions avec des oiseaux (Bird Strike) et à la turbulence de sillage (Wake Turbulence).

[729]- Le système de compte rendu volontaire est un système dans lequel les événements dont la loi n'exige pas qu'ils fassent l'objet d'un compte rendu aux autorités, mais dont les personnes impliquées ou les témoins estiment qu'ils sont liés à la sécurité peuvent être signalés à l'autorité d'aviation civile à travers le système de comptes rendus volontaires. Ce canal constitue pour l'autorité de contrôle une précieuse source de renseignements supplémentaire sur les événements liés à la sécurité. Les comptes rendus peuvent être adressés si nécessaire sous couvert de l'anonymat et celui qui avoue un incident n'encourt aucune sanction, sauf en cas de négligence grave ou d'acte intentionnel.

[730]- Instruction Technique N° 1728 DAC/DNA du 03/08/2005 relative à la notification et l'analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

[731]- Préambule instruction technique, idem.

[732]- Article 8 instruction technique, idem.

[733]- Article 9 instruction technique, idem.

bien mentionné dans la réglementation internationale. L'Annexe 13 de l'OACI (§ 8.3) affirme aussi que les systèmes volontaires de comptes rendus d'incidents seront non punitifs et assureront la protection des sources d'information. Dans le même ordre d'idée, l'Annexe 6 de l'OACI, « Exploitation technique des aéronefs » (1re Partie, § 3.2.8), stipule que les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de donnée.

Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité: l'article 8 de l'instruction technique 0721 DAC/DIA du 4 Avril 2011, impose aux fournisseurs de service les obligations de rendre compte en matière de sécurité. Cette obligation est mise en œuvre par la DGAC et repose sur la collecte des informations sur la sécurité de sources diverses mais principalement sur les rapports d'événement qui sont déposés à la DGAC par toutes les personnes physiques liées au fonctionnement**,** à la maintenance, à la réparation ou à la fabrication d'aéronefs, à l'exploitation aéroportuaire ou aux services de navigation aérienne[734]. Le travail de collecte d'information se fait d'une manière individuelle à l'échelle nationale[735]. Cette nouvelle culture des comptes rendus volontaire des événements vise à collecter des données détaillées sur des événements et d'autres informations sur la sécurité qui ne relèvent pas du système de comptes rendus obligatoires. Ainsi, tout qui prend connaissance d'un problème affectant la sécurité aérienne pour lequel il n'est pas obligé de faire un rapport peut également soumettre un compte rendu volontaire.

Les informations sont enregistrées et transmises par la suite au centre de coordination des systèmes nationaux de compte-rendus obligatoires d'incidents dans l'aviation civile (ECCAIRS)[736]. Via ECCAIRS, le Maroc échange des informations sur la sécurité avec d'autres Etats et aide à faciliter le travail de prévention d'incident et accident.

---

[734]- Circulaire N°0933 du 25 Avril 2011 relative à la mise en œuvre d'un programme de sécurité du Maroc dans le domaine de l'aviation civile, p. 4.

[735]- Idem.

[736]- Base de données européenne des incidents. Les États sont encouragés à utiliser le système ECCAIRS pour les comptes rendus d'accident/incident ainsi que pour la collecte, le stockage et la diffusion des renseignements pertinents sur la sécurité. La Commission européenne offre sans frais l'ECCAIRS aux États qui ne font pas partie de l'Union européenne.

Étant donné que le système ECCAIRS est entièrement compatible avec la taxonomie ADREP (Accident/Incident Data Reporting) de l'OACI, celle-ci l'utilise depuis janvier 2004. Pour faciliter l'échange électronique des données, l'OACI a demandé à la Commission européenne des exemplaires de la trousse d'installation ECCAIRS pour les envoyer à ses bureaux régionaux, ce qui a permis de doter d'une base de données certains États contractants de l'OACI qui n'avaient pas de système de compte rendu compatible avec l'ADREP. La mise en œuvre de l'ECCAIRS à une échelle internationale renforce la circulation des données ADREP comme le prescrit

Outre les comptes rendus d'événements, les constatations d'audits et d'inspections, les informations provenant des systèmes de gestion de la sécurité ou des prestataires de services et les recommandations de sécurité des rapports d'enquêtes sur les accidents constituent également des sources d'informations sur la sécurité.

Il faut préciser que le système de compte rendu volontaire est un système préventif des risques menaçant l'aviation civile et ne vise de sanction pénale que dans des cas de négligence grave ou d'actions punissables en vertu de la loi pénale. Les infractions non préméditées ou commises par inadvertance détectées lors de la collecte d'information ne consistent qu'à une action corrective. En effet, le système cherche à détecter et évaluer la combinaison de probabilité et d'impact des risques sur la sécurité de l'aviation civile dans le bute de recherche d'action préventives**.**

L'analyse des accidents et des incidents: La nouvelle approche du système de gestion de la sécurité se base principalement sur l'étude des causes des accidents et incident. Contrairement à l'approche traditionnelle axée sur la détermination de l'erreur dans l'ultime objectif le blâme, la nouvelle approche est plutôt préventive. Ne nous sommes plus devant le model accusatoire mais devant un model d'analyse des causes et causalité de l'accident ou l'incident.

Dans ce cadre le Maroc a l'obligation de mettre en place un processus indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents, dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents sans attribuer un blâme ou une responsabilité. Elles sont réalisées uniquement dans le but d'améliorer la sécurité. Elles n'abordent absolument pas les questions de culpabilité et de responsabilité ni celle de la responsabilité pour dommages. De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État. Il est d'ailleurs spécifié dans l'annexe 13 de la convention de Chicago que: « l'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents » et que « cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités ».

---

l'Annexe 13 et, à une échelle nationale, constitue la première étape du Programme de sécurité de l'État. Elle accroit également la coopération et l'échange de renseignements entre les États dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation.

Dans le cadre du PNS[737], l'État maintient l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport aux autres organisations d'aviation de l'État. L'enquête aéronautique n'a pas a justifié l'indépendance de sa démarche ni a établir un dossier juridiquement recevable, il n'a pas non plus à s'interroger sur l'interprétation pénale de certains faits. Ils doivent par contre exposer la gravité de l'incident et la probabilité qu'il se reproduise pour mettre en place de nouveau système remédiant aux défaillances précédentes. Même un incident ayant des conséquences mineures peut faire l'objet d'une enquête si celle-ci est susceptible de révéler des informations importantes pour l'amélioration de la sécurité générale et la prévention des accidents.

Par conséquent, les recommandations de sécurité englobent l'avis des enquêteurs sur la manière d'éviter des accidents similaires dans le futur seront à la base de l'adoption de nouvelles règles juridiques en matière de sécurité du transport aérien.

b) Responsabilités de l'Etat en matière de mise en œuvre du PNS

En tant que signataire de la convention de Chicago, les Etats ont l'obligation d'appliquer les SARP de l'OACI et par conséquent sont responsables de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité selon un programme nationale bien détaillé. Le Maroc n'échappe pas à cette règle, et fait de sorte que son programme national de sécurité soit conforme aux règles édictées par l'OACI. Il a par conséquent la responsabilité d'être « bon citoyen» de la communauté de l'aviation internationale et d'y appliquer les règles à leur dernier iota.

Le Maroc doit définir et documenter les exigences, les responsabilité et les obligations qui ont trait à l'établissement et au maintient du PNS en incluant les directives pour planifier , organiser, maintenir, contrôler et améliorer continuellement son programme de façon a ce qu'il réponde aux exigences de sécurité exigées par l'OACI.

Le nouveau code de l'aviation civile (Loi aéronautique 40/13) relative à la réglementation aérienne (comme son précédent) désigne la DAC comme autorité aéronautique nationale chargée de missions englobant celles spécifiées dans la réglementation

[737]- L'article 4 chap1 §2, Circulaire 0933 du 25 Avril 2011 relative à la mise en œuvre du programme de sécurité du Maroc dans l'aviation civile décrit les 4 composante et les éléments nécessaire pour la mise en œuvre du programme de sécurité national de l'Etat marocain.

internationale et la législation Européenne. La DAC accorde des licences et autorisations, supervise les exploitants et émet des règlements aéronautiques complétant le code de l'aviation civile (arrêtés royaux et ministériels).

L'Etat met en place un programme national de sécurité de l'aviation civile conforme aux dispositions de la convention de Chicago[738]. Le Directeur général de la DGTA est cependant responsable du PNS et de sa mise à niveau selon les circonstances et les besoins du secteur aérien. Le programme est ainsi élaboré pour améliorer la sécurité aérienne en promouvant une coopération étroite entre les intervenants de l'aviation civile marocains et l'autorité aéronautique nationale. En parallèle à ce travail, les gestionnaires et superviseurs de la sécurité sont responsables de la performance de leurs systèmes. Ensemble, ils doivent toujours veiller à ce que leur système de transport aérien soit sûr et efficace aussi bien pour le bien de l'aviation civile nationale que pour celui de la communauté internationale.

Dans cette perspective, l'autorité de l'aviation civile sous la direction de son directeur général demeure responsable du PNS[739]. Elle coordonne les activés de différentes structures qui sont comprise sous le PNS. Elle a ainsi la responsabilité administrative et l'obligation de la mise en œuvre de la coordination et du maintien du PNS[740].

Pour cela, la DAC adopte une politique de sécurité, dans laquelle elle s'engage à:

- Affecter les ressources nécessaires relatives à la sécurité en priorité aux activités qui offrent le maximum d'avantage sur le plan de la sécurité ;

- Appuyer la gestion de la sécurité par un système efficace de compte rendu du danger et d'un système de communication ;

- Etablir des dispositions pour la protection du système de collecte et de traitement de données de sécurité ;

- Interagir efficacement avec les fournisseurs de services dans la résolution des problèmes de sécurité ;

[738]- Article 272 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc.
[739]- Idem.
[740]- Article 4, chap1 §2, Circulaire 0933 du 25 Avril 2011 relative à la mise en œuvre du programme de sécurité du Maroc dans l'aviation civile.

- Communiquer à tout le personnel avec l'appui nécessaire cette politique de sécurité ;

- Développer et de maintenir le manuel du programme national de sécurité qui a pour objet de décrire l'organisation, les responsabilités et les ressources mises en place pour assurer le fonctionnement efficace de ce programme.

Le PNS est cependant mise à l'examen interne par La Cellule Management System de la DAC pour s'assurer de son amélioration continue et de son efficacité. Cet examen comprend également les activités de l'Etat conformément au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI (USOAP), et méthode de surveillance continue (CMA). La cellule travaille directement pour le Directeur général de la DAC et est indépendant des services opérationnels.

Une fois le PNS est validé, les exploitants sont tenues de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour la direction de l'aéronautique civile, qui, au minimum:

a) identifie les risques en matière de sécurité;

b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien du niveau de sécurité acceptable à réaliser selon les consignes et directives de la direction de l'aéronautique civile;

c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant;

d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.

Les exploitant doivent définir clairement dans leur système de gestion les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de leur organisation, notamment la responsabilité directe des responsables désignés et du personnel d'encadrement en matière de sécurité.

La philosophie des systèmes de gestion de la sécurité tel qu'elle a été expliquée dans le document T137393741 « Introduction au système de gestion de la sécurité »: la responsabilité de la sécurité est maintenue dans la structure de gestion de l'organisation. Les directeurs et les gestionnaires supérieures sont responsables, en bout de ligne, de la sécurité, au même titre que de tous les autres aspects de l'entreprise. Les nouvelles dispositions réglementaires qui sont en vigueur imposent aux certaines organisations aéronautiques qu'elles identifient leur cadre responsable, c'est-à-dire la personne qui exerce un contrôle financier et exécutif sur une entité assujettie aux dispositions réglementaires. Dans le cas d'une organisation titulaire de plusieurs certificats (p. ex., un exploitant qui possède également un certificat d'organisme de maintenance agréé), l'exigence demeurera un seul cadre responsable. La règle c'est que dans un système de gestion de la sécurité, les pouvoirs et responsabilités coexistent.

[741]- Document de travail, « Aviation Safety Management Introducing a Systems Approach to Safety Management », régit par le personnel des services de sécurité et la Direction générale de Transports Canada Aviation civile en collaboration avec le personnel régional de Transports Canada Aviation civile. Publié également sur le site :
http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/SMS/Transport%20Canada/TP13739b%20intro%20to%20SMS.pdf.

Chapitre II- La responsabilité consécutive de l'inexécution de la réglementation de la Sécurité Aérien

L'accident survenu à « Überlingen » au dessus du Lac de Constance, le 1er juillet 2002, a soulevé, le débat sur l'existence d'une faute - ou non - du contrôle aérien pour engager la responsabilité de l'Etat[742.] L'accident du Concorde survenu à Paris le 25 juillet 2000 quant à lui a soulevé le débat du droit applicable (allemand, français ou américain ?) pour l'amélioration de l'indemnisation des victimes. Ces deux situations montrent que la l'accident n'enclenche pas systématiquement la responsabilité de l'Etat. Le mécanisme de responsabilité se déclenche en fonction de la nature de la faute et du degré de la défaillance de l'Etat à son obligation de destinataire des règles internationales parties. L'ouverture de l'enquête s'avère alors déterminante pour l'évaluation des responsabilités. C'est dans cette perspective que le présent chapitre s'intéressera à l'analyse respective de la conception statique (I) et dynamique (II) de la responsabilité dans le transport aérien.

Section I- La conception statique de la responsabilité

Le caractère international du droit aérien veut que les Etats se conforment à un ordre juridique uniforme et qu'ils adhèrent sans retard aux dispositions de la convention internationale de l'aviation civile. Aussi tôt et pour s'acquitter de leurs responsabilités, chaque État devrait promulguer une loi aéronautique de base qui prévoit l'élaboration et la promulgation d'un code de règles, règlements et prescriptions d'aviation civile compatibles avec les dispositions des Annexes à la Convention.

Par un tel acte les Etats s'engagent dans l'application des règlements d'exploitation de l'activité du transport aérien. Ce rôle leur confère d'une part une présence réglementaire rigoureuse dont le manquement engagera leurs responsabilités propres pour la réparation des dommages inhérente à l'activité(I). D'autre part, il leur attribue le pouvoir d'encadrement de la responsabilité des acteurs privés intervenant dans l'activité du transport aérien(II).

[742]- cf. Presse information zur Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes über den Zusammenstoss einer Boeing B757-200 mit einer Tupolew TU154M am 1. Juli 2002 bei Überlingen am Bodensee, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Braunschweig, 19. Mai 2004.

Paragraphe I- La responsabilité de l'Etat

Comme dans tout système de droit, l'inexécution par l'État des obligations découlant de ses engagements déclenche le mécanisme de la responsabilité, plaçant celui-ci « directement » dans une situation juridique nouvelle à l'égard des autres États ou de l'OACI. Cependant, il y a des situations extrêmes où la responsabilité de l'Etat est mise en jeux pour couvrir les défaillances financières d'indemnisation des opérateurs privés. On parle alors de responsabilité subsidiaire de l'Etat.

A- La responsabilité propre de l'Etat en tant qu'exécuteur de l'obligation internationale

De l'analyse précédente en déduit que, tout manquement de l'Etat contractant à ses obligations internationales est susceptible d'entraîner l'engagement de sa responsabilité.

En effet depuis L'arrêt de Blanco du tribunal des conflits du 8 février de 1873, l'Etat et les autres personnes morales de droit public sont responsables des dommages causés selon des règles spéciales qui varient suivant les besoins du service; et les nécessités de concilier le doit de l'Etat avec le droit privé[743]. La responsabilité administrative est ainsi d'abord d'origine jurisprudentielle et reste extra contractuelle[744]. Ce que fait l'Etat, il doit le bien faire; il est certain que cette responsabilité s'étendra aussi loin que l'Etat diversifie ses missions. L'Etat est ainsi responsable à la fois des dommages qu'il crée par ses actes ou ses fautes, et des préjudices anormaux et spéciaux qui résultent par exemple d'une atteinte à l'égalité d'accès au droit de voyager en sécurité[745].

Toutefois, avant de commencer notre analyse juridique, il nous semble opportun à ce niveau de préciser la formulation de « responsabilité des Etats » telle qu'employée dans la langue française et telle qu'utiliser par les spécialistes du droit maritime et aérien: une clarification importante doit se faire donc quant à l'utilisation de ce terme dans le jargon juridique.

---

[743]- Dans le transport aérien, l'engin est considéré comme étant un ensemble organisé qui mis en œuvre l'intérêt de plusieurs intervenants la compagnie de transport, l'Etat d'immatriculation, l'Etat de domiciliation, les voyageurs) où la conciliation entre droit public et droit privé fait la règle.

[744]- Propos de Gérard Montigny « colloque du 18 Janvier 2005 organisé par le centre Sécurité et défense de l'Université Paris V (René Descartes).

[745]- X. Latour, « la sécurité et la sûreté des transports aériens » op cite, p.195.

D'un point de vue « étymologique », le mot « responsabilité » peut être retracée à deux significations complémentaires: au verbe latin spondere, promettre, s'engager à se porter garant de quelqu'un ou de quelque chose, et respondere, « répondre » ou « répondre de »[746].

Les deux notions sont différentes mais émergent en parallèles[747]. La première comprend une obligation de juridiction/contrôle et la seconde appréhende une obligation d'indemnisation[748] [749]. A cet égard, les choses sont plus claires en anglais, qui consacre à cette double formulation de la responsabilité deux termes distincts: « responsibility » et « liability ». Au premier sens du terme, l'Etat sera responsable du devoir de sécurité normative par l'obligation d'adopter les règles, de respecter les normes internationales, et d'en surveiller l'application. Alors qu'au deuxième sens, l'Etat aura la responsabilité des dommages causés par sa violation du droit international lorsque le manquement reproché sera attribué à la défaillance du législateur national. Ainsi une violation d'une règle rapportée dans les SARP par un Etat contractant pourra ouvrir droit à réparation à charge de cet Etat. Dés lors, il nous parvient d'analyser respectivement le concept de responsabilité dans le sens de responsability en Anglais et celui de responsabilité dans le sens de liability (en Anglais).

a) La responsabilité de l'Etat quant à l'application des règles internationales

La convention de Chicago tel quelle a été promulgué ne traite pas directement la responsabilité des Etats contractants. Elle se limite à préciser les obligations de ces Etats quand à l'application des règles internationales. L'article 28 (a) de la Convention de Chicago prévoit que " Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où elle le juge possible, à: « fournir, dans son territoire, les aéroports, les services de radio, les services météorologiques et d'autres installations de navigation aérienne pour faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques recommandées ou établies de temps à

[746]- Christoph Eberhard, « La responsabilité» (Version enrichie de la communication présentée lors de la rencontre du groupe de recherche interculturel sur la responsabilité, Château de Dravert, La Guiche, France, 29/06 – 3/07/2006 et version provisoire de : Christoph Eberhard, « La responsabilité en France: Une approche juridique face à la complexité du monde », in Edith Sizoo (dir), Responsabilité et cultures du monde. Dialogue autour d'un défi collectif, Éditions Charles Léopold Mayer, Paris, 2008, pp. 155-182).

[747]- SOUSA SANTOS Boaventura, 1995, « Toward a New Common Sense - Law, Science and Politics in the Paradigmatic Transition», New York-London, Routledge, After the Law Series, p. 614.

748 VILLEY Michel, 1977, « Esquisse historique sur le mot responsable », revue Archives de Philosophie du Droit,editeur Srey Paris,1977 , n° 22, p. 45-58.

[749]- J. JULIEN, « Le concept juridique de responsabilité », in Recueil des interventions du colloque « Mer et Responsabilité », Pedone, Paris, 2009, pp. 23-24.

autre, conformément à la présente Convention ». Cette disposition vaguement formulée laisse apparaitre une certaine ambigüité quant à savoir si elle est juridiquement contraignante en raison de l'évasion que les États peuvent y trouver possible. Cette interrogation est néanmoins résolue par les dispositions de l'article 12 OACI. En effet, la lecture de l'article 28 OACI doit se faire en combinaison avec ce dernier; qui parallèlement impose aux Etats le devoir de contrôle. En déduit alors que la responsabilité des Etats peut théoriquement être engagée en cas de défaillance du contrôle effectif et de non-adoption des règles nationales conformément aux standards internationaux. Il est toutefois important à ce niveau de préciser que l'effectivité des règles de l'OACI ne vise pas forcément à garantir l'application des règles internationales, mais parfois, seulement l'application effective d'un droit interne, plus ou moins conforme au droit international[750].

Par ailleurs, La seule mention, elle-même indirecte, du principe de la responsabilité de l'Etat contractant est celle de l'article 83 bis, en vertu duquel, en cas de transfert de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de domiciliation de l'exploitant de l'aéronef : « l'Etat d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées »[751]. Ce pendant, cette règle demeure limité, et ne s'applique pas tout de même aux activités de l'aéronef. Cela est dû à la nature des obligations internationales qui lui sont attribuées, ainsi qu'à l'importance globale de son rôle dans les espaces internationaux, significativement réduit en raison de la place majeure de la souveraineté[752] en droit aérien.

Domaine de responsabilité de l'Etat : La responsabilité de l'Etat se caractérisera aussi bien dans l'élaboration de normes ou de règles de droit ou de réglementations illégales

[750]- Puisque l'article 38 de la convention de l'OACI permet à un État de déroger aux normes et procédures internationales adoptées par la convention. Ainsi, un État qui ne peut se conformer en tout point à une norme, aux procédures internationales ou qui juge nécessaire d'ajouter des règles ou pratiques différant sur un point quelconque de celles établies au plan international, doit notifier immédiatement à l'OACI « les différences » entre ses propres pratiques et celles établies par la norme internationale. S'agissant d'un amendement à une norme internationale existante, un État qui n'entend pas introduire dans ses propres règlements et pratiques l'amendement en question, doit en aviser le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement. La différence est alors immédiatement notifiée par le Conseil de l'OACI à tous les autres États.

[751]- Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 (a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 (a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

[752]- Article 1 de la convention de Chicago dispose que: « Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire ».

ou contraires à des normes supérieures, ou à l'occasion d'activités de contrôle[753], ou de police administrative lors de mise en œuvre de réglementation ou de décision, tout en considérant que le champ de la protection de l'exigence de la faute lourde se réduit d'année en année et que la responsabilité pour faute simple est désormais principalement retenue[754].

D'emblée l'Etat est responsable de risques existants ou inexistants au titre des choses et des ouvrages publics qu'il met en œuvre, édifié ou utilisé. Ainsi un Etat qui laisse s'implanter un aéroport dans une zone à risques engage sa responsabilité pour les éventuels risques menaçant l'aviation civile. Il sera notamment responsable s'il manque à ses obligations de gestion des personnels ou de contrôle des services ou pour défaut de vigilance dans la qualité des produits mis en circulation. L'Etat sera également responsable d'un devoir de sécurité normative par l'obligation d'adapter les règles, de respecter les normes internationales et régionales et d'en surveiller l'application. Aussi, l'Etat est responsable en raison d'un défaut de maîtrise des moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité et cela reste valable même dans les cas où il délègue la gestion de ses devoirs aux compagnies aériennes ou à des structures du secteur privé.

Par ailleurs, les accidents causés par l'aéronef sont rarement considérés comme déclencheurs de la responsabilité de l'Etat. Mais si l'idée de la responsabilité de l'Etat contractant semble douteuse, elle n'est tout de même totalement écartée. Derrière chaque propriétaire/exploitant d'aéronef se trouve un Etat d'immatriculation. Celui-ci en accordant sa « nationalité » à l'ensemble organisé s'oblige à exécuter son obligation de contrôle et de surveillance à son égard. On ne peut dès lors écarter totalement sa responsabilité internationale lorsqu'il ne remplit pas de façon efficace ses devoirs internationaux[755]. La recherche d'un indice prouvant son manquement à l'obligation de juridiction et de contrôle est

[753]- C.E. 21 juin 2000 Ministre de l'Equipement des Transports et du Logement ci Cne de Rocquebrune Cap Martin, RDP 2000.

[754]- Dès 1942, l'exigence de la faute lourde a été abandonnée s'agissant des mesures juridiques de police administrative, pour peu qu'elles ne présentent pas de difficultés particulières (CE, 13 février 1942, Ville de Dôle).Il en a été ultérieurement de même des activités matérielles de police administrative sans difficultés majeures (CE, 23 mai 1958, Consorts Amoudruz).

[755]- Dès 1942, l'exigence de la faute lourde a été abandonnée s'agissant des mesures juridiques de police administrative, pour peu qu'elles ne présentent pas de difficultés particulières (CE, 13 février 1942, Ville de Dôle).Il en a été ultérieurement de même des activités matérielles de police administrative sans difficultés majeures (CE, 23 mai 1958, Consorts Amoudruz).

[755]- S.SucharitkuL, « Liability and Responsibility of the State of Registration or the Flag State in Respect of Sea-going vessels, Aircraft and Spacecraft Registered by National Registration Authorities », The American Journal of Comparative Law: a quarterly, vol.54, issue supplement, 2006, p. 437. Consultable sur: http://digitalcommons.law.ggu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1556&context=pubs consulté le 3/1/2017.

toujours de rigueur. C'est justement parce qu'il a manqué effectivement à ses obligations que l'Etat contractant devrait voir sa responsabilité mise en cause.

Néanmoins, ce lien de causalité reste difficile à prouver. Il reste à départager entre le fait illicite de l'Etat du pavillon et celui de l'« ensemble organisé ». En effet, il est irraisonnable de rendre un Etat responsable de violation de règles ou d'un fait fautif commis par des personnes relevant de sa juridiction. Mais aussi, il n'est pas juger raisonnable de libérer la responsabilité de l'Etat lorsque derrière le fait fautif de l'acteur privé se trouve un manquement de l'Etat à une de ses obligations. On se pose alors devant la problématique de définition du lien de causalité entre un incident ou un accident et la défaillance de l'Etat d'immatriculation.

C'est en effet, la plus grande difficulté qui se pose sur le terrain de la responsabilité étatique est celle en effet de distinguer entre dommage causé suite à une violation des obligations étatiques et dommage causé suite à une violation des obligations des personnes privées impliquées dans les activités de l'appareil, qu'il s'agisse de son propriétaire/exploitant ou de son personnel. Cette distinction semble facile à établir juridiquement mais elle est loin de l'être matériellement. Mais vu les obligations de réglementation et de contrôle qui pèsent sur les Etats, il est quasiment admis que toute activité illicite commise par un engin ou tout accident causé par lui, en raison de son mauvais état, pourraient potentiellement avoir un lien de causalité avec le manque de contrôle de l'Etat d'immatriculation et constituer dès lors le facteur déclenchant sa responsabilité.

Néanmoins, pour les défaillances liées directement à la conduite de l'avion, le transporteur est responsable de prendre une assurance contre le risque d'accident aérien. Les passagers et les propriétaires de fret pourront également prendre une assurance supplémentaire, tandis que les compagnies d'assurance pourraient prendre d'autres réassurances. Ainsi, l'état de l'enregistrement est rarement responsable de toute perte résultant d'une faute ou d'une conduite délibérée de l'équipage du poste de pilotage. La responsabilité du produit peut être attribuable au fabricant des pièces défectueuses responsables de l'incident ou de l'accident. La principale préoccupation de l'État d'immatriculation est limitée au devoir de protection et de sécurité des aéronefs en vertu de son enregistrement national. Cela inclut des mesures de précaution pour prévenir les éventuels risques menaçant l'avion civile[756].

[756]- Ibid.

En fin de compte, les dommages causés par des ensembles organisés ne seraient attribués aux Etats d'immatriculation que s'ils manquent à leurs obligations propres d'exercer une juridiction/contrôle effectifs sur les éléments de leurs ensembles organisés. Se pose ici la question de la responsabilité des Etas en cas de certification fautive. Cette éventualité dans l'ensemble est sert possible, sauf qu'elle est peu envisageable en droit aérien. Il faut savoir que les avions en tant qu'ensemble organisé sont soumises à une réglementation très stricte et sont constamment surveillés par des organismes de certification spécialisés. Contrairement au droit maritime, les engins en droit aérien ont de facto une durée de vie moins longue que les navires, ce qui réduit dans une certaine mesure le risque d'apparition des aéronefs « sous-normes (aéronef poubelle)»[757]. L'obligation internationale de chaque Etat de certifier la navigabilité de l'aéronef inscrit sur son registre est obligatoire[758] et sa violation peut, en théorie, engager sa la responsabilité. Mais, dans la pratique, les certificats de navigabilité délivrés de manière négligente par une société de classification ou par un comité aéronautique sont moins susceptibles d'engager la responsabilité de l'autorité étatique.

Par ailleurs, il est important de préciser que l'invocation de la responsabilité internationale en droit aérien semble plus utile dans un sens préventif que dans un sens répressif. En étant constituée d'opérations de certification ou de délivrance de documents, la démarche permet d'indiquent, en dehors de tout comportement fautif ou de tout dommage, la conformité de la situation de tel individu aux règles qui sanctionnent aussi la violation par telle personne de la règle elle-même.

L'Etat est-il effectivement Punissable: à l'exemple du principe « pollueur-payeur»[759], la logique juridique impose le principe « tueur-payeur ». Ce principe date sous une forme similaire depuis l'époque de Hammourabi et de la loi du talion[760]. Sauf qu'on se pose la question si un tel principe est valable pour une puissance publique telle celle de l'Etat. La réponse est certainement positive. En effet, la revendication de sécurité et de sûreté est posée en exigence citoyenne par l'affirmation d'un droit globalement protecteur du

[757]- Ibid.
[758]- Il s'agit de l'article 31 de l'annexe 8 de la convention de Chicago qui stipule que « [t]out aéronef engagé dans la navigation internationale doit disposer d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé ». L'article 33 de la même annexe concerne la reconnaissance mutuelle des certificats.
[759]- Principe énoncé par l'article français L 110-1 du Code de l'Environnement selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction et de lutte de la pollution doivent être pris en charge par le pollueur. Le principe pollueur-payeur a été adopté par l'OCDE en 1972, en tant que principe économique visant l'imputation des coûts associés à la lutte contre la pollution. Ce principe est un des principes essentiels qui fondent les politiques environnementales dans les pays développés.
[760]- Les premières traces de la loi du talion ont été trouvées dans le Code d'Hammourabi, recueil de lois du roi de Babylone qui a régné entre 1792 et 1750 avant JC.

consommateur. L'Etat a l'obligation d'assurer la sécurité de ses citoyens ou de ses résidants et voyageurs qui transitent par son territoire. En cas de défaillance de sa mise en sécurité de ces derniers, des actions répressives de nature financière et économique puissent être entreprises. Cette forme de blocage économique que nous nous autorisons de qualifier d'« embargo redoutée et efficace » constitue la pire sanction aux défaillances de l'Etat en matière de sécurité et de sureté. Aucune économie ne peut vivre isolée et coupée des flux du transport aérien.

Le feed back, le retour d'expérience, les interdictions de voler ou d'atterrir, l'immobilisation des aéronefs au sol constituent une version moderne d'interdiction qui affecte les compagnies aériennes certainement, les aéroports probablement, mais aussi les Etats ayant manqués à leurs obligations de sécurité et de sureté. Internet, par l'information immédiatement mise en circulation, constitue un réel pilori constitutif d'une sanction plus forte en conséquence économiques, sociales et politiques que la comparution devant une juridiction. Pis encore, le rassemblement des victimes en association, favorise des revendications en structures associatives, leur permettant d'agir comme parties civiles.

La responsabilité de l'Etat en tant qu'obligation d'indemnisation: dans la sphère internationale, généralement l'indemnisation des victimes, se cantonne en premier dans des considérations politico-économiques: l'indemnisation sera alors consentie en vue d'une évolution de la position d'un Etat sur le plan international (cas de Lockerbie) ou sous l'effet de la pression des autorités lors de la mise en cause de personnalités de premier plan, ou encore en raison de la bonne gestion du secret d'Etat, d'accords secrets ou de la mise en œuvre d'une crise diplomatique dont nous ne saurons jamais rien.

Mais encore, la responsabilité de l'Etat contractante dépasse son rôle politico-économique pour satisfaire les principes de base de la responsabilité civile. Sa finalité devient plus claire: plus qu'un mode de régulation des comportements étatiques, elle constitue un mode de réparation des dommages causés aux victimes et aux tiers. Cette approche universelle trouve son fondement dans les principes de base du droit public internationale[761], qui obligent les Etats responsables d'un fait internationalement illicite[762] [763] de le réparer[764].

[761]- P. Reuter, Droit international public, 1ère éd., PUF, Paris, 1958, pp. 245-246.
[762]- A. Bianchi, Séminaire de Droit International Publique, Seconde édition, 2002-2003,P 30, « Il y a fait internationalement illicite de l'État lorsqu'un comportement consistant en une action ou une omission: a) Est attribuable à l'État en vertu du droit international; et b) Constitue une violation d'une obligation internationale de l'État.

Il s'agit principalement des actes illicites qui obligent les Etats de réparer les dommages causés par les engins de leur « nationalité », ce qui, en l'état actuel du droit international, n'est pas acceptable. L'avion entant qu'ensemble organisé fait intervenir des opérateurs privés, qui selon la philosophie juridique, auront la responsabilité de réparer les dommages causés par leur activité. Le droit international ne reconnait dans aucune branche de droit une responsabilité étatique découlant des seuls actes de personnes privées. L'affaire des sociétés Italiennes RFCC contre la société Marocaine des autoroutes (ADM) illustre parfaitement les limites de responsabilité de l'Etat. Dans cette affaire, le Maroc a objecté l'idée de responsabilité arguant que l'ADM a une personnalité morale distincte de celle de l'Etat[765]. Celui-ci ne pourrait répondre en aucun cas d'un opérateur privé. Par contre la responsabilité de l'Etat Marocain se trouve engager suite à un manquement à son obligation de contrôle effective.

La responsabilité internationale n'est engagée donc qu'à la suite d'un fait illicite de l'Etat lui-même ou d'un de ses organes. L'ensemble organisé ne peut être considéré comme une émanation ou un organe de l'Etat. Ainsi, tout dommage causé par son activité est en réalité imputé aux acteurs privés faisant partie de cet ensemble organisé: propriétaires, affréteur, opérateurs, commandant de bord, équipages. Cette analyse est en effet compatible avec l'esprit du droit de la responsabilité internationale. Sachant que le rôle des acteurs privés dans l'industrie aérienne est beaucoup plus important que celui des Etats d'immatriculation. Sachant aussi que c'est en réalité les opérateurs privés qui choisissent librement l'Etat d'immatriculation et qui contrôlent stricto sensu les activités des engins, il est donc logique que ce soit eux les principaux responsables des dommages causés par leurs engins.

Dans le droit fil de ce raisonnement, les dommages causés par les actes des personnes privées ne sont pas imputables à leur Etat de nationalité ni à l'Etat d'immatriculation de l'engin concerné.

Ceci dit, la responsabilité de l'Etat contractant ne se trouve engager qu'en cas de violation d'une obligation internationales découlant de son adhésion aux conventions

---

[763]- En droit international public, il est bien établi que la mise en jeu de la responsabilité internationale de l'Etat résulte du manquement à une obligation déterminée. La violation du droit peut consister en une action ou une omission, mais elle constitue toujours un acte internationalement illicite.

[764]- CPJI : Affaire Fausse Fat 1938 (Maroc). Tribunal Arbitraire: Affaire Rainbow Warrior, 1970: « toute violation par un Etat d'une obligation quelle que soit sa source engage sa responsabilité internationale.

[765]-Sentence Salini c. Maroc, 23 juillet 2001 in François Fink, « l'imputabilité de la faute en droit de la responsabilité internationale » thèse en droit public 1er juin 2011, p. 150.

internationales. Autrement dit, L'Etat ne serait responsable du dommage que dans le cas de la responsabilité étatique pour faute. C'est en effet le fait illicite de l'Etat elle-même qui engage sa responsabilité et pas celui de l'ensemble organisé.

Néanmoins, ni les Etats ni les entreprises ne doivent pas ignorer leur risque: effectivité et efficience de leur conduite constitueront une donnée importante de leur reconnaissance et de leur acceptabilité sur le plan international.

B- La responsabilité subsidiaire de l'Etat (l'encadrement de la responsabilité privée par la mise en cause de l'obligation d'indemnisation dans le chef de l'Etat)

De l'analyse précédence, nous déduisons que la responsabilité objective de l'Etat est loin d'être la règle dans le droit du transport aérien. L'Etat contractant ne peut être poursuivi pour réparation du dommage que sur la base d'une responsabilité pour faute, notamment en cas de défaillance à ses obligations de contrôle et de supervision de la sécurité. Les Etats d'immatriculation des aéronefs ne sont concernés qu'indirectement(b) – et encore de manière vague et ambiguë – dès lors que la responsabilité privée l'emporte sur la responsabilité Etatique(a), qui n'est véritablement prise en compte ni par la pratique étatique ni par la jurisprudence internationale.

a) La répartition des responsabilités entre les acteurs privés et l'Etat

La particularité des réparations des dommages de l'activité du transport aérien résulte dans le mécanisme de responsabilité qui en découle. Les opérateurs privés de l'aviation ont la responsabilité globale de préserver la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'exploitation aérienne, de la formation du personnel aéronautique et de la maintenance des aéronefs et des équipements d'aviation. Les États ont la responsabilité dans l'encadrement réglementaire, dans la supervision et le contrôle des normes internes de sécurité dans les compagnies de transport et d'autres organismes (prestataires de services de la circulation aérienne et de services d'aérodromes, exploitants, organismes de maintenance agréés, constructeurs et fabricants, etc.).

La question de la responsabilité bascule ainsi entre deux différents régimes juridiques qui en fonction des cas peuvent être mis en cause. L'un n'exclut pas nécessairement l'autre et peuvent être engagés isolément ou parfois simultanément en cas des dommages de grandes envergures: il s'agit de la responsabilité civile de l'Etat en tant qu'organisme réglementaire, de contrôle et de supervision et la responsabilité civile privée des opérateurs du transport aériens.

Il n'est pas question d'étudier à ce niveau la responsabilité dans les deux systèmes juridiques mais de comprendre leur mécanisme quant à la réparation des dommages du transport aérien. La question donc est de savoir quand peut-on engager l'une des deux responsabilités ?

Pour répondre à cette question, il faut d'abord comprendre les éventualités du fonctionnement des deux opérateurs (privé et public).

- 1ère considération: L'État dans son rôle passif ne peut intervenir que pour engager des poursuites ou ouvrir une enquête en cas d'accident/incident ou de violation des règlements. Il doit faire presque une confiance totale à la compétence organisationnelle et technique de l'industrie de l'aviation civile aussi qu'à sa volonté d'assurer la sécurité. Dans ce cas l'industrie doit être responsable à la fois de l'interprétation et de l'application des règlements. On se pose alors devant un secteur industriel auto réglementée. L'État dans ce cas n'est pas en bonne position pour évaluer le respect des règlements par l'industrie[766] de l'aviation civile. Elle est d'emblée considéré comme novice en la matière et elle ne peut avoir que des connaissances acquises fortuitement ou au cours d'enquêtes sur un accident ou un incident. Pareil système ne permettrait pas à l'État d'adopter une attitude proactive et d'exercer les responsabilités nécessaires, d'ordre préventif et correctif, en vertu de la Convention.

- 2ème considération: dans le cas où l'Etat agit en tant qu'organisme rigoureux de supervision de la sécurité au point de dominer complètement l'activité. Dans ce rôle, l'Etat restreint le pouvoir de l'industrie de l'aviation civile et par conséquent la libère de la responsabilité de la supervision de la sécurité. Cela peut tarauder le moral du personnel de l'industrie de l'aviation civile et aboutir à un abaissement des normes techniques de sécurité.

[766]- Il s'agit ici des règlements rapportés dans les manuels de fonctionnement des organismes privés.

Aussi isolées que se soient, ces éventualités ne sont pas compatible avec l'objectif d'une répartition équilibrée des responsabilités entre l'État et la communauté de l'aviation. La pratique ne prend en considération aucune de ces deux considérations. L'intérêt public plaide en faveur d'une approche équilibrée, où l'État et la communauté de l'aviation ont tous deux des responsabilités clairement définies pour assurer la sécurité et l'efficacité de leurs systèmes.

L'État dans son rôle de gardien de la sécurité du transport aérien doit tenir compte de l'intérêt public lorsqu'il crée les différentes fonctions de supervision et doit veiller à maintenir un système approprié d'équilibre des pouvoirs. Elle devrait garder le contrôle effectif des fonctions d'inspection importantes. De telles fonctions ne peuvent être déléguées, sinon le personnel de l'aviation, les organismes de maintenance, l'aviation générale, les exploitants commerciaux, les prestataires de services aéronautiques, les exploitants d'aérodromes, etc., pratiqueront dans les faits une autoréglementation et ne seront pas contrôlés de façon efficace par les inspecteurs de l'aviation civile.

L'industrie aéronautique de son côté doit se conformer aux strictes normes et règlements recommandé par l'administration de l'aviation civile conformément aux dispositions des SARP (OACI). Aussi tôt, l'État et la communauté de l'aviation partagent la responsabilité de mener les activités d'aviation civile d'une façon sûre, régulière et efficace[767]. Cette relation est d'emblée établie dans la législation, les règlements et les prescriptions aéronautiques de base, et mise en pratique comme partie intégrante de la politique et de la méthodologie de gestion de la sécurité par les administrations de l'aviation civile.

Vers un renforcement de l'encadrement étatique de la responsabilité privée : dans une logique juridique pure, la responsabilité des opérateurs privés dans le droit aérien sera mise au premier plan vu la privatisation avancée de toutes les activités qui y sont relatives et du retrait relatif de l'Etat. En plus, elle est simple à mettre en œuvre par les victimes que celle de l'Etat contractante. Un litige interétatique est plus complexe et plus lourd qu'un litige entre personnes privées. Dans tous les cas, il semble qu'un particulier

[767]- Dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un prestataire de services de la circulation aérienne, un exploitant aérien, un constructeur ou un organisme de maintenance, les conditions de la Convention seront respectées et les intérêts du public seront bien protégés par une séparation claire des pouvoirs et des responsabilités entre l'organisme national d'exploitation et l'autorité nationale de réglementation. Les modalités d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si l'organisme d'exploitation n'était pas un organisme gouvernemental.

cherchera d'abord à obtenir une indemnisation de la part de l'opérateur privé devant la juridiction nationale compétente pour éviter la procédure longue et complexe d'un litige entre Etats.

Mais, lors des événements du 11 septembre 2001, certains problèmes ont montré qu'il existait de nombreuses lacunes que le régime mis en place ne pouvait résoudre. Il s'est avéré alors nécessaire de renforcer la responsabilité des opérateurs privés. Il ne nous appartient pas ici d'envisager toutes les solutions possibles, car cela sortirait du champ d'étude de cette thèse. Il suffit d'évoquer le rôle qui doit être joué – et qui est déjà joué dans une certaine mesure – par l'Etat contractante dans un souci d'amélioration du régime actuel.

L'illustration la plus pertinente est celle de réparation des dommages causés aux tiers prévu par les instruments internationaux du droit aérien. Ces dommages touchants principalement la population des Etats survolé envisagent deux scénarios: soit un accident ou une collision dont les victimes sont exclusivement les personnes à bord, soit un accident ou une collision qui cause un préjudice pour les tiers également, en raison de la chute des débris.

Dans le premiers cas, l'étude de responsabilité sera régie dans le cadre de la responsabilité privée du transporteur étant donné que les passagers font partie de l'ensemble organisé. Les instruments internationaux relatifs à ce type d'événement visent toujours et uniquement la responsabilité du transporteur[768], que peuvent seule mettre normalement en cause les victimes (cette question sera traiter en détaille au paragraphe II de la présente section). Toutefois, si les intéressés ne peuvent pas s'adresser à l'auteur du dommage ou ne veulent pas le faire, peuvent-ils directement demander la protection de leur Gouvernement ? En principe celui-ci ne doit prendre fait et cause pour ses ressortissants que si les voies de recours internes de l'Etat en cause permettant le redressement n'existent pas ou ont été épuisées.

Mais, si la responsabilité de l'Etat d'immatriculation devait être invoquée, l'Etat de nationalité des victimes exerçant sa protection diplomatique, il s'agirait d'une mise en œuvre

[768]- La convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et ses protocoles, ainsi que la convention de Montréal de 1999 qui reprend la première en la modernisant. Le chapitre III de la première est intitulé « Responsabilité du Transporteur » et l'article 17 prévoit : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement ». Le chapitre III de la seconde est intitulé « Responsabilité du transporteur et étendue de la compensation pour dommage » et son article 17, plus détaillé, inclut certaines limitations à la responsabilité du transporteur.

classique de la responsabilité internationale. Néanmoins, la question de la responsabilité en cas de dommage causé uniquement aux passagers est bien moins importante que celle des dommages causés aux tiers d'un point de vue des rapports interétatiques, dès lors que les montants d'indemnisation sont généralement moins importants et que l'ensemble du mécanisme est d'ordre privé.

En ce qui concerne les tiers, les instruments internationaux mettent en place un régime de responsabilité du propriétaire ou de l'opérateur. Cette responsabilité est, dans la majorité des cas, objective. En effet, la convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers et son protocole de Montréal de 1978 prévoient la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef[769]. La convention stipule un régime de responsabilité objective atténué par plusieurs restrictions, limitations et clauses d'exonération. Monsieur Kiss Alexandre-Charles et madame Lambrechts Claude expliquent dans leur article sur « Les systèmes de réparation des dommages causés au sol par les vols supersoniques»[770] que le système de réparation des dommages causé au sol se répartissent en gros, en des types de variantes de responsabilité objective. Le demandeur est en droit de réclamer une responsabilité objective des exploitants d'aéronef qui ne peut être écartée que dans le cas où l'exploitant n'a pas contrevenu aux règles de l'air ou en cas de force majeur[771]. La responsabilité de l'opérateur y est illimitée, uniquement en cas de faute personnelle et délibérée ou de négligence personnelle grossière ou encore en cas de force majeure.

Ni la convention, ni le protocole n'ont été largement ratifiés. Quand ils ne sont pas applicables, les droits nationaux s'appliquent, une grande partie d'entre eux, mais pas la totalité, établissant une responsabilité objective et illimitée. Qu'en est-il alors des cas de collision? Il n'existe actuellement aucune convention internationale dont le champ d'application couvre spécifiquement la responsabilité pour dommages causés par une collision, même si la convention de Rome peut être considérée comme s'appliquant également en pareil cas. Lorsque le droit national s'applique, la responsabilité civile mise en cause peut être pour faute ou objective. Les deux transporteurs sont alors conjointement responsables pour les dommages causés à la surface. Le système mis en place par la convention de Rome est critiqué pour son inefficacité, non seulement parce qu'il n'a pas été largement ratifié, mais

[769]- Article 2 de la convention de Rome tel que modifié par l'article II du protocole.
[770]- Kiss Alexandre-Charles, Lambrechts Claude, « Les dommages causés au sol par les vols supersoniques », In: Annuaire français de droit international, volume 16, 1970. pp. 769-781. doi: 10.3406/afdi.1970.1624, p9. http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1970_num_16_1_1624. Document généré le 15/10/2015.
[771]- Idem.

surtout parce qu'au lendemain des attentats terroristes du 11 septembre 2001, il est devenu clair qu'il aurait été inadéquat.

Il est vrai que l'Etat ne peut pas et ne devrait pas être considéré comme automatiquement responsable pour tout dommage – même important – causé par un engin ayant sa « nationalité », mais elle reste responsable dans la prévention et la réparation de ces dommages. On parle ainsi de la responsabilité subsidiaire de l 'Etat qui d'emblée se trouve engagée à chaque fois qu'il manque à ses devoirs. Même dans le cadre d'un système de responsabilité civile privée, les Etats d'immatriculation restent impliqués en cas de dommage, dès lors qu'ils sont tenus d'établir un système acceptable d'indemnisation des victimes des préjudices causés. En vertu des instruments internationaux, c'est la responsabilité objective du propriétaire ou de l'exploitant de l'engin qui est engagée; l'Etat d'immatriculation doit néanmoins prendre toutes les mesures nécessaires pour que cette responsabilité puisse être mise en œuvre.

b) Responsabilité subsidiaire en tant que recours contre les défaillances de la responsabilité privée

La responsabilité des opérateurs privés dans le transport aérien n'est pas seulement nécessaire mais elle est juste au regard de l'ampleur financière des intervenants de ce secteur. Toutefois il y ait des cas où cette responsabilité demeure insuffisante pour réparer les dommages causés suite à des accidents de grande affluence. Les attentats du 11 septembre 2001 en sont des véritables exemples. Ils ont dévoilé une panoplie de problème auxquelles le régime mis en place ne pouvait résoudre. Il était d'emblée nécessaire de renforcer les mécanismes de la responsabilité privée et de faire jouer la responsabilité subsidiaire de l'Etat. Il ne nous appartient pas ici d'analyser la responsabilité privée des opérateurs, car cela sortirait du champ d'étude de cette thèse; mais de mettre l'accent sur le rôle de l'Etat dans la prévention et la réparation de ces dommages.

L'Etat en tant qu'entité réglementaire doit s'acquitter de son obligation de juridiction/contrôle, sa responsabilité internationale pourrait être engagée lorsqu'elle refuse de jouer ce rôle. L'obligation de contrôle se concrétise à ce niveau par l'obligation de veiller à ce que les opérateurs privés prennent les précautions nécessaires pour assurer une couverture totale du risque. Dans ce cas les Etats demeurent impliqués en cas de dommage du moment qu'ils ont manqué à établir juridiquement un système acceptable d'indemnisation des victimes

des préjudices causés[772] (les Etats deviennent responsables des dommages causés aux victimes du moment qu'ils ont livré des autorisations d'exploitation à des opérateurs qui n'ont pas les capacités financières d'assumer les risques du secteur).

Deux obligations fondamentales pèsent sur l'Etat contractante ; s'agissant de la responsabilité objective du propriétaire/exploitant de l'engin : la première est celle de la prévention des dommages[773] , obligation primaire classique dont la violation ouvre la voie à un régime de responsabilité internationale au sens traditionnel ; la seconde, si on part du postulat que l'Etat s'est acquitté de toutes ses obligations de prévention, mais que le dommage est néanmoins survenu, est celle de garantir une indemnisation prompte et adéquate. Ce n'est pas à l'Etat de verser cette indemnisation, mais il doit s'assurer qu'il existe des mécanismes appropriés à cette fin. Ce mécanisme ne peut être autre que celui de l'assurance.

Dans la pratique on observe souvent que les législations nationales exigent des opérateurs privés qu'ils souscrivent des assurances suffisantes pour couvrir la responsabilité qui leur incombe. L'article 15 de la convention de Rome stipule que: « tout Etat contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant soit assurée à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire ». On remarque qu'il s'agit d'une faculté de l'Etat survolé que d'exiger que l'exploitant soit couvert par une assurance. L'Etat d'immatriculation ou l'Etat de domiciliation de l'exploitant peuvent imposer à l'exploitant de souscrire une assurance pour faire face à l'exigence éventuelle de l'Etat survolé.

Il s'agit donc d'un mécanisme d'assurance complexe mais qui reste tout de même non contraignant : Ce qui constitue en effet un risque aux intérêts des Etats quant à leur responsabilité subsidiaire. Il fallait donc remédier à cette faille en cherchant à adopter un système d'assurance obligatoire. Pis encore, trouver une solution comparable à celle pratiquée en droit maritime en créant un fonds commun international pour faire face aux catastrophes aériennes majeures. Malheureusement, ces solutions restent partiellement sans réponse.

[772]- Il faut noter que même dans le cadre d'un système de responsabilité civile privée, les Etats contractants restent impliqués en cas de dommage, dès lors qu'ils sont tenus d'établir juridiquement un système acceptable d'indemnisation des victimes des préjudices causés.

[773]- Article 3 du projet d'articles sur la prévention des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses; Documents officiels de l'Assemblée générale, 56ème session, supplément n°10 (A/56/10).

Néanmoins, les Etats restent hostiles à ce système et essaient de rectifier les défaillances de la convention de Rome en imposant des restrictions très strictes dans leur réglementation nationale. Ils imposent souvent aux opérateurs la prise d'une garantie financière suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe[774]. La réglementation Européenne en est à ce sujet un véritable exemple.

En effet, le règlement européen n° 2407/1992 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens obligeait ces derniers à « souscrire des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers » [775]. Actuellement, la même obligation découle de la combinaison des dispositions du règlement n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et du règlement n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs. L'article 4 du premier soumet l'octroi d'une licence d'exploitation au respect des exigences en matière d'assurances définies dans le second[776]. Il est toutefois important de signaler qu'en vertu du règlement n° 785/2004 les risques assurés couvrent également les actes de guerre, le terrorisme et la capture illicite des aéronefs; les dommages causés par des évènements analogues à celui qui s'est produit le 11 septembre 2001 sont donc a priori pris en considération dans le champ d'application du règlement.

Au Maroc la législation nationale[777] impose également à l'exploitant de souscrire une assurance assez suffisante[778] pour couvrant les risques d'un dommage causé par les

[774]- Les législations du Danemark, de la Norvège, de l'Allemagne, du Canada et des Etats-Unis constituent en sont les exemples des législations nationales qui imposent des obligations très strictes aux opérateurs en garantie du risque de l'activité. Le Royaume Uni, la France et l'Australie ne prévoyaient pas une telle obligation, mais pour les deux premiers le droit de l'Union européenne s'applique et donc la prise d'assurance par les opérateurs est obligatoire.

[775]- Article 7 du règlement n° 2407/1992.

[776]- L'article 4 du règlement 1008/2008 renvoie également à l'article 11 du même règlement qui prévoit: « Nonobstant le règlement (CE) no 785/2004, les transporteurs aériens souscrivent des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents à l'égard du courrier ». L'article 4 du règlement 785/2004 stipule, quant à lui, que: « Les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2 sont assurés conformément au présent règlement quant à leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Les risques assurés couvrent les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils ».

[776]- Le code comme le nouveau projet de code posent les mêmes dispositions pour la couverture des risques des dommages causés aux personnes et aux tiers.

[777]- Le code comme le nouveau projet de code posent les mêmes dispositions pour la couverture des risques des dommages causés aux personnes et aux tiers.

[778]- Article 218 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc promulgué en date du 16 juin 2016.

aéronefs aux tiers[779]. Par ailleurs, si l'assurance contractée n'est pas conforme aux dispositions de la loi nationale, l'exploitant doit pourvoir obligatoirement une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque autorisée par celui-ci. Mais en générale, l'Etat ne garantit jamais de tels dommages et exige souvent des garanties financières assez suffisantes pour couvrir le dommage probable. Néanmoins, il reste difficile de savoir si la garantie est réellement suffisante aux certains dommages. Malheureusement, les assureurs en droit aérien contrairement qu'en droit maritime, n'offre jamais un « blanket coverage » c'est-à-dire un mécanisme couvrant tout risque et à toute hauteur de dommage. La couverture illimitée est possible en revanche dans le droit maritime, grâce au système de mutuelles d'assurances des clubs P & l club[780]. Mais malgré les limites que peut connaitre le système d'assurance obligatoire, les Etats ne sauraient être tenu pour responsable. D'autres solutions ad hoc sont prises en considération faisons face aux risques les plus extrêmes (tel que l'appel à des fonds gouvernementaux ou d'aides d'Etat temporaires).

Parallèlement à l'assurance de l'exploitant, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées en cas d'accident[781].

On se retourne donc finalement contre les opérateurs privés afin de faire face aux demandes d'indemnisation des tiers. La responsabilité civile de l'Etat n'est ici que subsidiaire, elle ne doit être engagée que lorsque l'Etat en question a véritablement manqué à son devoir de vigilance -quant à l'assurance souscrite par le propriétaire/exploitant- et non pas lorsque l'insuffisance de la garantie financière résulte de raisons extérieures (gravité de l'accident, dommages qui ne pouvaient pas être prévus).

[779]- Article 206 du code de l'aviation civil au Maroc de 1962 dispose que : « Tout aéronef civil, qui assure au Maroc un des services aériens énumérés à l'article 115 du présent décret, ou qui survole le territoire marocain, qu'il soit immatriculé au Maroc ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causée aux tiers à la surface. Pour les aéronefs immatriculés au Maroc l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances, société ou assureur, agréée par le ministre des finances. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances agréée par l'Etat d'immatriculation.

[780]- Clubs de Protection et d'Indemnisation (Protecting and Indemnity Clubs, PANDI Clubs ou P & I Clubs) : des mutuelles d'assurance. Il s'agit des clubs nés dans le monde anglo-saxon, associations/assureurs particuliers qui garantissent les risques que le marché traditionnel ne garantit pas. Ils font de l'assurance une activité mutualiste dont la seule raison d'être est de maintenir la possibilité d'exercer une activité économique dont l'existence serait incertaine si cette mutualité n'existait pas ». Il existe actuellement 13 clubs P & I, indépendants entre eux, mais faisant partie d'un seul « group ».

[781] - Article 95 du nouveau code de l'aviation civile, idem.

L'Etat contractant a donc un second rôle à jouer: subsidiaire dans sa nature mais plus fondamental dans les faits. Il se limite à l'encadrement de la responsabilité privée, par le biais de la mise en œuvre d'une obligation pour tout propriétaire/exploitant d'un aéronef de souscrire une assurance adéquate. S'il manque à ce devoir prévu par les instruments internationaux, qui ne semble pas encore coutumier mais qui correspond au développement progressif du droit international, l'Etat d'immatriculation peut voir sa responsabilité internationale engagée. Une obligation d'indemnisation subsidiaire peut alors lui être imputée.

Paragraphe II- La responsabilité du transporteur aérien

A- La responsabilité du transporteur aérien au regard des notions de risque et de sécurité

«Le navire assailli par les périls de la mer et même désemparé reste en communication avec ses semblables qui peuvent l'approcher, l'assister, le secourir, le remorquer. L'avion désemparé va s'écraser au sol ou s'engloutir dans les eaux qu'il survolait»[782].

On comprend si vite que la place du risque dans l'activité aérien est si caractérisée que dans n'importe quel mode de transport. Jean Belloti définit le risque comme étant: « un danger éventuel plus au moins prévisible »[783]. Dans le transport aérien, ont été définis des domaines à risques, pouvant conduire à un grave accident, auquel, toutes les compagnies aériennes sont exposées.

L'élément humain combiné aux techniques modernes entraine des risques d'accidents qui ne peuvent être entièrement éliminés malgré toutes les mesures de précaution. On ne peut pas pour autant interdire les avions de voler. Mais, il est impératif de soumettre leurs exploitations à l'acceptation du risque par leurs propriétaires. Ernst von Caemmerer[784] explique que dans les domaines à risque, le propriétaire de l'activité doit être prêt à assumer la responsabilité même pour les accidents inévitables et sans faute. Il serait donc du plus grand

[782]- Propos du Doyen RIPERT rapportés dans le Traité de Droit aérien, M.De JUglart, E. Du PONTAVICE, J.DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, G. Miller, Tome 1, p.49 n°64, LGDJ 1989.
[783]- J.Belloti, « les accidents aériens pour mieux comprendre » op cite p 350.
[784]- E. Von Caemmerer, « La responsabilité du fait des choses inanimées et le risque atomique », Revue internationale de droit comparé Année 1957 Volume 9 Numéro 4 pp. 673-685.

intérêt d'examiner la notion du risque comme élément déclencheur de la responsabilité objective dans l'activité aérienne.

a) Le risque, caractéristique essentielle de la navigation aérienne

L'étude de la responsabilité implique forcement l'existence d'un risque qui conduit à une exigence de sécurité accrue. Si seulement le risque zéro n'existe pas, l'accident ne se produira plus ; par conséquent la recherche de responsabilité n'aura aucune signification. En effet, la vulnérabilité de l'appareil face à l'environnement où elle évolue explique la méfiance marquée envers cette merveille technologique. La recherche d'une éventuelle responsabilité sera alors animée par la présence d'un risque.

Il est certain que le risque est au centre de la responsabilité du transporteur aérien. Le Doyen Ripert a souligné la particularité du risque aérien par rapport aux autres moyens de transports terrestres et maritimes. L'environnement même aérien donne au risque une place prépondérante dans l'activité du transport aérien. Le risque ne disparaît pas avec la constante amélioration et innovation aéronautique, au contraire il s'entretient. D'ailleurs comme nous l'avons expliqué en première partie de ce travail, même si la technologie arrive à éradiquer les problèmes d'insécurité au niveau du l'élément matériel du secteur aéronautique, l'élément humain constituera le talon d'Achille (l'épée de Damoclès qui menace) de la sécurité du transport sans toutefois parler des catastrophe naturelles. La recherche de responsabilité est donc de rigueur.

L'investigation et la gestion dans les prétoires des responsabilités engendrent une méfiance envers l'aéronef mais aussi à l'égard de celui qui en a la direction[785]. Pour Emmanuel du Pontavice et Michel de Juglart la méfiance de l'activité du transporteur ne se manifeste pas contre lui, mais envers l'aéronef, qui selon eux, ne fait que manipuler « cet objet dangereux »[786]. Toutefois, cette opinion est à nuancer, au regard du développement des méthodes d'investigations par le Bureau Enquêtes Accidents en France ou le National Transportation Safety Board aux Etats-Unis. Actuellement, toutes les études techniques et

[785]- On voit bien ici que les tribunaux prennent en considération la dichotomie de la sécurité aérienne: le facteur matériel (l'aéronef) et le facteur humain (celui qui en a la direction).

[786]- E.Du PONTAVICE, D. De LA ROCHERE JACQUELINE, M. GEORGETTE, de M. De JUGLART, « Traité de droit aérien » Tome 1, p.49 n°64, LGDJ 1989, p.106-107.

scientifiques sont focalisées sur la gestion du risque. Certaines ont déjà donné leurs fruits à limiter certains accidents et incidents mais pas pour autant arriver au risque zéro.

La jurisprudence s'est longtemps attachée à consacrer la responsabilité du transporteur aérien au regard des risques de l'air ou des risques inhérents à la navigation aérienne. Le droit conventionnel venait protéger le passager aérien lorsqu'il s'exposait aux risques de l'exploitation aérienne, c'est-à-dire durant les procédures d'embarquement, de débarquement et à bord de l'aéronef.

La doctrine fait une nette distinction entre la responsabilité du transporteur durant le voyage et celle engagée durant la période d'embarquement et de débarquement. En effet le rôle de la victime intervient dans la détermination de l'obligation pour définir la responsabilité. Selon la doctrine: « lorsque le créancier reste grandement maitre de ses mouvements, de ses actes, garde un rôle actif, conserve son indépendance dans l'action et la maitrise des choses qu'il utilise, le débiteur ne serait tenue qu'une obligation de moyens, car l'inexécution résultera le plus souvent de son propre comportement (….) »[787]. Mais dans le cas ou le créancier se confit au transporteur et abandonne la plus grande partie de son autonomie, le créancier est passif, l'obligation est de résultat. « …. à bien considéré ce critère de l'attitude du créancier, augmenter de la notion d'appoint de l'acceptation des risques, il apparait finalement qu'il est un doublet du critère fondé sur la prise en considération du caractère aléatoire de l'obligation. En effet la participation active du créancier est créatrice d'un aléa pour le débiteur, puisque le but visé ne dépend pas seulement de son attitude mais d'autre facteur qui sont indépendant de lui »[788].

b) La dissociation de la notion de risque et d'accident aérien

Un accident aérien est: « un événement lié à l'utilisation d'un aéronef et qui entraîne la mort d'une ou plusieurs personnes ou une grave, voire une totale, destruction de l'appareil »[789] ;

En terminologie juridique le risque se définit comme un événement dommageable dont la survenance est incertaine quant à la réalisation ou à la date de sa réalisation[790].

[787]- www.jtl.lu, op cite, p 2, consulté en septembre 2016.
[788]- Juris.civil,n° 84 in www.jtl.lu, idem, p. 2.
[789]- https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_aérien.

La Convention de Montréal, dans son article 17, sur la responsabilité du transporteur aérien en cas de décès ou de blessures corporels, parle de l'accident et non du risque. Il apparait donc claire qu'il existe une dissociation terminologique de l'accident et du risque par le droit conventionnel. La jurisprudence allemande considère qu'un accident au regard de l'article 17 précité doit avoir comme origine un risque inhérent à la navigation[791]. Restreindre l'accident à cette seule forme de risque empêche toute interprétation extensive de la notion d'accident[792]. L'article 25 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye en 1955 rend le transporteur aérien responsable de manière illimitée «lorsque le dommage résulte d'un acte ou d'une omission fait dans l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ». On remarque que la dite convention lie le dommage à un acte intentionnel téméraire et pas à un risque d'aviation civil. Le droit anglo-saxon recouvre cette définition dans la « wilful misconduct », « an act or omision done with recklessly and with the knowledge that damage would probably result », traduction: « un acte ou une omission commis avec témérité avec la connaissance que le dommage peut se produire ». Le terme de « recklessly » est plus proche de l'insouciance, d'une légèreté dans la prise de décision ou dans sa conduite[793]. Le droit français choisit de définir cette faute inexcusable à l'article L6422-3 du code des transports pour les cas relevant de la Convention de Varsovie, en est « inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ». Si on reprend la définition de Gérard Cornu, la notion d'incertitude recoupe une part de probabilité, qui est une grandeur par laquelle on mesure le caractère aléatoire (possible et non certain) d'un événement, d'un phénomène par l'évaluation du nombre de chances d'en obtenir la réalisation[794]. L'aléa, selon la doctrine[795] fait partie des nébuleux critères de la distinction entre obligation de moyen et obligation de résultat[796]. On remarque que le conflit de distinction entre risque et accident est déterminant pour la conclusion de la nature de l'obligation.

---

[790]- G.CORNU, Vocabulaire juridique, PUF, p.734.

[791]- L. TRAN, le régime uniforme de la responsabilité du transporteur aérien de personnes, LGDJ, Thèse Genève 2012, p.168 n°461.

[792]- Dans le sens de l'interprétation in abstracto de l'article 17 de la convention de Montréal.

[793]- D.DAMAR, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer 2011 p.87.

[794]- Définition Le petit ROBERT 2011 p. 2028.

[795]- J.Bellissent, « contribution à l'analyse de la distinction entre obligations de moyens et obligations de résultat », L.G.D.J, in Journal des tribunaux Luxembourg, op cite, p. 62.

[796]- Journal des tribunaux Luxembourg, « De la distinction entre obligation du moyen et obligation de résultat », Pile ou face, 05 Juin 2011, n°15,op cite, p. 62.

La définition du lien entre le risque et l'accident, nous pose devant un raisonnement très controversé. Ces deux notions qui sont très imbriquées se trouvent parfois indépendantes. Mais, la logique veut que le risque soit dissocié de la notion d'accident. En effet, lorsqu'un passager est au centre d'une catastrophe aérienne mais qu'il en sort indemne, il a été exposé à un « instant défini dans le temps à un risque de mort ou de blessures graves »[797]. En droit pénal, le risque de porter atteinte à l'intégrité d'autrui est sanctionné d'une peine[798]. Nous sommes ici devant une approche plus subjective, puisque le risque devient un élément constitutif de l'infraction. « Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni par la loi.

Il en dégage l'opinion suivante: le risque de l'activité du transporteur aérien doit être totalement dissocié de la situation d'accident. Pourtant, à y regarder de plus près, le risque est une composante de l'accident en matière de responsabilité civile.

Les travaux de Raymond Saleilles et Louis Josserand ont permis de développer la théorie du risque en 1897, de la conception subjective de la responsabilité bâti sur l'article 1382 du code civile français équivalent à l'article 77 en du DOC marocain, une nouvelle approche objective est développer pour tenir compte du progrès du machinisme accompagné du nombre croissant des accidents. D'emblée, une nouvelle analyse de l'article 1382 va permettre de fonder la responsabilité sur la propriété de la chose qui est à l'origine du dommage et non plus sur la présomption de la faute.

Désormais, la responsabilité objective notamment dite pour risque s'inscrit dans un mouvement plus global de disparition de la faute en matière de responsabilité civile. En France, ce mouvement a été impulsé par la loi de 1898 sur les accidents de travail qui se fonde sur la notion de risque professionnelle. Cette responsabilité objective repose sur la théorie du risque développée par Raymond Saleilles ou Louis Josserand. La théorie du risque considère que « toute activité faisant naître un risque pour autrui rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y ait à prouver une faute à son origine »[799]. Dans

[797]- Fabrice PRADON, « la responsabilité pénale de l'entreprise de transport aérien en cas d'accident aérien », Université Aix-Marseille III 2001, p.191. 54.

[798]- P. Philippot, « Les infractions de préventions », Thèse Nancy II, 1977, in M. Puech « De la mise en danger d'autrui », Recueil Dalloz 1994 p. 153.

[799]- P. Le Tourneau, « Droit de la responsabilité et des contrats », Dalloz action, 2012/2013, p.43, n°51.

l'activité du transporteur aérien, reconnaître l'existence d'une théorie du risque n'est pas évidente. En effet, l'étude de cette responsabilité est marquée par la fin du plafonnement de la réparation en droit conventionnel. L'avènement de la convention de Montréal rend la responsabilité du transporteur aérien illimitée et de plein droit. Ici, le plein droit se base sur l'admission du risque et de la dangerosité de l'activité du transporteur aérien. Dès lors qu'un dommage corporel a été causé par un accident, le transporteur est responsable de plein droit. C'est-à-dire qu'il ne dispose d'aucun moyen de défense pour se libérer de cette responsabilité sauf en cas de faute de la victime[800].

La faute n'a cependant pas disparu de la responsabilité, elle intervient pour l'autre « étage », au-delà de 113 000 DTS. Pour un montant réclamé supérieur à 113 000 DTS, le transporteur recouvre des moyens d'exonérations, l'article 21§2 CM dispose que « Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve : a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers ». Pour Jean-Pierre Tosi, il s'agit d'un système de responsabilité automatique en ce sens qu'il est fondé non plus sur la faute du transporteur mais sur le risque lié à son activité[801]. Donc le risque de l'activité aérienne est clairement pris en compte dans la mise en œuvre de la responsabilité. Lors de nos développements, il conviendra de s'intéresser à cette abstraction de la faute pour un certain seuil, mais également à l'étude de la faute pour les demandes excédents 113 000 DTS. L'appréciation de la notion d'accident est également au centre de nombreux débats dans les juridictions du monde entier.

L'éloignement de la théorie de la responsabilité pour faute répondait également à l'idée selon laquelle celui qui assume une activité dangereuse doit également payer les risques[802]. Geneviève Schamps introduit un concept fort intéressant pour l'analyse du risque de l'activité aérienne : la notion de « risque-profit »[803] ou « risque-maîtrise », c'est-à-dire que

[800]- Article 21 de la Convention de Montréal.

[801]- J.P. TOSI, « Le Nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes », Mélanges en l'Honneur de Michel Cabrillac, Dalloz-Litec, 1999, p. 327.

[802]- E. Von Caemmerer, « La responsabilité du fait des choses inanimées et le risque atomique », op. cite, pp.673-685.

[803]- La théorie du risque-profit, appelée également théorie du risque d'activité, est une théorie élaborée par la doctrine de la fin du xixe siècle (en particulier par Labbé, Raymond Saleilles ou Louis Josserand). Elle consiste à

celui qui exploite une activité dangereuse et en tire profit doit en supporter les pertes. En théorie, le transporteur ne supporte par directement le risque de son activité, l'indemnisation en cas d'accident aérien relève de son assurance. La substitution du risque à la notion de faute s'explique également par l'obligation pour les transporteurs aériens d'avoir une couverture assurantielle.

B- La responsabilité du transporteur aérien de passager en cas d'accident

L'accident aérien est l'événement le plus redouté par une compagnie aérienne. Pour traiter de la responsabilité du transporteur, la systématique adoptée par le traité est la suivante: aux arts. 17 à 21 CM, ils évoquent les quatre chefs de responsabilité précités et leurs conditions respectives; les arts. 22 à 24 CM fixent les limites applicables à la responsabilité du transporteur, l'art. 28 CM régit le paiement anticipé de l'indemnité en cas de lésion corporelle.

L'influence du droit communautaire en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident a permis certaines avancées en matière de sécurité des passagers. Mais ce chef de responsabilité montre avant tout le caractère exclusif du droit conventionnel en cas d'accident(a). Nous verrons dans notre développement, une forme de domination du droit conventionnel; le droit communautaire européen et le droit interne ne cherchent pas à concurrencer cette norme, bien au contraire ils procèdent à des renvois. La réparation du passager aérien exige l'application combinée du droit conventionnel et du droit interne, il s'agira de s'intéresser aux résultats produits par cette imbrication (b).

a) Le régime uniforme applicable en cas d'accident

Le développement de l'aviation civile internationale tend vers des règlements uniformes évitant toutes discriminations quant aux droits des peuples. Il tend grandement à créer et à préserver entre les nations un système de responsabilité uniforme pour éviter toute insécurité juridique découlant de l'application potentielle d'une pluralité d'ordres juridiques nationaux. L'article 29 de la Convention de Montréal, clef de voûte de la responsabilité du

---

dire que celui qui tire profit d'une activité doit en supporter les charges, ce qui englobe l'indemnisation des dommages qu'elle provoque. La théorie du risque-profit change également la nature de la responsabilité. Alors qu'auparavant, elle était basée sur la faute, elle est désormais fondée sur le risque.

transporteur énonce les principes de cette uniformisation. Notre analyse visera donc à présenter d'abord l'exclusivité du droit conventionnel dans la détermination de la responsabilité pour comprendre par la suite le regard et le maniement du juge de cette exclusivité.

1- L'exclusivité du droit conventionnel en tant que base uniforme dans la détermination de la responsabilité

L'article 24 de la Convention de Varsovie et l'article 29 de la Convention de Montréal, constitue le socle de l'uniformisation de la responsabilité du transport aérien. Il énonce le principe de l'exclusivité du régime mis en place à l'égard de tout autre titre de responsabilité. La disposition stipule que : « Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ». L'action doit être jugée sur la base des seules dispositions de la Convention, dont les conditions et limites sont impératives. Il s'agit là d'une règle essentielle à l'accomplissement du but d'unification du droit poursuivi par la Convention de Montréal.

On comprend aussi tôt que l'article 29 constitue l'expression même de la volonté unificatrice de la Convention de Montréal. Cette unification ne peut se réaliser qu'au travers de l'exclusivité de la Convention de Montréal sur les autres normes existantes en matière de responsabilité.

Devant l'insécurité juridique que laisse dégager les droits nationaux dans les recours en responsabilités en cas d'accident aérien, la Convention de Montréal vient instaurer un système d'indemnisation basé sur une responsabilité hybride du transporteur (objective jusqu'à le plafond fixé par la convention et pour faute au-delà de ce seuil)[804]. Le droit régional

[804]- Dans la Convention de Montréal, la responsabilité du transporteur pour les dommages corporels est hybride: partiellement objective et partiellement subordonnée à l'exigence de la faute du transporteur. En effet, aux termes de l'art. 21 CM, celui-ci peut s'exonérer de sa responsabilité pour la partie du dommage excédant 100'000 droits de tirages spéciaux (DTS), s'il prouve qu'il n'a pas commis de faute. La Convention consacre ainsi un système de responsabilité à deux niveaux, à savoir objective pour la part du dommage prouvé inférieure à 100'000 DTS et pour faute présumée au surplus. La diligence dont le transporteur doit apporter la preuve est décrite comme suit par l'art. 21 § 2 CM : « Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au par. 1 de l'art. 17 dans la mesure où ils dépassent 100'000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve : a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers ».

précisément le droit communautaire a essayé de répondre à la question de responsabilité à travers son règlement n°261/2004[805] sauf qu'il s'est limité seulement aux indemnisations et assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol. Le droit conventionnel intervenait pour réparer les postes de préjudices non indemnisés par ce règlement.

Mais, quelque soit la nature de la responsabilité recherchée, le but à atteindre est identique: éviter que les actions en responsabilité du transporteur aérien ne se fassent au regard des droits internes. Plus perfectionniste, le droit conventionnel a fait de sorte d'assurer un équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des compagnies aériennes. Contrairement au droit interne, il ne fait pas jouer le mécanisme responsabilité contractuelle/responsabilité délictuelle. Néanmoins, cette distribution des rôles donne au droit interne la possibilité d'intervenir en appui du droit conventionnel, et non dans l'essence même de la responsabilité du transporteur aérien.

Toutefois, la question de l'étendu de l'exclusivité du droit conventionnel nous pose devant un dilemme: celui de savoir si la responsabilité du transporteur est conditionné à l'existence d'un contrat de transport? Ou si elle est étendu du moment qu'elle est sui generis, et ne dépend ni d'action contractuelle, ni d'action délictuelle.

En effet, l'art. 1 § 1 de la convention de Montréal énonce, sous le titre « Champ d'application », que :

« La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, de bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport aérien ».

A la lecture du précédent article, on remarque que l'applicabilité de la Convention est subordonnée à l'existence d'un contrat de transport. Le terme « transport » figurant dans cet article (art 1 § 1 Convention Montréal) est généralement interprété comme référence à un contrat de transport aérien. On comprend ainsi que l'application de la Convention présuppose l'existence d'un contrat de transport aérien, remplissant les conditions du dit article. Le contrat de transport est mentionné d'une manière très implicite, mais elle se voit corroborée

[805]- Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

dans le reste du texte par plusieurs autres dispositions conventionnelles[806]. L'article 29 de la même convention, évoque le terme contrat de manière claire et explicite: « toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention ». La Convention de Varsovie a vocation à régir toutes les situations par lesquelles tout intéressé demande réparation pour le préjudice que lui cause la mauvaise exécution du contrat de transport. On relève d'après les textes que l'existence du contrat constitue la condition sinequanone pour un recours en responsabilité contre le transporteur.

Toutefois, ce raisonnement est tout à fait contraire à l'esprit même de la convention de Montréal. L'article 29 CM dans sa volonté unificatrice a choisi d'opter pour une conception large de l'action en responsabilité. Le but est de ne laisser aucune échappatoire aux actions contre le transporteur aérien en dehors de la sphère conventionnel. Or l'exigence du contrat de transport pour une demande en responsabilité constitue en elle-même un obstacle au caractère exclusif du droit conventionnel.

Une question se pose à ce niveau: celle de savoir si on absence d'un contrat de transport, un passager ou ses ayants causes peuvent demander la réparation du préjudice subit pendant le voyage?

Les propos de la doctrine[807] sont très mitigé à ce sujet, il y a ceux qui considèrent l'exigence du contrat comme obstacle à l'esprit unificateur de la convention et ceux qui la voient comme condition obligatoire pour une demande en réparation.

---

[806]- L'art. 1 § 2 CM se fonde ainsi, pour apprécier le caractère international d'un transport, sur « les stipulations des parties »; de même, l'art. 1 § 3 CM évoque, en lien avec le transport successif, le contrat de transport; l'art. 3 § 5 CM précise que l'inobservation des prescriptions relatives au titre de transport des passagers « n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport » ; l'art. 9 CM prévoit une règle semblable pour les titres relatifs aux marchandises ; l'art. 11 CM dispose quant à lui que « [l]a lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat »; les art. 25 s. CM se réfèrent à l'admissibilité de certaines clauses du contrat de transport (« Stipulation de limites », « Nullité des dispositions contractuelles » et « Liberté de contracter »); le Chap. V CM régit enfin le « Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel » et confirme ainsi indirectement la nécessité de la conclusion d'un contrat de transport (cf. en particulier l'art. 39 CM).

[807]- Propos de Nicolas Deleuze et Laurent Trens dans leurs thèses respective: N.Deleuse, « Droit aérien pays de l'union Européenne: responsabilité pour accident d'avion », Montpellier 1, 2001.

L. TRans. « Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes ». Genève : Schulthess éd. romandes, 2013, p. 382.

La réponse peut être déduite du caractère subsidiaire du contrat de transport aérien. Partant du raisonnement suivant lequel l'action des victimes par ricochet peut reposer sur la matérialité d'un dommage distinct de celui de la victime initiale, idem pour le préjudice des tiers qui agissent pour leur propre dommage et non celui du défunt. La restriction au strict rapport contractuel aurait fait échapper une grande partie des actions contre le transporteur aérien du domaine de la Convention, au profit d'une action en responsabilité délictuelle. Ainsi, l'action en responsabilité en absence d'un titre de transport (cas du passager clandestin) sur le fondement de la Convention de Montréal est tout à fait envisageable. Admettre l'action des tiers et refuser celle du passager clandestin par exemple est une logique inadmissible.

L'interprétation, de la convention doit se faire dans le sens le plus extensive possible, autrement la convention sera vider de son sens. L'uniformisation aspirée par le droit conventionnel ne peut s'appuyer que sur une exclusivité absolue. En effet, l'extension prévue à l'article 29 de la CM assure que toute action envisagée contre le transporteur aérien se fera au regard de la Convention, c'est l'action en responsabilité qui est prioritaire sur l'existence d'un contrat. Gérard cornu explique que: « est au bénéfice d'un « titre », d'une « cause » ou d'un « fondement », celui qui peut invoquer une règle de droit lui procurant un droit subjectif, en l'occurrence – en matière de responsabilité – une créance tendant à la réparation d'un dommage »[808]. Pis encore, les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, essentiellement les art. 17, 18 et 19 CM débutent chacun par la formule: « le transporteur est responsable du préjudice/dommage ». Les termes de ces dispositions indique ainsi que, lorsque les conditions posées par celles-ci sont réunies, une dette naît à charge du transporteur de réparer le dommage causé, à laquelle correspond, sur le plan actif, une créance de l'ayant droit en dommages-intérêts. Partant, de ce raisonnement il nous apparait claire que la Convention constitue elle-même un titre de responsabilité, une « cause d'action »[809].

Même dans les cas où le demandeur ne bénéficie pas d'une telle prérogative sur la base du droit national, ni sur celle d'un autre ordre juridique sous-jacent, il sera ainsi admis à fonder sa réclamation sur les art. 17 s. CM.

D'emblée, la concurrence entre l'action prévue par la Convention de Montréal et celle fondée sur le droit commun n'a plus lieu d'être. L'exclusivité de la Convention de Montréal doit permettre de désintéresser les actions fondées sur le droit commun. Par

[808]- G. Cornu, « dictionnaire Vocabulaire juridique », 7ème éd., Paris, Universitaires de France, 1998.
[809]- Le raisonnement est fondé ici sur le caractère « self-executing » de l'art. 17 CV.

conséquent, toute autre solution, qui reviendrait à abandonner aux droits nationaux la détermination de l'existence du droit d'action contre le transporteur, contredirait d'ailleurs les objectifs d'uniformisation du droit et de protection des consommateurs poursuivis par la Convention de Montréal.

2- L'exclusivité de la Convention à l'épreuve des juges: cas d'illustration

Discerner entre l'interprétation extensive et restrictive du droit conventionnel est souvent la problématique à laquelle est confronté le juge lors du rendement de sa décision. Pour déterminer la responsabilité, le juge, à prime à bord, s'interroge souvent si les conditions d'application des conventions de Montréal ou de Varsovie sont remplies aux termes de leur article premier. Dans la négative, l'espèce échoit au droit commun. Mais encore s'agit-il alors de déterminer quel ordre juridique national régit l'action en dommage et intérêt? Question connaissant autant de réponse qu'il existe de règles de conflits de lois et que l'adoption des conventions uniformes entendait précisément épargner aux juristes.

Face à ce problème, le droit conventionnel dans le tes termes de l'article 1 de la convention de Montréal et celle de Varsovie pose la règle de l'exclusivité de leur application. Cette exclusivité et la délimitation des domaines délégués au droit interne ne semblent pas être perçues de la même façon par les juges des États signataires. Certaines décisions écartent sciemment l'application du droit conventionnel au profit du droit interne, plus favorable. Mais au-delà, pour un même événement, les solutions peuvent différer en raison de l'appréciation de l'exclusivité du droit conventionnel.

Des décisions judicaires ont apportées leurs contributions au débat sur l'exclusivité du droit uniforme dans le domaine de la responsabilité du transporteur. On examinera la plus pertinente; celle qui présente le plus grand nombre d'extranéité.

2-1- L'exclusivité de la Convention contre le recours fondé sur le droit commun: le cas de la prise d'otage des passagers du vol British Airways 149 à Koweit City en 1990 (un même événement, deux solutions)

Le cas d'espèce a suscité une controverse importante sur le caractère exclusif de la Convention de Varsovie. Il est important dans cette affaire de revenir sur les circonstances qui ont conduit 65 passagers de la compagnie British Airways à être retenus en otage dans un

hôtel à Koweit City[810]. Le vol à destination de Madras et Kuala Lumpur a fait escale à Koweit City. L'armée irakienne après avoir pris les passagers en otage pour servir de bouclier humain, les a fait regroupée dans un hôtel puis dispersés dans différents sites[811]. La question était de savoir si les passagers devaient agir contre le transporteur aérien au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie en raison des préjudices moraux et corporels subis lors d'une prise d'otage qui a duré un mois. Ces derniers ont choisi d'agir au regard du droit commun devant les juridictions françaises et britanniques.

- **L'interprétation de la notion d'exclusivité en comon law: L'arrêt de la Chambre des Lords du 12 décembre 1996**

Le problème pour les Lords était de comprendre si la Convention de Varsovie dans sa version amendée par le Protocole de la Haye établissait un mode exclusif de recours en responsabilité contre le transporteur aérien en cas de dommage survenu au cours d'une opération de transport pour des actions en responsabilité pour perte, blessures, ou dommages subis au cours d'un transport aérien international[812]. La conclusion de la Chambre des Lords est d'une finesse remarquable. Les juges se sont fondés sur les objectifs et l'économie de la Convention de Varsovie, « à savoir la création d'un code uniforme international qui pourrait être appliqué par les tribunaux de toutes les hautes parties contractantes, sans référence aux règles de leurs droits internes »[813].

Les juges ont fait allusion que la Convention n'a pas vocation à régir l'ensemble des questions qui ont trait au contrat de transport mais que la responsabilité est l'un des domaines qu'elle traite. Ainsi, cette codification entend être uniforme et exclusive de tout appel aux règles de droit interne. La stricte application de la Convention de Varsovie ne permettait pas un recours fondé sur le droit commun aux passagers concernés.

La Chambre des Lords considère que les tribunaux étatiques ne sont pas libres d'admettre un recours selon leurs droits internes parce que cela « saperait »[814] les fondements de la Convention, ce qui conduirait à « l'établissement parallèlement à la Convention, d'un

[810]- http://www.liberation.fr/france-archive/1996/11/13/otages-en-irak-british-airways-paiera-la-compagnie-est-condamnee-en-appel-a-verser-26-millions-a-61-188665, site consulté en date du 12 Août 2016.
[811]- Idem.
[812]- Chambre des Lords, arrêt du 12 décembre 1996, Abnett, Sidhu, et autres c/ British Airways., RFDAS n° 200, 1997, p.163-185.
[813]- Ibid, p.184.
[814]- Terme utilisé par les Lords pour consacrer le principe d'exclusivité.

système différent qui fausserait l'ensemble du système »[815]. Cette phrase est une pique lancée à la jurisprudence française qui a choisi ce système parallèle dénoncé par la Chambre des Lords. Les juges anglais n'ont pas indemnisé les passagers en raison de la stricte application de l'article 29 de la Convention relatif au délai d'action de deux ans. Dès lors leurs droits étaient éteints et aucune réparation ne pouvait intervenir. Mais également du fait que les passagers n'avaient pas souffert de blessures corporelles mais qu'ils avaient été seulement fait prisonniers. Pour les Lords, il n'existe qu'une seule « cause of action », c'est-à-dire fondement juridique pour agir contre le transporteur, la Convention.

Dans la décision Tseng v. El AL Israel Airlines, les juges américains ont renforcé et réaffirmé ce principe d'exclusivité. D'emblée, dans le système Common Law, Le droit conventionnel ne peut être substitué par un droit local, mais delà, l'absence d'indemnisation par l'application de la Convention de Varsovie ne doit pas conduire les juges à rechercher la réparation sur le terrain du droit commun. Le droit conventionnel supplante le droit local quelque soit l'issue de l'application du droit conventionnel. Laurence B. Goldhirsh explique que « The exclusivity provision that prohibits local law from being applied when the Convention is inapplicable ».

Ces décisions étrangères ont un apport considérable dans l'approche de la notion d'exclusivité du droit conventionnel. Michel de Juglart et Emmanuel de Pontavice se sont penchés sur la question des décisions étrangères en droit aérien. En principe, la jurisprudence étrangère ne peut être contraignante à l'égard d'un tribunal français saisi de la même question.les Etats sont souverains dans leurs décisions et aucun Etat ne peut contraindre un autre Etat de suivre sa jurisprudence. Cependant, il est préférable pour le tribunal français d'observer les jugements étrangers pour en prendre enseignement: c'est l'expression de discernement et de la raison[816].

L'expression de la raison doit-elle se trouver dans la garantie de l'application exclusive du droit conventionnel ou dans la réparation du préjudice subi par les passagers lors de cette prise d'otage ? Les Lords ont été très attentifs à la jurisprudence étrangère, mais aussi sur la doctrine produite sur le sujet à travers le monde. Michel de Juglart et Emmanuel de Pontavice sont favorables à l'usage des décisions étrangères. La Cour de Cassation a choisi

[815]- Ibid, p. 184.
[816]- E. Du Pontavice, J.Dutheil de la rochere, G. Miller, Traité de droit aérien de Michel. De JUGLART, 2ème éd. LGDJ 1990, Tome 1, 1990, p.65.

quant a elle de faire abstraction des décisions étrangères. Pour autant, faut-il considérer ce choix comme un manque de raison ?

- **L'interprétation de la notion d'exclusivité en droit romano-germanique : L'arrêt de la Cour de Cassation du 15 juillet 1999 ou la rupture avec le principe d'exclusivité**

Contrairement au juge Anglais, le juge Français à une interprétation plus restrictive des dispositions de la convention de Varsovie. L'affaire d'Ismail A. Mohamed c/ British Airways[817] en est l'exemple le plus démonstrative de la rupture française avec le principe d'exclusivité.

Dans cette affaire le tribunal de Paris a estimé que la Convention de Varsovie ne s'applique que durant la période où le passager est soumis aux risques inhérents à la navigation aérienne et qu'en dehors de cette période ce sont les dispositions du droit commun de la responsabilité contractuelle qui s'appliquent. Le TGI a écarté l'application de la Convention de Varsovie au profit du droit interne cela a permis l'intervention du Fonds de Garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions. Car les préjudices n'entraient pas selon eux dans le champ d'application de la dite-Convention. La Cour d'appel a confirmé la décision du TGI de Paris. La Convention de Varsovie n'est pas la seule base de recours pour toute action en dommages-intérêts née de la perte, blessure ou dommage subi au cours, ou résultant d'un transport aérien international.

Les juridictions françaises ont considéré que l'action en responsabilité du transporteur pouvait être envisagée en dehors de la Convention de Varsovie, sur le fondement de l'obligation de sécurité de résultat du transporteur. La Cour de Cassation approuve les juges du fond d'avoir décidé que la Convention de Varsovie « n'avait pas vocation à s'appliquer au litige ». Le raisonnement retenu par la cour d'Appel de Paris est tout aussi valable que le principe d'exclusivité prôné par la Chambre des Lords. Ainsi, l'exclusivité poussée à son maximum aurait pour effet nuisible la consécration d'un principe d'irresponsabilité du transporteur aérien dans les situations non prévues par la convention[818]. Dès lors, lorsque les conditions d'application de la Convention ne sont pas réunies, la victime peut agir sur le fondement du droit commun.

[817]- Le Tribunal de Grande Instance de Paris du 8 novembre 1995.
[818]- G. Legier, Cass. Civ., 1re, 15 juillet 1999, JDI Clunet 2000, p. 354.

Cependant, l'arrêt de la Cour de Cassation affecte l'uniformisation du droit conventionnel, le fait que le droit conventionnel n'est pas exclusif porte atteinte à la survie même de cet instrument de droit matériel uniforme. D'un point de vue du droit international privé, ces décisions sont de véritables aberrations. Mais au regard de la jurisprudence, la Cour de cassation est restée fidèle à ses principes. Dans une célèbre décision du 14 janvier 1977 Consorts Lorans c/ Air France, la Cour de cassation a rejeté les règles d'interprétation faisant appel à la jurisprudence étrangère et aux travaux préparatoires en matière d'accident aérien[819]. La Haute juridiction s'est fondée sur des « considérations humanitaires, et le souci de mieux servir les droits des victimes et en particulier des mineurs »[820].

Les juges français contributeurs du morcellement de la responsabilité du transporteur aérien Mais au-delà, cet arrêt participe à la dispersion de l'obligation de sécurité du transporteur aérien. L'exclusivité de la Convention de Varsovie ne faisait aucun doute depuis sa refonte avec la Protocole de la Haye. D'autre part, le droit interne français a toujours considéré le contrat de transport comme appartenant à la catégorie des contrats spéciaux. Or, la Cour de Cassation se fonde sur l'article 1147 du code civil. L'arrêt Cie Transatlantique c/Zbidi Hamida ben. Mahmoud du 27 janvier 1911, avait mis à la charge du transporteur maritime une obligation d'acheminer les voyageurs sains et saufs[821]. L'absence d'une théorie du contrat de transport claire et appréciable y est certainement pour quelque chose. Intégrer le contrat de transport comme un contrat de droit commun est une erreur fondamentale au regard de la classification des contrats dans le droit français.

Par ailleurs, le droit conventionnel édicte des règles matérielles qui ont pour finalité d'empêcher tout conflit de loi. Or l'application du droit commun, dans une affaire présentant autant d'éléments d'extranéité, appelle éventuellement un conflit de loi. On se pose dès lors la question sur la loi applicable au contrat de transport dans cette affaire?

Dans le cas d'espèce, les contrats avaient été conclus le 1er avril 1991, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la Convention de Rome relative à la loi régissant les obligations contractuelles du 19 juin 1980. La jurisprudence Sociétés des Fourrures Renel sous l'influence du Professeur Henri Batiffol fonde la localisation du contrat sur la recherche « d'économie de

[819]- Cass. Plén. 14 janvier 1977, JCP 1979 II 19059, note de Michel de JUGLART, Emmanuel du PONTAVICE.
[820]- Rapport de la Cour de cassation 1976-1977, p.113, propos repris dans le Traité de Droit aérien, Michel De Juglart, Emmanuel de Pontavice, op., cit, p. 1105, n° 2650.
[821]- Sur la base d'une obligation de sécurité de résultat.

l'opération et de l'ensemble des circonstances de la cause »[822]. Dans cette espèce, la compétence de la loi française n'avait pas été soulevée. Mais Gérard Légier relève dans le rappel des faits de l'arrêt de la Cour de Cassation « qu'un certain nombre de personnes domiciliées en France y ont acheté des billets d'avion », ce qui justifie selon lui des points de contacts avec la France[823]. Un certain nombre de passagers étaient britanniques et n'avaient pas acheté leur billet en France. Le partage de code évoqué précédemment permet de brouiller ces éléments de rattachement dans le contrat de transport. En effet, le rattachement à la loi du pays où le contrat est conclu devient de moins en moins efficace. Par ailleurs, tendre vers la loi du lieu de conclusion peut produire « un mélange inextricable de lois pour les passagers aériens d'un même aéronef, d'où la suggestion d'en rechercher une seule qui ne pourrait être que celle du siège social ou domicile du transporteur »[824].

Au regard de la Convention de Rome de 1980, la situation est beaucoup plus critiquable. L'article 4-1 de la Convention de Rome dispose « le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits. Toutefois, si une partie du contrat est séparable du reste du contrat et présente un lien plus étroit avec un autre pays, il pourra être fait application, à titre exceptionnel, à cette partie du contrat de la loi de cet autre pays ». L'article 4-2 précise : « il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle ou, s'il s'agit d'une société ». Or, l'établissement de la Bristish Airways est situé sur le territoire anglais, donc la compétence revient à la loi anglaise pour l'ensemble des voyageurs.

Cependant ce raisonnement reste rédhibitoire et porte atteinte à l'uniformité du droit conventionnel. Le droit uniforme bien que contraignant permet de se prémunir contre les conséquences du conflit de loi.

2- Le renvoi du droit européen et du droit interne à l'application exclusive du droit conventionnel en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident.

-**Au niveau européen**, le règlement n°2027/1997 avait instauré des dispositions transitoires en attendant la rénovation de la Convention de Varsovie. La modification de ce

[822]- Cass. 1 re, civ., 6 juillet 1959, Rev. Crit. DIP. 1959, p.708, note de Batiffol.
[823]- Gérard Legier, op., cit, p.356.
[824]- Ibid, p.357, thèse retenue dans le Traité de droit aérien, Michel De Juglart, Emmanuel de Pontavice, op. cit, tome 1, n° 2486.

règlement en 2002 vient mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires relatives au transport aérien de la Communauté. Le règlement étend également l'application de la Convention aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre. L'article 3 du dit-règlement dispose que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité. L'uniformisation voulue par les rédacteurs de la Convention de Montréal est totale, même au sein des organisations régionales d'intégration économiques. Cette transposition offre à la Convention de Montréal une double force juridique. D'une part, les États qui se réfèrent au règlement appliqueront forcément la Convention de Montréal, d'autre part, ceux qui utiliseront directement la Convention pourront également solliciter la CJUE d'un recours en interprétation. Rappelons que la Convention de Montréal fait partie de l'ordre juridique communautaire contrairement à la Convention de Varsovie[825].

- au niveau national : L'article 211 du code de l'aviation civile

Dispose que: « Les obligations et la responsabilité du transporteur aérien de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions d'établissement et les limites de cette responsabilité sont régies par les dispositions de la convention de Montréal précitée, y compris lorsque le transport n'est pas un transport international au sens de cette Convention.

Toute clause du contrat de transport tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité autrement que dans les conditions fixées par ladite convention ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la convention précitée est nulle et de nul effet. Toutefois cette clause n'entraine pas la nullité du contrat qui demeure soumis aux dispositions de la présente loi. ».

[825]- Affaire C-301/08 Irène Bogiatzi, épouse Ventouras contre Deutscher Luftpool e.a.(demande de décision préjudicielle, introduite par la Cour de cassation (Luxembourg)), «Politique des transports — Règlement (CE) nº 2027/97 — Convention de Varsovie — Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident — Délai pour l'introduction d'une action en indemnisation du préjudice subi». Questions préjudicielles — Compétence de la Cour — Limites — Convention internationale ne liant pas la Communauté — Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Varsovie)(Art. 234 CE).
L'arrêt en question précise dans son sommaire que: « La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 ne fait pas partie des normes de l'ordre juridique communautaire que la Cour a compétence pour interpréter au titre de l'article 234 CE. ».

D’emblée L'article précité renvoie aux dispositions du droit conventionnel. Le droit marocain comme le droit français a choisi de ne pas transposer les dispositions des conventions et de procéder à un renvoi. De plus le droit Marocain assure toujours l'application de la Convention de Varsovie, parallèlement à celle de la Convention de Montréal. Ce choix s'est révélé utile les États ne sont pas signataires de la Convention de Montréal.

Le transport domestique est lui aussi soumis en matière de responsabilité en cas d'accident à la Convention de Montréal. Cette exigence est régie par les dispositions de l’article 214 du nouveau code de l’aviation civile au Marocain.

Cette unité du régime applicable pour le transport interne et international s'inscrit dans une volonté d'assurer aux passagers concernés par ces accidents une égalité de traitement. Néanmoins, ce choix louable semble porter atteinte au principe de responsabilité en cas de transport aérien international, qui se veut applicable quand « le point de départ et le point de destination, qu’il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties, soit sur le territoire d’un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d’un autre Etat, même si cet État n’est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d’un seul État partie n’est pas considéré comme international au sens de la présente convention ». Il existe une contrariété manifeste entre le règlement et la Convention de Montréal, dans la technique de certains États pour assurer l'uniformité entre le droit interne et le droit international. Il aurait été plus opportun d'effectuer cet effort législatif dérisoire dans la mesure où il s'agit d'adapter les dispositions applicables à la responsabilité du transport aérien international au transport domestique. Malgré ce problème qu'il faut qualifier de technique, le droit communautaire et le droit Marocain ont choisi de donner au droit conventionnel une exclusivité en matière d'accident aérien. Cette assise textuelle ne doit pas faire oublier que les juridictions ont préféré dans certains cas ignorés le caractère uniforme et exclusif des conventions. L'analyse de la notion d'accident va s'avérer un moyen de moduler l'exclusivité du droit conventionnel.

a) Les cas d’exonération du transporteur

Y’a t- il de cas d’exonération du transporteur aérien comme limite à sa responsabilité ?

1- Le fait ou faute de la victime

Le comportement de la victime peut lui aussi être de nature à limiter, voire à exclure l'indemnisation de son préjudice corporel. Il s'agit de la faute de la victime.

En effet, la faute de la victime rejaillit sur son droit à indemnisation, selon le droit uniforme de la responsabilité dans le transport aérien mais aussi selon le droit commun et certains textes spéciaux, plus spécifiques. Le droit à réparation s'en trouve ainsi écarté, ou du moins limité dans son quantum[826]. Cette atteinte se justifie-t-elle?

1-1- La consécration de la faute concomitante comme limite à la responsabilité dans le droit conventionnel

Il est certain que le droit uniforme rend le transporteur responsable en cas d'accident et ou de dommage corporel causé au passager aérien. Toutefois cette responsabilité connait des limites. L'article 20 de la convention de Montréal précise certains cas d'exonération. Il dispose à ce propos que : « dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne ». Cette disposition est le seul cas possible d'exonération pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS. Mais le transporteur a aussi la faculté d'invoquer ce moyen de défense pour les dommages supérieurs à 113 000 DTS. Ce moyen d'exonération est donc valable pour les deux tranches de responsabilité.

La Convention de Varsovie avait également inséré une disposition analogue. L'article 21 prévoit que dans le cas où le transporteur fait la preuve que: « la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux

[826]- Quantum" est un mot d'origine latine. Il désigne la valeur à laquelle le requérant sollicite que le débiteur, contre lequel il possède une créance, soit condamné. Ainsi on peut lire dans un jugement de la Cour d'appel de Lyon (Chambre civile 3, du 01 Décembre 2005, publié sur le site de Legifrance) "Attendu qu'il convient de condamner Monsieur Guillaume DE X... à payer à la société CCF la somme de 20. 463, 22 euros... . . - que le jugement déféré doit être réformé de ce chef sur le quantum de la demande ", et dans un arrêt de la Cour d'appel d'Orléans (Chambre civile 1, 27 juin 2005, publié également sur le site de Legifrance) "que le Notaire chargé du partage devra fixer le quantum des sommes qui lui sont dues au montant susvisé, et le lui attribuer lors de la liquidation".
Le quantum détermine aussi, si le jugement étant prononcé, la décision du Tribunal est susceptible d'être déférée à la Cour d'appel, ou au contraire, si l'intérêt du litige étant inférieur au montant fixé par la Loi, le jugement a été rendu en dernier dernier ressort. En droit pénal il est question du quantum de la peine lorsqu'on se réfère à l'importance de la condamnation prononcée. voir le mot: "Dernier ressort". Texte tiré du site « www.dictionnaire-juridique.com ».

dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur ». Les deux conventions sont alors unanimes sur la faute comme limite de responsabilité. La seule différence entre les deux textes reste linguistique. La Convention de Montréal a remplacé le terme de faute par « la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable », dans le but de donner au transporteur un champ plus élargie pour s'exonérer de sa responsabilité. On retrouve ainsi une sorte d'atténuation de la responsabilité illimitée du transporteur aérien en matière d'accident aérien. Mais est il juste de faire supporter à la victime les conséquences de sa propre faute, quand l'auteur du dommage, lui-même échappait, par l'effet de l'assurance obligatoire, aux conséquences de sa faute? Est-il raisonnable de maintenir la faute de la victime comme cause de réduction ou d'exclusion à son droit à indemnisation lorsque le droit positif et le droit conventionnel tendent vers une responsabilité objective de l'auteur du dommage indépendamment de toute notion de faute?

D'emblée, la prise en compte de la propre faute de la victime pour limiter son droit à réparation intégrale peut même paraître choquante, en présence notamment d'une simple faute d'imprudence, lors même que l'assurance dispense de facto l'auteur du dommage de la charge de réparation. Le professeur VINEY a résumé en ces termes la doctrine hostile: « ***Montrant l'injustice qu'il y a à sanctionner des victimes déjà affligées par le dommage souffert et souvent très lourdement frappées dans leur chair, alors que le responsable assuré ne supportera pas les conséquences de ses fautes, ces auteurs ont donc proposé de ne reconnaître d'effet exonératoire partiel qu'à la faute grave ou « inexcusable » de la victime, la faute simple laissant, en revanche, subsister intact le droit à réparation, du moins dans le cas où celui-ci est garanti par une assurance*** »[827]

En droit commun de la responsabilité, lorsque les conditions de la responsabilité de l'auteur du dommage sont réunies, la faute de la victime, selon qu'elle a, ou non, revêtu les caractères de la force majeure, c'est à dire a été imprévisible et irrésistible, produit un effet totalement ou partiellement exonératoire**.** De même, le simple fait de la victime, même non fautif, s'il a présenté les caractères de la force majeure, exonère l'auteur du dommage.

Mais dans une autre optique, n'est-il pas équitable de mettre l'auteur devant ses faits?

[827]- G. Viney et P. Jourdain, « Les conditions de la responsabilité », LGDJ, 2ème éd, qui citent A.M. Honore, International Encyclopedia of comparative law, vol. XI, *Torts*, Chap. 7, n° 146 et 147, in « Equité et effectivité du droit à la réparation ».

JOSSERAND à exprimer dans une chronique parue au Dalloz[828], « il y a matière à responsabilité du moment qu'il y a dommage », l'auteur précisant que « le seul problème qui, se pose, devant la loi civile, n'est pas à vrai dire, un problème d'imputabilité, de culpabilité, mais bien, de plus en plus, une question de localisation, de répartition du dommage éprouvé ; il s'agit de savoir qui, en dernière analyse, l'endossera définitivement, et celui-là qui, quel qu'il soit, aura joué le rôle de responsable ». Un tel renouveau de la responsabilité, devenue une « simple question de répartition de dommages », qui correspond en tous points, à l'état actuel de la responsabilité civile, devrait conduire à reconsidérer l'incidence de la faute de la victime**,** mais aussi celle de l'auteur du dommage.

Cette théorie présente un double intérêt puisque JOSSERAND avait institué le concept de « **responsabilité envers soi-même** », pour justifier la disparition du droit à réparation de la victime fautive. Le principe a en toile de fond le fondement classique du droit positif : celui d'assurer un traitement équitable des victimes. En définitive, il apparaît que la prise en compte de la faute ou du fait de la victime tranche fortement avec la généralisation d'un droit à réparation intégrale des préjudices corporels.

En droit de transport aérien, la Convention de Montréal a choisi de ne pas procéder au renvoi au droit national. Le législateur international a voulu ainsi pour garantir une application uniforme de cette exonération. Ainsi, on évite que les particularismes des droits nationaux n'affectent pas la cohérence de la Convention, mais surtout le compromis qu'elle offre aux transporteurs aériens en contrepartie d'une responsabilité illimitée.

Le législateur international en remplaçant la faute par le fait de la victime écarte toutes interprétations restrictives de la faute dans l'article 21 de la Convention de Varsovie en faveur d'une interprétation plus élargie, au point de l'assimiler à une négligence ou une omission.

1-2- La relativité de la faute de la victime (Une négligence, un acte ou une omission préjudiciable)

En droit, une faute est un acte, une omission ou une négligence qui constitue un manquement, intentionnel ou non, à une obligation légale qui porte atteinte au droit

[828]- https://www.courdecassation.fr/venements_23/colloques_formations_4/2006_55/droit_reparation_9645.htl consulté en septembre 2016.

d'autrui et lui cause un préjudice[829]. Ceci dit la définition de la faute reste varier selon les différentes branches de droit. Dans le domaine médical, une faute peut se définir comme un manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement[830].

En droit du transport aérien, la Convention de Montréal définit la faute concomitante du passager comme une négligence, un acte, ou une omission préjudiciable. La négligence en jurisprudence Marocaine (en droit du travail) est perçue comme une faute grave[831]. En droit français, elle se définie comme un manquement au devoir de prudence ou de précaution.

En effet, la vie en société impose à tout un chacun un devoir de prudence. La négligence est constituée lorsqu'il y a une omission d'une précaution utile à la sécurité des personnes. Les fautes d'imprudence sont ceux où il s'agit de mal agir en pensant que cela n'aura pas de conséquences dommageables tout en acceptant le risque et la négligence due à l'omission. L'imprudence peut éventuellement engendrer des dommages corporels exposant autrui à un danger qu'on ne pouvait pas ignorer. Il s'agit d'un manquement à une obligation de sécurité.

Le devoir de prudence n'a pas de frontière, tout individu est soumis à cette exigence quelle que soit la situation. L'appréciation de la négligence varie selon les tribunaux, la notion change d'intensité en fonction du dommage. En effet, la jurisprudence se montre exigeante en matière d'accident, l'assimilation d'une inattention ou d'une erreur humaine à une négligence est courante. L'acte anodin du passager à bord de l'aéronef peut se transformer en une faute concomitante, par exemple le passager qui tente de ranger son bagage et qui fait chuter le bagage d'un tiers sur son pied. La question de l'omission préjudiciable est plus compliquée à cerner. En droit commun, l'omission préjudiciable est une faute d'abstention[832], qui se scinde en deux catégories : l'omission volontairement dommageable qui est relevée lorsqu'il existe une véritable intention de nuire et l'omission d'abstention non intentionnelle que la doctrine a choisi de différencier , l'omission dans l'action, c'est-à-dire que la personne n'a pas agi, dans l'omission pure et simple, c'est-à-dire le fait de rester passif devant une situation que l'on

[829]- http://www.toupie.org/Dictionnaire/Faute.htm; site consulté en date du2 septembre 2016-12-06.
[830]- http://www.leconomiste.com/article/dossier-emploi65279point-de-droit-la-faute-professionnelle, consulté le 02 septembre 2016-12-07.
[831]- Cour de cassation Arrêt n° 25Dossier n° 313/5/1/2008.
[832]- http://www.cours-de-droit.net/cours-de-droit-de-la-responsabilite-c 27647334.

aurait pu modifier par une intervention active[833]. A l'image de la Convention de Montréal, la jurisprudence va vers une assimilation totale des fautes d'omission et de commission. La faute de victime qu'elle résulte d'un acte positif ou d'une omission emporte la même conséquence, l'exonération du transporteur aérien partiellement ou totalement. Dès lors, le fait qu'un passager ne respecte pas les règles de sécurité est constitutif d'une faute. Ainsi, la Cour de District-Sud de New-York du 27 juin 1955 a considéré qu'un passager qui enfreint les consignes de sécurité, en ce qu'il n'attache pas sa ceinture et se rend devant la porte pour saluer un proche et qui chute ne peut obtenir une indemnisation[834]. Cette qualification a également été retenue quand le passager ignore le signal « fasten seat belts » [835]. Le fait pour un passager de ne pas se conformer aux instructions est considéré comme une faute contributive par les tribunaux français. Ainsi la Cour de cassation a relevé que le passager victime d'une crise d'asthme qui a refusé sa descente de l'aéronef lors de l'escale pour qu'il puisse bénéficier de soins a commis une faute qui a contribué à son décès. Les préposés se sont trouvés dans l'impossibilité de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage[836]. Ces fautes constatées sont parfaitement assimilables à une omission préjudiciable au regard de la Convention de Montréal. Sous l'empire de la Convention de Varsovie, le passager victime doit supporter seul les conséquences de l'accident. Sur la logique de cette jurisprudence, tous les manquements aux consignes de sécurité seront constitutifs d'une faute contributive. Idem, pour un passager qui au cours de l'opération de transport, ne regagne pas son siège durant des turbulences, la phase d'atterrissage ou de décollage. Lors de notre étude sur les passagers indisciplinés, l'alcool est responsable d'un certain nombre d'incident à bord de l'aéronef. Ainsi, un passager qui chute en état d'ébriété a contribué à la réalisation de son dommage?

Le fait pour la victime d'aggraver son dommage est-il constitutif d'une faute? Le projet Catala dans son article 1373 avait consacré le principe suivant : "Il sera tenu compte de l'abstention de la victime par une réduction de son indemnisation lorsque cette victime avait la possibilité par des moyens sûrs, raisonnables et proportionnés, de réduire l'étendue de son

[833]- Revue internationale de droit comparé. Vol. 39 N°4, Octobre-décembre 1987, p. 834. www.persee.fr/issue/ridc_0035-3337_1987_num_39_4

[834]- Marcel LE GOFF, Manuel de droit aérien privé, p.194, n° 332.

[835]- A. G. World Exports v. Amow air Dc Florida, 1990, 22 aviation cases 18. 221, I. H. Ph. Diederiksverschoor, P. Mendes De Leon, p.166-167.

[836]- Cass., civ, 1re, 19 novembre 1989, D. 1990, p. 272, dans cette décision, la Cour est revenue sur la qualification en accident de la crise d'asthme. La crise est un événement non extérieur à la personne, elle est de nature à exonérer le transporteur de sa responsabilité. Martine Remond-Gouilloud, note D. 1990, p.272.

préjudice ou d'en éviter l'aggravation". La reconnaissance d'une modération possible de la réparation a pour objectif de responsabiliser les victimes[837]. Le common low parle de « duty to mitigate" qui consacre la faute de la victime qui n'a pas minimiser son dommage. En droit français, la Cour de cassation a refusé cette possibilité de sanctionner la victime[838]. Mais récemment la Haute juridiction a reproché à la Cour d'appel de ne pas avoir qualifié la faute de la victime avant d'exclure son droit à indemnisation. Il s'agit d'une consécration silencieuse de l'obligation de minimiser son dommage, qui envisage une responsabilité pour faute de la victime qui n'a pas limité son préjudice matériel.

Cette évolution suggère-t-elle qu'en matière de responsabilité du transporteur aérien, les juges français auront la possibilité de retenir la faute de la victime si cette dernière n'a pas limité son préjudice ? Certes dans l'espèce étudiée, le préjudice est matériel mais rien n'empêche les juges de transposer cette obligation en cas de préjudice corporel. La responsabilisation des victimes ne veut pas dire une atteinte au principe de réparation intégrale.

2- Le fait ou la faute d'un tiers (L'absence de faute du transporteur aérien pour la part excédant 113 000 DTS)

La définition du tiers par rapport au transporteur aérien: L'article 21 alinéa 2 de la Convention de Montréal dispose que « le transporteur peut se libérer en apportant la preuve que le dommage est le résultat d'un acte ou d'une négligence d'un tiers ». Les termes de la convention déclarent clairement l'acte et la négligence d'un tiers comme cas d'exonération de la responsabilité du transporteur. La seule bémol reste l'absence de définition du tiers par la Convention de Montréal. Toutefois, à la lumière de la Convention, on peut en déduire que les tiers ne sont pas le transporteur aérien contractuel, de fait, les préposés et les mandataires prévus à l'article 30 de la Convention de Montréal. Car, ils bénéficient des limitations de responsabilité du transporteur aérien en cas de mise en cause de leur responsabilité. Contrairement au tiers qui ne peut jamais se mettre sous la peau du transporteur. Le tiers est celui qui ne participe pas à l'exécution du contrat de transport d'une manière indépendante.

[837]- Cour de Cassation "Le temps dans la réparation du préjudice", minimisation du dommage et temporalité, rapport 2007, http://www.courdecassation.fr.

[838]- Cass. 2e civ., 19 juin 2003; Mme Dibaoui c/ Flamand, voir également le commentaire de Céline CASTETSRENARD, La victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable, La Semaine Juridique Edition Générale n° 45, 5 Novembre 2003, II 10170.

2- 1- Les actes des tiers susceptibles d'entraîner l'exonération du transporteur aérien

2-1-1- L'acte d'un passager envers un autre

La jurisprudence Saks v. Air France[839] a mis l'accent sur l'interprétation de la notion d'accident. Dans cette affaire, le juge a interprété l'article 17[840] de la convention de Varsovie en se référent à l'annexe 13 de la convention de l'OACI correspondant expressément aux *enquêtes* sur les accidents *d'avion,* et non seulement on se basant sur des principes de responsabilité envers les passagers en vertu du droit conventionnel. Il place la condition d'extériorité au centre de la qualification de l'accident aérien au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie et de l'annexe 13[841] de le convention de l'OACI. L'accident, peut être interprété comme un acte isolé c'est-à-dire un acte qui n'est pas liés à la navigation aérienne et qu'éventuellement peu être résolue au travers du droit commun et notamment de la responsabilité délictuelle.

On peut ainsi déduire que les altercations entre passagers ne sont pas des accidents au regard de l'article 17. Ainsi, un passager est vu comme un tiers lorsqu'il frappe un passager victime, il n'est pas le passager lésé, ni un mandataire, ni un préposé. Certes, il s'agit du comportement fautif d'un tiers au transporteur.

Cependant, vu les pouvoirs[842], l'autorité et la responsabilité du commandant de bord, et on dehors de toute interprétation de l'accident, l'analyse peut prendre un autre tournant. Le comportement de l'équipage agissant sur ordre du commandant de bord au moment de

---

[839]- Supreme Court of the United States AIR FRANCE, Petitioner v.Valerie Hermien SAKS.Argued Jan. 15, 1985.
Decided March 4, 1985.

[840]- Article 17"Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a cause le dommage s'est produit a bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement."

[841]- L'annexe 13 définie l'Accident. Comme étant: « Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel: a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve: — dans l'aéronef, ou — en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou — directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

[842]- Le commandant peut prendre certaines mesures, y compris des mesures de contrainte à l'encontre de l'auteur d'une infraction ou d'un autre acte qui compromet la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord (cf. convention de Tokyo).

l'altercation peut être interpréter de manière subjective. Ainsi, le transporteur ne pourra se libérer s'il est démontré que ses préposés n'ont pas pris des mesures pour éviter la survenance du dommage. La faute sera donc vue du côté du transporteur. La responsabilité de ce dernier pourra être engagée pour abstention ou «omission fautive » des membres de l'équipage à intervenir alors qu'ils auraient été en mesure de le faire. A contrario, le transporteur pourra se libérer s'il prouve que l'équipage n'avait aucune raison de penser que le comportement du passager allait devenir dangereux, ou qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la survenance du dommage. Ainsi, une hôtesse qui déplace un passager suite à altercation verbale, mais que le passager souhaite en découdre physiquement n'est pas responsable du dommage subi par le passager victime. Concernant les mesures à prendre, le transporteur pourra être déclaré responsable s'il continue à servir en alcool un passager fortement agité.

Le laxisme de l'équipage est de nature à ne pas libérer le transporteur aérien. Ainsi, la question de l'exonération du transporteur aérien du fait des tiers en matière de passagers indisciplinés restera centrée sur le fait de savoir si le personnel a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter ou empêcher la survenance du dommage[843]. Ce qui nous conduit à dire que la jurisprudence applicable sous l'empire de l'article 20[844] de la Convention de Varsovie survivra en matière d'exonération du transporteur aérien en cas de passagers indisciplinés.

Toute fois pour les compagnies qui sont soumises au programme « Sky Marshals », cette jurisprudence se trouve dépasser. Le transporteur ne peut se libérer de son obligation de sécurité en évoquant le caractère imprévisible et irrésistible puisque les agressions pendant le vol peuvent éventuellement être évitées par la présence d'un skay Marshal. Affectés à bord des aéronefs dans le trafic aérien commercial international, leur rôle consiste à surveiller le comportement des passagers et prévenir les actes illicites de nature à compromettre la sûreté et la sécurité à bord.

[843]- En matière de responsabilité du transporteur ferroviaire, la Cour de cassation retient que son obligation de résultat de sécurité, ainsi pour se libérer, il devra prouver que l'acte du tiers était irrésistible et imprévisible. Mais la jurisprudence tend à rendre difficile cette exonération, les juges estiment que les agressions de passagers ne sont pas imprévisibles, puisque aujourd'hui il existe un véritable situation d'insécurité au point que la SCNF et la RATP ont mis en place des service de sûreté qui accompagnent les contrôleurs. Une décision du 3 juillet 2002 avait considéré que l'agression d'un passager pouvait être évitée si la SCNF avait mis en nombre suffisant des contrôleurs afin de garantir une caractère dissuasif, cf également civ., 1ère 12 décembre 2000, Dalloz 2001, p.1650 note de Christophe PAULIN.

[844]- « Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre…. ».

- **Cas du passager indiscipliné**

Le phénomène des «unruly passengers» est très fréquent dans le cas du transport aérien[845]. Le refus de se conformer à certaines consignes constitue une enfreinte à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. En matière de responsabilité, il est important de savoir si ces actes sont susceptibles d'être considérés comme des accidents au regard de l'article 17 du droit conventionnel, ou d'être envisagés comme des actes isolés c'est-à-dire qui ne sont pas liés à la navigation aérienne, qui peuvent être résolues au travers du droit commun et notamment de la responsabilité délictuelle. Rappelons la définition de l'accident retenue de manière commune par les juridictions comme étant un événement inattendu ou inhabituel extérieur au passager.

En effet, suggérer qu'une bagarre (entre deux passagers ou contre un passager et un ou plusieurs membres de l'équipage) est un risque caractéristique de voyage en avion est une chose absurde. Une telle situation n'est pas un risque caractérisé du transport aérien, en plus les transporteurs ne peuvent pas se prémunir contre de tels risques aériens en mettant en place des mesures de sécurité et de protection ». Cependant, les tribunaux sont divisés sur la question de savoir si de tels événements sont des accidents en l'absence de lien de causalité avec l'exploitation des compagnies aériennes.

Les juridictions américaines ont été amenées à se prononcer sur ces cas d'agression, de rixes, d'agression sexuelle… à bord de l'aéronef. La logique juridique veut que l'attaque intentionnelle par un passager sur un autre ne peu imposer la responsabilité du transporteur sous la convention de Varsovie. De tels épisodes ne sont pas des risques inhérents au transport aérien, ni un incident découlant du transport aérien. D'ailleurs, dans l'affaire Price c. British

[845]- Les statistiques collectées par l'IATA, ainsi que les données fournies par les autorités de l'aviation civile confirment que les incidents « passagers indisciplinés » à bord des aéronefs en vol sont devenus de véritable problème :

▪ L'IATA a collecté 49 084 rapports de compagnies aériennes concernant des passagers indisciplinés entre 2007 et 2015.

▪ En 2015, le taux était un incident pour chaque 1 205 vols (2014: 1 incident pour chaque 1 282 vols).

▪ La majorité des rapports sont des incidents de niveau 1 qui sont de nature verbale.

▪ 11% des rapports portent sur des incidents de niveau 2 qui impliquent une agression physique envers autrui ou contre l'avion.

▪ L'intoxication par l'alcool ou les drogues a été identifiée dans 23% des cas signalés.

▪ Les statistiques de l'IATA ne couvrent pas toutes les compagnies aériennes dans le monde, donc sont susceptibles de sous-estimer véritable ampleur du problème.

Airways[846], les juges se sont référés aux observations du professeur Goedhuis[847] et ont conclu qu'une bagarre entre deux passagers n'était pas un accident lié à l'exploitation de l'aéronef. En effet les délits commis par un passager envers un autre ne peuvent pas constituer un accident au sens de la Convention de Varsovie que si le personnel des compagnies aériennes joue un rôle causal dans la commission du délit. Le point d'appui de ces considérations se fondent souvent sur la connaissance des circonstances qui ont donné lieu à l'accident revendiquée pour savoir s'elles relèvent de la compétence ou du contrôle du transporteur - ou du moins de sa capacité pratique d'influencer – (Comme un aspect des opérations de l'avion ou de la compagnie aérienne). Le rôle de la compagnie aérienne dans la chaîne de causalité est grand dès lors qu'il y a implication de son personnel et de ses opérations dans la réalisation de l'événement préjudiciable[848]. Ainsi, un personnel qui continue de servir en alcool un passager ivre peut engager la responsabilité du transporteur aérien[849.] Dans l'affaire Tsevas, le passager victime a allégué qu'avant l'agression, l'assaillant avait consommé de l'alcool et les agents de bord malgré ses réclamation, ils lui ont refusaient de changer de siège. Dans ces circonstances, les avances non désirées et le refus du personnel de bord d'intervenir pourrait constituer un lien de causalité impliquant la responsabilité du transporteur. Dans la fameuse affaire SARK, la Cour suprême a implicitement renforcé le point en disant:

«Tout dommage est le produit d'une chaîne de causes, et nous exigeons seulement que le passager puisse prouver qu'un lien dans la chaîne était un événement inhabituel ou inattendu externe Au passager »[850]. Ainsi, dans l'affaire Tsevas, les allégations du passager victime prouve d'une part le caractère imprévu et extérieur au passager et d'autre part la relation des agents de bord, avec les opération de l'aéronef. Si une« bagarre »entre les

[846]- No. 91 Civ. 4947, 1992 WL 170679, at *3 (S.D.N.Y. July 7, 1992) (holding that situations in which a passenger is injured in a fight with another passenger would not justify the carrier's liability by virtue of Article 17 because the accident, which caused the damage, had no relation to the operation of the aircraft).

[847]- A. WEIGAND, « Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention », American University International Law Review, Volume 16, Issue 4 Article 1, 2001, p. 956.

[848] Affaire FULOP v. MALEV HUNGARIAN AIRLINES United States District Court, Southern District of New York October 29, 2001 HUNGARIAN AIRLINES, arrêt publié sur : http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.20011029_0000255.SNY.htm/qx consulté le 18/09/2016.

[849]- Ibid, p. 957.

[850]- the Supreme Court implicitly reinforced the point when it stated: "Any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an unusual or unexpected event external to the passenger." *Saks*, 470 U.S. at 406, 105 S. Ct. 1338, in http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/175/651/2418844/.

passagers peut ne pas avoir de « rapport avec les opérations de l'aéronef », le service des agents de bord a une telle« relation avec le fonctionnement de l'aéronef.

Mais dans certains cas, les juges n'ont pas cherché à étendre plus que nécessaire la notion d'accident. Dans l'arrêt Price v. Bristish Airways de 1992[851], les juges ont eu à se prononcer sur une rixe entre deux passagers. La problématique retenue par la Cour consistait à analyser cette rixe comme un risque inhérent à la navigation aérienne. Les juges ont retenu que[852].

« incident involving one passenger punching another does not constitute an "accident" under the Warsaw Convention because it "bears no relation to defendant's operation of the aircraft »[853]. En effet, les deux passagers étaient ivres, la bagarre était née d'un imbroglio, ce qui n'est pas un risque inhérent à la navigation aérienne[854]. Cette décision va servir de repère jurisprudentiel pour refuser d'assimiler les bagarres entre passagers, les rixes, comme des accidents au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Dans l'affaire Stone v. Continental Airlines[855], il ne s'agissait pas à proprement parler d'une bagarre, mais d'une agression, le passager victime ayant reçu un coup sans raison apparente. Malgré le caractère extérieur au passager, la Cour a rejeté la qualification d'accident à cette agression, en se fondant sur la jurisprudence Price v. British Airways. Les agressions sexuelles à bord des aéronefs vont conduire les juges à donner une appréciation ultra-extensive de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Dans l'affaire Tsevas c. Delta Airlines en 1997[856], une passagère a été victime d'une agression sexuelle de la part d'un passager en état d'ébriété, malgré les multiples demandes d'intervention de la victime auprès du personnel navigant. Dans cette affaire, l'accident était formé par la combinaison de deux éléments: les actes du passager perturbateurs mais également les actions ou les omissions de la compagnie aérienne.

---

[851]- Price v. Bristish airways 1992 WL 170679 (SDNY), disponible sur leagle.com.

[852]- http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/175/651/2418844/consulté le 6 juin 2015.

[853]- Traduction : « *Incident impliquant un passager poinçonnant un autre ne constitue pas un "accident" en vertu de la Convention de Varsovie parce qu'il "n'a aucun rapport avec le fonctionnement de l'aéronef*».

[854]- B. Larsen,Joseph Sweeney,John Gillic, « Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources(Stone v. Continental Airlines)», Second Edition, p. 367.

[855]- Ibid.

[856]- *Tsevas v. Delta Air Lines, Inc.*, No. 97 Civ. 320, 1997 WL 767278 (N.D.Ill.Dec.1, 1997) (finding injuries were caused by an "accident" where assault by one passenger on another occurred after the flight attendant excessively served drinks to the attacker and refused to intervene or to change plaintiff's seat assignments) , see . http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/175/651/2418844/consultéé le 06/06/2016.

Ces jurisprudences n'apportent pas de véritable solution pour déterminer la responsabilité du transporteur aérien du fait des tiers. La Convention de Varsovie permettait au transporteur aérien de se libérer en prouvant que la faute ne lui est pas imputable. Avec la Convention de Montréal, le transporteur aérien ne dispose pas de moyens d'exonération pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS.

Toute fois, l'obligation de sécurité du transporteur combinée à une responsabilité objective peuvent conduire les juridictions à considérer qu'un passager agressé à bord d'un aéronef est un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Montréal. Mais, comme nous allons le voir dans ce qui va suivre, les juridictions n'hésitent pas à écarter le droit conventionnel au profit du droit interne. Dans le cas d'une agression, la Cour préférera sans doute que les victimes agissent au regard de la responsabilité délictuelle.

2-1-2- Les actes de terrorisme et de piraterie

Dans les actes de terrorisme et de piraterie, les auteurs sont des tiers. La responsabilité du transporteur est limitée au plafond fixé par la convention de Montréal. Il pourra se libérer pour la partie excédant 113 000 DTS s'il n'a pas fait preuve de négligence. Ainsi, un transporteur qui n'a pas procédé à un contrôle optimal des passagers sera considéré comme négligent. Dans l'affaire Bristish Airways, les parties avaient soulevé la faute du transporteur qui a maintenu une escale à Koweit City alors que le pays venait de se faire envahir par l'Irak. Le transporteur doit être en mesure d'apprécier les nouveaux risques liés à l'activité aérienne. La faute du tiers ne libère pas automatiquement le transporteur qui doit apporter la preuve qu'il n'a pas été négligent dans sa prise de décision. Ces événements peuvent-ils encore revêtir le caractère d'imprévisibilité et d'irrésistibilité au regard du contexte actuel?

2-1-1-3- constructeur aéronautique comme tiers défaillant

Le transporteur aérien peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant en défaillance technique engageant la responsabilité du constructeur. Toutefois cette défaillance ne doit pas être due à un mauvais entretien de l'aéronef mais bien à un vice de conception ou de fabrication de l'appareil. La charge de la preuve revient au transporteur qui doit établir que les défauts de l'appareil ont été la cause principale de l'accident. La difficulté de cette

exonération réside dans l'établissement du lien de causalité entre ces défauts et l'accident[857]. La responsabilité du constructeur aéronautique est recherchée sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Les ayants droit des passagers décédés peuvent assigner le constructeur sur le fondement de la garantie légale du fait des produits défectueux. Invoquant des défaillances techniques de l'avion, Peut-on parler d'une véritable concurrence de la responsabilité du constructeur aéronautique ?

Certaines victimes ou ayants-droit choisissent d'agir contre le constructeur aérien afin d'échapper au particularisme de la responsabilité du transporteur aérien ou en cas de risque d'insolvabilité du transporteur aérien[858]. L'action contre le constructeur aéronautique n'est pas régie par une convention internationale, le recours au droit commun est perçu comme plus favorable dans l'esprit des justiciables. En effet, aux États-Unis dans les affaires d'accident aérien, on constate une systématisation de l'action contre le constructeur aérien. Dès lors qu'un produit aéronautique est mis en cause dans un accident, le constructeur ou le fabricant du produit considéré comme défaillant se verra poursuivi le plus souvent par: le propriétaire de l'appareil, la société qui l'utilisait au moment de l'accident, le pilote et les passagers transportés ou leurs ayants droits. L'application rigoureuse et uniforme du droit conventionnel empêche les victimes de bénéficier des dommages et intérêts punitifs[859]. En revanche, on choisissant d'agir sur le terrain délictuel contre le constructeur aéronautique, les ayants droit bénéficieront des dommages et intérêts punitifs. Faut-il y voir un désintérêt de l'action contre le transporteur aérien au profit du constructeur aéronautique ?

Non, il apparaît aujourd'hui que les familles des victimes se constituant en association choisissent d'élargir leurs actions à l'ensemble des protagonistes potentiellement responsables. Mais la possibilité d'agir contre le constructeur aérien au regard du droit américain en vigueur en matière de produit défectueux est plus avantageuse en matière d'indemnisation en raison de la possibilité d'octroyer des dommages et intérêts punitifs.

---

[857]- Philippe DELECBECQUE, « Accident aérien et responsabilité du transporteur », Revue de droit des transports n° 6, Juin 2008, comm. 127. En l'espèce, il s'agissait de la décision de la CA de Colmar du 14 mars 2008 qui reconnaît la responsabilité du transporteur aérien, mais rejette la responsabilité du constructeur sur le fondement de l'article 1384, concernant la possibilité d'invoquer une responsabilité du constructeur du fait des produits défectueux, l'accident était antérieur à l'entrée en vigueur de ses dispositions. Mais il est important de souligner la difficulté de prouver le lien de causalité entre l'accident et les défaillances invoquées.

[858]- Dans le crash du vol charter de la Flash Airlines, les ayant-droit ont choisi d'agir contre le transporteur aérien, mais également son propriétaire ainsi que le constructeur aéronautique Boeing. voir la question du forum non conviens cité au premier chapitre.

[859]- l'article 29 de la Convention de Montréal.

2-3- Qu'en est-il de la force majeure pure ou du « God 's Act » ?

Dans le transport maritime de marchandises, l'article 4, § 2, d) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 dispose que « ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de l'acte de Dieu ». L'acte de Dieu est un fait non imputable au transporteur, qui relève du déchaînement des forces de la nature.

Dans le crash du vol charter de la Flash Airlines, les ayant-droit ont choisi d'agir contre le transporteur aérien, mais également son propriétaire ainsi que le constructeur aéronautique Boeing.

La loi de 1924 sur la navigation aérienne prévoyait une exonération possible du transporteur aérien en cas de force majeure. En effet, cette exonération pour les risques de l'air devrait pourvoir perdurer pour la part excédant 113 000 DTS. Selon lui cette catégorie d'événements est la seule à satisfaire aux conditions d'extériorité, d'irrésistibilité et d'imprévisibilité exigées en général par le droit commun de la responsabilité pour retenir la force majeure. Mais rappelons, que ni la Convention de Varsovie ni celle de Montréal n'ont invoqué la force majeure comme condition d'exonération du transporteur. Par ailleurs, le caractère exclusif du droit conventionnel et son but d'uniformisation du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien empêche tout recours au droit commun. Seules les conditions d'exonération contenues dans le droit conventionnel peuvent être soulevés. Dès lors, il est important de savoir si l'acte de Dieu ou la force majeure est une cause étrangère valable actuellement.

Sous l'empire de la Convention de Varsovie, la force majeure était requise pour exonérer le transporteur aérien au regard de l'article 20. Mais il ne s'agissait pas d'une force majeure pure, c'est-à-dire, que le transporteur aérien ne devait pas apporter la preuve d'un événement imprévisible, irrésistible et extérieur, mais simplement qu'il était dans l'impossibilité de prendre des mesures nécessaires. La cause étrangère permet de libérer le transporteur aérien sous la Convention de Varsovie. Qu'en est-il avec le double régime de responsabilité du transporteur aérien avec la Convention de Montréal? Pour Jean-Pierre Tosi, il serait singulier de priver le transporteur aérien de ce moyen de défense pour la part excédant 113000 DTS. Cette responsabilité ultra-illimitée n'est pas envisageable pour l'intégralité du régime de responsabilité, car elle priverait d'efficacité le premier pallié dans sa fonction indemnitaire automatique. Pour Alain Seriaux, il y a une fusion de la force majeure et

l'absence de faute sur le plan de la preuve[860]. Car dans les deux cas, il faut établir la cause du dommage et sa non-imputabilité au transporteur aérien. La force majeure peut être invoquée mais aujourd'hui, peut-on accepter une exonération du transporteur aérien sur le fondement de la cause étrangère ? L'évolution technologique permet aujourd'hui aux avions de voler en toutes circonstances. La foudre, les intempéries sont des risques inhérents à la navigation. La prévisibilité d'événements météorologiques exceptionnels permet aux transporteurs de connaître les conditions de navigabilité. Les circonstances devenant de moins en moins insurmontables, le transporteur aérien est en capacité d'assurer des vols de nuit ou en période de fortes intempéries. Ces éléments nous montrent avant tout le caractère prévisible et surmontable de ces événements. Aujourd'hui, l'acte de Dieu serait à voir dans d'autres circonstances exceptionnelles et rares sur lesquelles le transporteur n'aurait aucune emprise. Par exemple, la disparition d'un aéronef avec son équipage en plein vol alors que les conditions météorologiques sont bonnes et que l'aéronef est en excellent état. Cet acte de Dieu se retrouverait par exemple dans les disparitions mystérieuses de navires et d'aéronefs dans le Triangle des Bermudes. Malgré la forte concentration des disparitions ou crash d'avion, les autorités compétentes ont considéré qu'ils s'agissaient des conditions météorologiques qui varient brusquement ou la légère distorsion du champ magnétique qui affecterait les instruments de mesures, mais que la majorité des cas résultaient d'une erreur humaine ou d'une défaillance mécanique. Les progrès croissants de l'aéronautique ont progressivement évincé toute place à « l'acte de Dieu » ou « force majeure ».

Le principe d'exclusivité du droit conventionnel en matière d'accident préserve en partie la matière des particularismes nationaux. Mais, la pratique de certaines juridictions affecte durablement l'avenir de la Convention de Montréal en cas d'accident aérien. Le fait de vouloir se soustraire au droit conventionnel montre d'une certaine manière son affaiblissement. Le renvoi du droit conventionnel à la lex fori pour l'évaluation des préjudices reste un facteur de forum shopping. Le droit français a choisi de rationaliser cette évaluation, qui s'imbrique parfaitement avec la responsabilité objective de la Convention de Montréal. On peut néanmoins, regretter l'absence d'adaptation du droit conventionnel face aux nouveaux risques du transport aérien. L'émergence de nouveaux comportements doit contraindre les juges français à avoir une interprétation extensive du droit conventionnel. La réparation du préjudice entre dans une systématisation comme pour les indemnisations en cas de retard, avec les avances de paiement et les mesures mis en place en cas d'accident collectif. Le

[860]- Alain SERIAUX, « La faute du transporteur », coll. economica, 1985, p.224, n°358

développement du droit des catastrophes a offert aux victimes d'accidents aériens, un renforcement de leurs droits. Il est important de dire que le droit interne, en assurant une spécialisation de la réparation des dommages collectifs augmentent l'efficacité du droit conventionnel.

B- La délimitation spatiale de la responsabilité du transporteur aérien

Le transporteur aérien est responsable des dommages qui surviennent à bord de l'aéronef, durant les opérations d'embarquement et de débarquement selon l'article 17 de la Convention de Montréal. L'étendue de la période de responsabilité est restée identique à celle fixée par la Convention de Varsovie. Le premier problème concerne la délimitation de cette période de responsabilité. Quels sont les critères qui permettent d'identifier que le passager se trouve dans une opération d'embarquement et de débarquement. Le second problème va découler de ces critères retenus par la jurisprudence qui ne sont plus en phase avec la réalité actuelle. La construction d'aéroports gigantesques, la multiplication des prestataires de services au sol, l'utilisation de moyens de transports au sein de l'aérogare rend cette période de responsabilité complexe.

a) La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux européens

Nous verrons ici la période de responsabilité du transporteur en fonction des risques des risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne.

1- Les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne

Du sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie[861] on comprend que le transporteur doit garantir la sécurité des passagers des risques aériens depuis le début des opérations d'embarquement jusqu'à la fin des opérations de débarquement du passager. Il s'agit d'un critère de localisation pour les accidents qui surviennent entre l'aéronef et

[861]- L'article 17 de la convention de Varsovie prévoit que : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement. ».

l'aérogare. Pour une partie de la doctrine française, lorsque le passager se trouve entre l'aire de trafic et les bâtiments de l'aérogare, le transporteur a une obligation de sécurité au regard de l'article 1147 du code civil[862]. Il s'agit d'une obligation de sécurité de moyen puis que le passager aura en cas d'accident ou incident un rôle subjectif. L'application du droit commun a pour conséquence l'inapplication des limitations de responsabilité prévues par la Convention de Varsovie, ce qui offre aux passagers une responsabilité illimitée financière du transporteur.

L'arrêt de la Cour de cassation du 18 janvier 1966 Maché illustre cette position doctrinale. Dans cette espèce, le passager accompagné d'une hôtesse de la compagnie Air France avait fait une chute dans les jardins de la douane, chute causée par une dalle cassée. Le passager était pris en charge par le transporteur ainsi que d'autres voyageurs pour être acheminés aux bâtiments de l'aérogare. La Cour a considéré que l'obligation de sécurité du transporteur aérien était maintenue lorsque le passager subissait un dommage en un lieu qui « se trouve exposé aux risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne »[863].

Que faut-il entendre par les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne et où sont-ils susceptibles de se manifester ?

Dans la qualification de l'accident au regard de l'article 17, les risques inhérents à la navigation aérienne sont les risques de l'air, c'est-à-dire ceux liés à l'activité aérienne. Toutefois, cette approche retenue par les tribunaux reste hors de la portée des juges pour sa définition, qui doit être recherchée auprès de spécialistes de l'aéronautique[864]. La notion « d'exploitation aérienne » doit quant à elle être appréciée de manière extensive comme ce qui permet le fonctionnement de l'activité aérienne. Ainsi, les services sur le tarmac, les contrôleurs aériens, les opérations de dégivrage des aéronefs par exemple font partie de l'exploitation aérienne. Ces risques ne sont pas liés à la navigation aérienne, c'est-à-dire les risques de l'air, mais ils présentent un certain degré de danger dans la mesure où le passager se trouve sur des aires qui ont pour activité l'exploitation aérienne865. Un arrêt de la Cour d'appel de Paris[866] a écarté toute possibilité d'assimilation des risques de navigation aérienne aux risques de l'air en écartant la possibilité d'application de l'article 17 de la convention de

[862]- Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, Traité de Droit aérien, op., cit, p.1175, n° 2751.
[863]- Cass, civ, 1re, 18 janvier 1966 publié au bulletin, 1966, n° 38.
[864]- Ibid.
[865]- CA Paris 2 avril 1971 Air France c/ Dame Nicoli, RFDA 1971, p. 173.
[866]- CA Paris, pôle 2, chambre 5, 5 avril 2011, Gazette du Palais 25-26 nov. 2011).

Varsovie en faveur d'une loi nationale. Il énonce en effet que la loi dite « Badinter »[867] du 5 juillet 1985 est applicable aux accidents de la circulation survenus sur le tarmac des aéroports. Donc, il qualifie ici l'accident d'un véhicule à moteur survenue sur le tarmac d'aéroport d'accident de route. Dans le cas d'espèce la cours a jugé que le tracteur « push » (utilisé pour déplacer un avion) est considéré comme un véhicule terrestre à moteur au sens de la dite loi et des dispositions du Code des assurances relatives à l'assurance automobile obligatoire (articles L.211-1) et que la loi applicable est bien celle régissant les accidents de la route. Plusieurs arrêts renvoient au droit commun et aux lois nationales spécifiques en cas de risques d'exploitations et éloignent toute possibilité d'application du droit conventionnel.

La doctrine donne une précision sur les risques d'exploitation aérienne. Pour Vincent Grellière par exemple, le cas de la collision entre deux aéronefs au sol, ou bien la chute d'un passager de la passerelle d'embarquement en raison d'un mauvais entretien constitue des risques d'exploitations. Une stricte délimitation de cette zone soumise aux risques inhérents à la navigation aérienne aurait été souhaitable. La doctrine a cherché à énumérer les aires qui sont présentes comme comportant les risques de l'air. Cette zone comprendrait l'aire de trafic, c'est-à-dire le tarmac, et l'extérieur de l'aéronef. La jurisprudence française n'a pas choisi cette solution. Mais ce critère de l'exposition aux risques de l'exploitation aérienne devient de moins en moins pertinent, en raison du développement des passerelles, des liaisons télescopiques[868].

2- Délimitation de la période de transport durant laquelle le passager est pris en charge par le transporteur aérien

Lentement, les juges ont inséré un critère supplémentaire, celui de l'encadrement du passager par les préposés du transporteur aérien. Cet élément permet une approche extensive de l'article 17, afin de prendre en considération des accidents qui surviennent en dehors des aires soumises aux risques inhérents à la navigation aérienne.

Ce critère donne beaucoup plus de consistance pour les dommages liés à l'exploitation aérienne, qui ne se limite pas à l'extérieur de l'aérogare, mais permet de retenir la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages subis à l'intérieur lors de la prise

[867]- Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 dite loi « Badinter » intervient dans le cadre de l'indemnisation des préjudices corporels subis après un accident de la route, tendant à l'amélioration de la situation des victimes et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

[868]- Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, Traité de Droit aérien, op., cit, p.1173, n°2754.

en charge des passagers par ses préposés. On constate que la jurisprudence a choisi de combiner ces deux critères: la soumission aux risques aériens et l'encadrement des passagers par les préposés du transporteur aérien. Ainsi, l'assignation en responsabilité de la compagnie air Algérie en même temps que l'aéroport de paris par des époux utilisant, en vue de leur embarquement sur un avion de la compagnie air Algérie, un escalier mécanique de l'aéroport d'Orly lorsqu'ils ont été blesses par cet appareil, a été rejeté par le juge[869]. La Cour a décide que la responsabilité d'une compagnie aérienne ne peut être retenue, le contrat de transport la liant aux victimes n'étant pas encore en cours d'exécution, dès lors qu'elle constate qu'au moment de l'accident, les passagers de cette compagnie se trouvaient encore dans les installations de l'aéroport utilisées par différentes compagnies et n'avaient pas encore été pris en charge par les préposés de ladite compagnie[870].

Pareil cas pour l'arrêt Zaoui du 18 mai 1976, le transporteur aérien n'est pas responsable de l'accident qui s'est produite dans les installations de l'aéroport utilisées par les différentes compagnies lorsque les préposés de la compagnie n'avaient pas encore pris en charge les passagers. Il n'y a pas définition de l'embarquement. Faut-il y voir le commencement de l'obligation de sécurité du transporteur aérien à partir du moment où le passager est muni de sa carte d'embarquement, ou lorsqu'il se rend de manière effective devant la porte d'embarquement ? Car le critère de la prise en charge par les préposés devient à l'heure actuelle de moins en moins pertinent.

Première évolution: la disparition progressive des compagnies aériennes au sein des aérogares au profit de sous-traitants spécialisés dans la gestion des passagers. Peut-on toujours parler d'une prise en charge proprement dite ?

On constate progressivement une sortie de la présence des compagnies aériennes au sein de l'aérogare, au profit de sous-traitants spécialisés dans la gestion des passagers durant les opérations d'enregistrement et d'embarquement. Cette situation a été constatée lors de l'épisode de fortes intempéries en 2010. Le personnel d'Alyzia à Orly n'était pas à même d'informer les passagers, l'absence des compagnies aériennes ou de personnel suffisant des transporteurs aériens a été fortement critiquée dans un rapport de l'Assemblée nationale. En effet, trop souvent les compagnies aériennes ne disposent pas dans les aéroports de personnels

[869] - Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre civile 1 N. 179 P. 143: Décision attaquée : Cour d'appel Paris (Chambre 1), du 22 avril 1974 publié également sur https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000006996638 consulté le 20/11/2016.

[870]- Idem.

ayant la capacité de prendre des décisions pour le compte de l'entreprise afin de gérer des situations de crise ou de détresse. Le rapport propose une obligation pour les compagnies aériennes d'avoir un chef d'escale dans les principaux aéroports, afin de relayer l'information et la prise en charge des voyageurs. Le rapport estime que cette proposition ne pourra être efficace qu'au travers d'une réglementation communautaire, d'où sa volonté de transmettre cette initiative devant la Commission européenne[871]. Dès lors, la responsabilité du transporteur est maintenue auquel cas, elle serait l'illustration d'une responsabilité objective. Le personnel chargé de prendre en charge les passagers pourrait invoquer les mêmes moyens de défense que le transporteur aérien dans l'hypothèse où le passager souhaite agir contre lui. La multiplication des contrats de sous-traitance au sein des aérogares des prestations qui étaient initialement faites par le transporteur aérien rendent difficile l'appréciation de la prise en charge par le passager. L'évolution des pratiques des compagnies aériennes montre malheureusement la désuétude de cet article 17. Mais dans une certaine mesure, cette disposition permet au passager d'agir contre le transporteur aérien bien que ce dernier n'ait pas pris en charge de manière effective son acheminement.

Autre évolution, les aérogares ne sont plus les mêmes qu'il y a vingt ans. La mise en œuvre de chantiers colossaux suite à la libéralisation du ciel Marocain a donné une nouvelle image de l'aéroport, à l'image des aéroports européens précurseurs en la matière[872]. La multiplication des terminaux, des lieux d'accueil, des passerelles, des navettes entre les lieux d'embarquement et l'aéronef ont considérablement allongé la durée d'embarquement et de débarquement. Au point qu'il difficile de cerner à partir de quel moment le passager effectue son embarquement. Quid d'un accident entre un aéronef en stationnement et un bus amenant des passagers au pied d'un appareil. Idem pour l'utilisation d'une navette ferrée entre le débarquement et la zone de contrôle de la police de l'air et des frontières doit-on la considérer comme entrant dans la période de transport au regard de l'article 17. Ces fictions montrent que les tribunaux n'ont pas eu à statuer sur ce genre d'événements. Mais l'article 17 de la Convention de Montréal et de Varsovie parle de « toutes opérations d'embarquement". Pour la doctrine française, cette période commence quand le passager s'aventure sur les pistes pour

[871]- Rapport d'information par la Commission des affaires européennes sur les intempéries et la navigation aérienne, présenté par le député Odile SAUGUE, p.23

[872]- Rapport « Confort et fluidité du parcours passager » sur l'évolution des infrastructures qui reflète une nouvelle manière de fluidifier le trafic des passagers. Le concept de « parcours » correspond à une tendance de rendre autonome le passager aérien au sein des aérogares., 27 avril 2011 Aéroports de Paris.

accéder à l'aéronef[873]. Le passager bien qu'il soit dans le bus affrété pour le déposer au pied de l'aéronef est soumis aux risques inhérents de la navigation aérienne. Pour les quelques décisions en matière de période de transport, la jurisprudence a préféré une conception stricte.

Dans une décision du Tribunal de grande instance de Paris 27 Mars 1997 consorts Duque Avianca[874], les juges ont considéré que le décès d'une passagère qui avait fait un malaise alors qu'elle se trouvait sur un tapis roulant de l'aéroport ne résultait donc pas d'un "accident survenu à bord de l'aéronef" au sens de la Convention de Varsovie. Le tribunal a estimé que la passagère en quittant l'aéronef « n'était plus sous le contrôle et la responsabilité du personnel de bord, qu'elle avait regagné sa pleine autonomie et n'était plus exposée aux risques inhérents à la navigation ou à la circulation aérienne »[875]. Les juges qui avaient choisi d'écarter la responsabilité du transporteur du fait que la personne ne se trouvait plus à bord de l'aéronef, se rattrapent en déclarant que « l'accident s'est produit alors que les opérations de débarquement étaient terminées ». Cette absence de délimitation de la période de transport constitue une véritable insécurité juridique pour les passagers. Le manque initiative de la jurisprudence dans l'instauration d'un cadre et d'une définition des opérations d'embarquement et de débarquement marque certes une volonté de garantir une application uniforme et exclusive du droit conventionnel, mais affecte de manière durable la détermination de la responsabilité du transporteur aérien pour les périodes en dehors de l'aéronef.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris 16 novembre 1996 Mohamed et Autres c/ British Airways[876], la prise d'otage survenue lors de l'escale c'est-à-dire en dehors de l'aéronef, après le débarquement des passagers qui furent transférés dans un hôtel « n'étaient plus soumis aux risques inhérents à la navigation aérienne ».

Cette arrêt nous pose devant la problématique de détermination de la période à risque (et éventuellement sur la limite de la responsabilité du transporteur dans l'espace) en fonction de la nature de l'escale. La question qui se pose à ce niveau est celle de savoir si la distinction entre les escales libres et les escales imposées agit comment élément déterminant dans la définition de la période à risque ?

[873]- Vincent GRELLIERE, « La responsabilité du transporteur aérien international », Thèse Toulouse 1973, pp. 155.156.
[874]- Tribunal de grande instance de Paris 27 Mars 1997 consorts Duque c/ Avianca Revue française de droit aérien et spatial 1998, n° 3, p. 360.
[875]- Ibid.
[876]- Cour d'appel de Paris 16 novembre 1996 Mohamed et Autres c/ British Airways, Revue française de droit aérien et spatial 1998, N° 3, p. 360.

Selon la logique juridique, dans les cas des escales imposées pour des raisons techniques, le passager doit toujours être considéré sous la responsabilité du transporteur aérien, puisqu'il n'est pas libre de ses mouvements, il n'est pas autonome, il suit les instructions des préposés. Dans notre cas d'espèce, l'escale était motivée par le besoin de faire le plein de kérosène. Dans ce cas précis, les passagers doivent quitter l'aéronef et se rendre sur l'aérogare le temps du remplissage des réservoirs. La prise d'otage avait eu lieu à l'atterrissage, les procédures de débarquement avaient-elles eu lieu en raison de la prise d'otage? Cette question n'a pas été envisagée successivement ni par la Cour d'Appel, ni par la Cour de Cassation ce qui est regrettable. Car en effet, le voyage ne peut être considéré interrompu si les procédures de débarquement n'ont pas eu lieu. Les passagers doivent rester sous la responsabilité du transporteur et le voyage ne doit pas être considéré comme interrompu même lors de leur transfert à l'hôtel. Il n'y a pas de limitations temporelles du voyage aérien, rappelons que les horaires imprimés sur le billet de passage ne le sont qu'à titre indicatif.

Dans l'hypothèse d'un détournement d'avion, les passagers peuvent être débarqués et servir d'otages, mais ce débarquement qui n'est pas celui effectué par la compagnie aérienne reste sous la prise en charge du transporteur aérien tant que les formalités n'ont pas été effectuées par ce dernier. Ces critiques montrent que la période de transport couverte par l'obligation du transporteur aérien est incertaine sauf à bord de l'aéronef. Les apports des cours américaines seraient appréciables afin d'envisager une appréciation plus extensive de la période de transport tout en garantissant une application uniforme et exclusive du droit conventionnel.

b) Période de responsabilité du transporteur selon les tribunaux Américains

D'emblée, la codification de la responsabilité des transporteurs aériens par les conventions internationales a pour objectif la couverture des éventuels dangers menaçant la sécurité du passager. Toutefois, la règle fondée sur l'emplacement rigide suggérée par la victime d'un accident aérien ne servirait pas cet objectif. En effet, de nombreuses allégations relatives à la responsabilité pour les dangers du vol sont exclues du système conventionnel pour qu'elles soient soumises à la législation locale. Plutôt que de servir l'intention des rédacteurs de créer un système inclusif, la proposition de l'appelant la frustrerait.

Toutefois, il serait regrettable de limiter le droit à la sécurité du passager en limitant d'une manière très restrictive le champ temporel d'emplacement de la victime ; d'autant plus que la couverture assurantielle des compagnies aériennes permet d'assurer de manière collective l'indemnisation des victimes. Nous pensons, d'emblée, que l'ambigüité de l'article 17 de la convention de Varsovie et de celui de Montréal laisse une ouverture pour des interprétations casuistiques plus souples et plus larges. Le juge Américain (favorisant les intérêts du passager) profite de cette ouverture pour donner une interprétation plus extensive à l'article 17 de la convention.

1- Jurisprudence rendu dans l'affaire Day v. Trans World Airlines inc.

La jurisprudence américaine va établir des critères objectifs afin de déterminer la période couvrant la responsabilité du transporteur aérien. C'est en effet l'affaire Day v. Trans World Airlines Inc. du 22 décembre 1975 qui va pousser les juges américains à décider de délimiter cette période durant laquelle le transporteur aérien est tenu à une obligation de sécurité[877]. En l'espèce, il s'agissait d'une prise d'otage à l'aéroport d'Athènes par des terroristes palestiniens au moment de l'embarquement des passagers du vol Athènes-New York le 5 août 1973. Trois passagers sont décédés et une quarantaine fut blessée. Le premier reflexe des juges s'est basé sur une recherche déterminante sur la procédure d'embarquement, mais plus précisément la procédure qui était en vigueur à l'aéroport d'Athènes au moment des faits : « It is necessary that we briefly describe the boarding procedures for international flights at Hellenikon Airport in August, 1973 as an aid to the resolution of the controversy before us»[878]. Cette rigueur dans la détermination de la procédure d'embarquement est tout à fait remarquable, elle démontre la volonté d'assurer une exacte application de l'article 17 de la convention de Varsovie, contrairement à ce qui est pratiqué par les tribunaux français. Selon la vision du juge Américain, l'embarquement se décompose de la manière suivante[879]:

« The prospective passenger, after entering the terminal, proceeded to the check-in counter of the airline whose aircraft he was to utilize. In return, he was given a boarding pass and baggage check The passenger then passed through Greek passport and currency control after which he descended a flight of stairs into the Transit Lounge. Only passengers waiting to board international flights were allowed inside the lounge area where they were required to

[877]- Day v. Trans World Airlines Inc., 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975) disponible sur http://www.leagle.com., Paul B. LARSEN, p.427-436.
[878]- Ibid.
[879]- Ibid.

remain until boarding. While the traveler waited for his flight to be called, he secured his seat assignment at the transfer desk located inside the lounge. When his flight was announced, he proceeded to the designated departure gate, where he and his hand baggage were searched by Greek policemen. The passenger then walked through the doors of the terminal building and crossed a short terrace outside. Finally, he boarded a bus which transported him to the waiting airplane »; traduction : « Le passager potentiel, après être entré dans le terminal, s'est rendu au comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne dont il devait utiliser l'avion. En retour, il a reçu une carte d'embarquement et un bulletin de bagages. Le passager a ensuite passé le contrôle des passeports et des devises grecs, après quoi il a descendu un escalier dans le salon de transit. Seuls les passagers en attente d'embarquement sur des vols internationaux étaient autorisés à l'intérieur du salon où ils étaient tenus de rester jusqu'à l'embarquement. Pendant que le voyageur attendait que son vol soit appelé, il a sécurisé son assignation de siège au comptoir des transferts situé à l'intérieur du salon. Lorsque son vol a été annoncé, il s'est rendu à la porte d'embarquement désignée, où il a fouillé son bagage à main avec des policiers grecs. Le passager a ensuite franchi les portes de l'aérogare et a traversé une courte terrasse à l'extérieur. Finalement, il monta dans un bus qui le transporta dans l'avion en attente ».

Cette décomposition des étapes d'embarquement à l'aéroport d'Athènes, conduit à considérer l'existence d'onze opérations pour procéder à l'embarquement d'un passager. En effet, les passagers ne peuvent accéder à l'aéronef que si et seulement ils effectuent la totalité de ces opérations. Ces opérations sont communes à l'ensemble des compagnies aériennes, ce qui est suffisant pour en tirer une règle générale[880].

1ère étape: Présenter son billet à la compagnie, 2éme étape: Obtenir de la compagnie la carte d'embarquement, 3ème étape: Obtenir du transporteur le bulletin de bagages, 4ème étape : Obtenir du transporteur une place numérotée à bord de l'appareil, 5ème étape: Subir le contrôle du passeport et le contrôle des changes, 6ème étape : Subir la fouille personnelle de la part de la police, 7ème étape: Soumettre les bagages à main à une inspection similaire de la police, 8ème étape: Franchir la porte d'embarquement pour se rendre à l'autobus, 9ème étape: Prendre place à bord de l'autobus, 10ème étape : Franchir en autobus l'aire de trafic, 11ème étape: Prendre place dans l'avion. Ces éléments objectifs sont pertinents et permettent de connaître à chaque instant si le passager est bien dans cette procédure d'embarquement. Cette

[880]- Ibid.

définition est fidèle à la réalité et à la pratique des compagnies aériennes, bien que les faits se soient produits en 1973.

Aujourd'hui, avec l'avènement du billet électronique, les choses se déroulent autrement. Les passagers peuvent procéder à l'embarquement sans obtenir de carte pour le cas des passagers qui ne disposent pas de bagages et qui ont effectué leur enregistrement à distance ou via les bornes de libres services[881]. Dans notre espèce, les juges ont pu apprécier que les passagers aient effectué au moment de l'attaque terroriste la moitié de la procédure d'embarquement, puisqu'ils avaient déjà fait contrôler leurs passeports[882]. Les passagers étaient dans la zone des vols internationaux ce qui a été considéré par les juges comme étant pratiquement au pied de l'aéronef. Cette zone pour les vols internationaux est un espace clos dans lequel, les passagers n'ont pas de liberté de mouvement, ils suivent les instructions du personnel de la compagnie aérienne. D'emblée, nous retrouvons ici la notion de prise en charge des passagers par le préposé du transporteur aérien[883]. Pour les juges américains cette prise en charge des passagers combinée au fait qu'ils soient proches de la porte d'embarquement, les ont conduits à considérer qu'ils étaient bien dans une phase d'embarquement au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie[884]. Les juges se fondent ici sur une interprétation extensive de la Convention de Varsovie, avec une vision moderne adaptée aux nouveaux risques du transport aériens[885]. Le terrorisme, le détournement ou la piraterie font partie des risques inhérents à la navigation aérienne au même titre que les accidents liés à des défaillances techniques ou des conditions météorologiques. Cette affaire a profondément ancré dans le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien des critères fixes et identifiables par l'ensemble des cours américaines pour déterminer si les

[881]- Modalité sur l'enregistrement à distance billet électronique : les BLS (enregistrer sur les bornes libres service (BLS) publié sur http://cdgfacile.com/informations-passagers/enregistrement-depart-roissy-cdg-paris/ consulté le 12/12/2016.

[882]- Day v. Trans World Airlines Inc; « The facts disclose that at the time of the terrorist attack, the plaintiffs had already surrendered their tickets, passed through passport control, and entered the area reserved exclusively for those about to depart on international flights ».

[883]- Rabinowitz v. Scandinavian Airlines, 741 F. Supp. 441 (SDNY 1990)., Paul B. LARSEN, La Joseph c. SWENNEY, John E. GILLICH, Aviation Law, Cases, laws and Sources, Martinus Nijoff Publishers, 2012, Tseng v. El AL Israel Airlines 525 US .155 (1999) , p 441-448. Dans cette espèce, une passagère lors d'une escale à Copenhague s'est coincé le pied dans un tapis roulant pendant qu'elle était dirigée par le personnel de la compagnie. Le transport aérien n'est pas interrompu par l'escale.

[884]- Ibid, « Whether one looks to the passengers' activity (which was a condition to embarkation), to the restriction of their movements, to the imminence of boarding, or even to their position adjacent to the terminal gate, we are driven to the conclusion that the plaintiffs were "in the course of embarking." »

[885]- Ibid, « It cannot be doubted, therefore, that the Warsaw Convention now functions to protect the passenger from the many present-day hazards of air travel and also spreads the accident cost of air transportation among all passengers ».

passagers se trouvent dans une procédure d'embarquement au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Cette jurisprudence est bien évidemment valable pour les cas relevant de la Convention de Montréal en raison de l'absence de modification de la disposition.

2- L'enseignement jurisprudentiel tiré de l'affaire Day v. Trans World Airlines inc

Le raisonnement jurisprudentielle du juge juge Brieant dans cette affaire a mis en relief trois critères cumulatifs qui sont nécessaires pour fonder une approche plus souple de l'article 17[886]. Il s'agit des critères qui permettent aux juges américains d'identifier les procédures d'embarquement au moyen de trois procédés: la prise en charge du passager par le transporteur aérien, la proximité du passager de l'aéronef et l'activité du passager[887]. Ces critères vont servir de base à toutes les situations qui vont se présenter devant les tribunaux américains. Cette rationalisation a également été transposée pour les procédures de débarquement, dans l'affaire Alley v. Port Authority[888]. Les juges ont expliqué comment ce précédent a permis de résoudre des litiges concernant des dommages survenus dans les périodes d'embarquement et de débarquement[889]. Dans ce cas d'espèce, le passager avait chuté dans un escalator dans lequel se trouvait un préposé de la compagnie aérienne en charge de les diriger vers le contrôle de la police aux frontières. En effet, la zone où le passager a eu son accident était exclusivement sous le contrôle de compagnie Delta Airlines, car elle disposait d'un bail d'exploitation de cette partie du terminal pour assurer la gestion de ses passagers. De surcroit, la présence de ses préposés a été considérée comme ayant un contrôle sur le passager. La Cour a pris en considération le critère de proximité du passager par rapport à l'aéronef. En effet, la victime -au moment des faits- se trouvait à 250 pieds de l'aéronef, ce qui correspond au critère de proximité qui est apprécié par rapport à la notion

[886]- Alleyn v. Port Authority of New York and New Jersey 58 F.Supp. 15, 27 Avi. 17130 (D.C. N.Y. 1999), disponible sur, les juges dans ce affaire ont repris l'analyse du Judge Brieant afin de l'appliquer à la procédure de débarquement.

[887]- Laurent Tran, « le régime uniforme de la responsabilité du transporteur aérien de personnes », LGDJ, Thèse Genève 2012, p.189 : la décision Alleyn v. Port Authority of New York qui se fonde sur ce test « The Second Circuit adopted a test developed by Judge Brieant in the Southern District which examines where the plaintiff was when the accident occurred ("location"), what the plaintiff was doing ("activity"), and at whose direction the plaintiff was acting ("control") ».

[888]- www.Leagle.com.

[889]- Ibid, « After Day, courts around the country began to apply this three prong test to determine whether a specific accident occurred during the course of embarking or disembarking. ».

d'embarquement immédiat. Par analogie à l'affaire Day v. Trans World Airlines inc, la Cour a adapté cette exigence au débarquement. Dernier critère, l'activité du passager au moment de la chute, le Dr. Alleyn était sous la direction du préposé pour se rendre au poste d'immigration, il n'était pas dans la zone commune à l'ensemble des passagers. Aussi tôt, la réunion de ses trois critères a permis aux juges de considérer que le passager avait effectivement subi un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Ce précédent est d'emblée utilisé systématiquement pour les accidents qui surviennent lors des procédures d'embarquement et de débarquement[890]. Dans une affaire Macdonald v. Air Canada, une personne a chuté lors des opérations de remise des bagages. La Cour a conclu que cette phase est postérieure aux opérations de débarquement, dès lors il n'y a pas d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie[891].

L'affaire Day v. Trans World Airlines a conduit les juges à justifier cette appréciation extensive de l'article 17 de la Convention de Varsovie au regard de la répartition des coûts. En effet, les juges ont estimé que « Airlines are also in a better position to be able to bear the losses incurred as a result of airport violence »[892]. Mais au-delà, qu'elles disposent de moyens pour répartir les coûts de cette responsabilité par le biais d'une assurance ou en répartissant le coût sur l'ensemble des passagers[893]. Laurent Tran explique que cette justification n'est pas pertinente sur le plan juridique, ce qui est exact[894]. Mais, elle entend donner une nouvelle image à la responsabilité du transporteur aérien. Il s'agit en réalité des prémices de la responsabilité pour risque. La force financière des compagnies aériennes permet d'assurer de manière collective l'indemnisation des victimes. La responsabilité objective repose sur cette volonté de réparation, la faute étant reléguée au second plan. Cette approche perturbe l'équilibre de l'interprétation de la Convention de Varsovie. Aujourd'hui, la théorie moderne de l'allocation des coûts des accidents a toute sa place dans la Convention de Montréal.

---

[890]- Ricotta v Iberia Lineas Aereas de Espana, 482 F.Supp. 497 (EDNY1979) ; Knoll c Trans World Airlines, Inc., 610 F.Supp. 610 F. Supp. 844 844 (D.Colo.1985); Curran c Aer Lingus, 17 av. Cas. (CCH) 17,560 (SDNY1982) (J. Leval) de la Cruz c Dominicana de Aviacion 1989 WL 148660, 22 av. Cas. (CCH) 17,639 (SDNY1989).

[891]- Macdonald v. Air Canada 439 F.2d 1402 25 march 1971, George N. Tompkins, Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by theCourts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999, p.186.

[892]- Day v. Trans World Airlines Inc., 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975) disponible sur http://www.leagle.com.

[893]- Ibid, « Carriers might seek insurance coverage that would distribute the cost over a great number of carriers and, consequently, their passengers ».

[894]- Laurent TRAN, op., cit, p.192, n°529.

En note ainsi que la notion d'accident reste évaluée de manière très extensive par les juridictions américaines. L'établissement de critères objectifs pour déterminer un accident ou délimiter la période de transport serait très appréciable pour les tribunaux français. Un arrêt de la Cour de Cassation du 15 janvier 2014 a rejeté l'existence d'un accident alors que le passager avait chuté sur le tarmac en acheminant ses bagages vers la soute de l'aéronef. Cependant Si on se projette dans la réflexion des juges Américains et si on applique le test tripartie, le passager était dans la 10ème étape, il était au pied de l'aéronef donc avait bien entamé la procédure d'embarquement[895]. Il en ressort que les décisions de la justice Française manque de rigueur ce qui peut parfois atteindre le principe d'exclusivité du droit conventionnel.

L'adaptation de la notion d'accident à l'évolution du secteur aérien ne semble pas être atteinte, la jurisprudence en vigueur sous la Convention de Varsovie perdurera avec la Convention de Montréal.

Section II- La conception dynamique de la Sécurité aérienne

La réglementation aussi bien internationale que nationale nous enseigne sur les conséquences des défaillances plus au moins grave de la sécurité. L'accident ou encore l'incident constituent les défaillances les plus prépondérantes de la sécurité. Elles provoquent à la fois un traumatisme chez la communauté civile et un stimulus chez la communauté aéronautique. Si les soucis des premiers se résument dans «le comment et le pourquoi », celui des deuxièmes se concentre d'une part sur la compréhension pour une éventuelle prévention et d'autre part sur la détermination des responsabilités. Le rôle du législateur à ce niveau est éminent, il est Celui de l'encadreur des enquêtes(I) et du protecteur du régime de responsabilité (II).

Paragraphe I - L'encadrement des enquêtes

Après l'avènement d'un crash, les medias déclarent souvent que « …l'enquête est en cours,…..que l'enquête a permis de…, etc. », il est rarement précisé de quelle enquête il s'agit. Le publique novice ignore généralement « ce qui fait quoi » et de quelle enquête s'agit-

[895]- Cass., civ., 1re, 15 janvier 2014, Aigle Azur c. Merah, n°11-27.962 , bull., civ.

il. Et pourtant cela est essentiel, car autant des enquêtes qui sont diligentées, ne poursuivent pas le même objectif.

Indépendamment des trois enquêtes qui sont engagées par la compagnie concernée, par le constructeur, et éventuellement par les représentants de l'association regroupant les familles des victimes de l'accident, les deux principales sont l'enquête administrative et l'enquête judicaire.

La concomitante de ces deux enquêtes et la primauté de l'action judiciaire conduisent à montrer comment peut être exploité le rapport de l'enquête administrative, ainsi que tous les autres rapports**.**

A- L'enquête administrative

Appelée aussi enquête **t**echnique, l'enquête administrative fait l'objet de règles juridiques prévues tant par les droits nationaux des différents Etats dans le monde que par le droit international[896]. Au plan international, elle fait l'objet de règles issues de l'article 26 et celle de l'article 37 de la Convention de Chicago et des dispositions de l'annexe 13: « enquête sur les accidents et incidents d'aviation civil ». Dans les deux grands blocs de l'aéronautique au monde, les Etats Unis et l'Union Européenne, ces règles ont été transposées respectivement dans leurs réglementations internes par les part 3.49 CFR 831(accident/incident investigation procédures) et la Directive 94/56/CE, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. (Le Règlement (UE) 996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile complète la directive de base 94/56/CE).

Au Maroc l'enquête administrative est régie par le chapitre VI du décret de base de l'aviation civil (Décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile). Le nouveau code reprend les mêmes directives citées dans le décret de base mais avec plus de précision et une grande clarification dont nous verrons les détails par la suite.

[896]- Le manuel de l'enquête (Doc 6920) de l'OACI sur les enquêtes dans les accidents et incidents d'aéronefs.

a) Objet de l'enquête administrative

Pour connaître rapidement les causes d'un accident d'aviation et afin d'empêcher la survenance d'un autre, il faut mener une enquête méthodique[897]. L'objectif fondamental de cette enquête est la prévention des futurs accidents ou incidents. D'ailleurs, le chapitre 3-1 de l'annexe 13 de la convention de Chicago dispose que: « The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability » traduction : « le seule objectif de l'enquête sur un accident ou un incident est la prévention d'accident ou d'incident, le but de cette activité n'est pas de définir la faute ou la responsabilité ».Ce principe fait la règle dans tous les pays signataire de l'OACI.

Ce principe fait la règle dans tous les pays signataire de l'OACI. Au Maroc, malheureusement le décret de base ne le mentionne pas clairement, mais les dispositions du nouveau code de l'aviation civile viennent combler cette imprécision. L'article 244 du nouveau code reprend les mêmes dispositions de celle de l'OACI et pose par conséquent une base juridique à l'objet de l'enquête technique et administrative. Il précise ainsi que l'ultime objectif d'une enquête menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est la prévention de futurs accidents ou incidents. L'enquête ne doit pas être dirigée dans le sens de sanction ou de répression. En revanche, elle ne doit pas déterminer ni la faute ni la responsabilité.

La communication de renseignements sur les accidents, dans une optique constructive et non pas répressive, constitue en effet un moyen de prévention essentiel. L'enquête sur un accident ou un incident vise à accroître la sécurité aérienne. Elle détermine ainsi les causes et circonstances de l'accident toute en émettant des recommandations de sécurité. Elle n'a donc pas pour but de déterminer, ni préjuger les éventuelles responsabilités pénales ou civiles.

b)Organisme des enquêtes administratives

L'accident aérien est le résultat d'une succession de plusieurs événements tous très probable. Connaitre ainsi les causes d'un accident s'avère un exercice difficile. C'est dans

[897]- Annexe 13 convention de Chicago.

cette approche que le pouvoir d'enquête et d'investigation est réservé aux seuls organismes permanents spécialistes en droit d'aéronautique[898].

Il existe plusieurs modèles d'organisation des enquêtes[899]. Leur mission est parfois l'une des taches d'un service de l'administration aéronautique nationale, avec généralement pour les accidents majeurs la possibilité d'institution d'une commission ad hoc. Généralement l'enquête est confiée à un organisme spécialisé permanent[900] tel que le cas du BEA en Europe, le BEA au Maroc et le NTSB aux USA.

Chaque Etat, a un organisme permanent spécialisé chargé de procéder à ces enquêtes techniques: le bureau d'enquête sur les accidents aériens[901]. Le manuel de l'enquête sur les accidents d'aéronefs (Doc 6920) de l'OACI contient des éléments indicatifs que chaque pays doit respecter pour l'organisation, la conduite et le contrôle d'une enquête[902].

Mais, la question qui se pose à ce niveau est celle de savoir si tous les Etats disposent d'expertise nécessaire pour connaitre des accidents du transport aérien. La réponse à notre question est certainement négative. Les enquêtes sur les accidents aériens nécessitent des moyen financier colossales et une expertise de haut niveau que la majorité des pays ne l'ont pas.

---

[898]- Article 243 du nouveau code de l'aviation civil au Maroc.

[899]- Idem.

[900]- Article 243 dispose que: « L'enquête technique est menée par un organisme permanent chargé des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile, dénommé ci-après «organisme permanent», créé à cet effet auprès de l'autorité administrative compétente, ou sous son contrôle. Cet organisme permanent peut être assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête technique instituée par l'autorité administrative compétente. Dans le cadre de l'enquête technique, l'organisme permanent et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent, ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité. ».

[901]- Chaque pays à son bureau d'enquête et d'analyse des accidents:
Autriche: Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS);
Australie: Australia Transport Safety Board (ATSB);
Brésil : Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) ;
Cameroun : Autorité aéronautique du Cameroun (CCAA);
Allemagne : Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU);
Canada : Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST);
Comores: Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie (ANACM);
Espagne : Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC);
États-Unis : Conseil national de la sécurité des transports (NTSB);
France : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA);
Royaume-Uni : Air Accidents Investigation Branch (AAIB);
Suisse : Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA).

[902]- OACI publie la liste de l'ensemble des autorités d'enquête et d'analyse dans le mode dans son manuel: « Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I - Organization and Planning (Doc 9756) and on the ICAO/AIG.

Néanmoins, les plus grands spécialistes dans le monde sont le NTSB (Conseil national de la sécurité des transports) aux Etat Unis et le BEA(le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile) en France. Ils interviennent dans plusieurs accidents en faveur de la cause commune qui est la prévention d'accident et incident aérien.

En effet en matière de sécurité aérienne les aspects internationaux sont incontournables. Un accident aujourd'hui en Asie peut annoncer et aider à prévenir un accident demain en Afrique. La Cohérence et la coopération internationale font donc la règle du droit aérien. C'est pourquoi les règles de base relatives aux enquêtes sont partout les mêmes dans le monde, elles découlent de l'article 26 et de l'annexe 13 de la convention de Chicago. Le Maroc en tant qu'un bon élève en la matière, retranscris les mêmes dispositions dans sa réglementation de base. D'ailleurs, et comme nous l'avons déjà cité, l'article 245 titre 10 du nouveau code reprend les mêmes termes (à quelque différence près) utilisés dans le chapitre 3 de l'annexe 13 de la convention de Chicago.

Il est intéressant de noter que dans le cas où l'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne dispose pas d'équipements adéquats pour mener l'investigation, la loi internationale l'autorise à utiliser les moyens mis à sa disposition par d'autres États, ou faire appelle complètement à leur compétence. Nombreux sont les pays qui font appelle à l'expertise du BEA. Il faut rappeler que ce bureau fait partie des rares organismes au monde à disposer de la panoplie complète des moyens techniques nécessaires à l'investigation d'accidents d'avions. Il regroupe 110 personnes, dont une cinquantaine d'enquêteurs, anciens pilotes civils et militaires ou ingénieurs spécialisés. Il fait appel, si nécessaire, à des experts extérieurs[903].

Quel que soit l'Etat dans lequel est immatriculé l'avion, est situé le siège de la compagnie aérienne ou du constructeur, a été conçu et/ou construit l'aéronef ou dont les passagers, membres d'équipage et toutes autres victimes sont ressortissants, l'enquête technique est de la compétence de l'Etat sur le territoire duquel ou dans l'espace aérien duquel est survenu l'accident aérien, appelé « Etat d'occurrence ». Tel a été le cas de la France et du BEA dans le cadre de l'accident du Concorde d'Air France à Gonesse le 25 juillet 2000. La règle est la même pour tous les pays. Au Maroc, L'article 244 (1) du nouveau code affirme cette évidence, il explique que conformément aux règles internationales, l'enquête est de la

[903]- Journal le monde, article, « Crash d'Air Algérie: comment le BEA enquête-t-il sur les accidents d'avion ? », Publication due 29.07.2014.

compétence des autorités marocaines pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :a) Sur le territoire ou dans l'espace aérien sous la souveraineté marocaine…..

Lorsque l'accident aérien est survenu en dehors du territoire ou de l'espace aérien d'un Etat, dans les eaux internationales encore appelées « haute mer » par exemple, l'enquête technique est de la compétence de l'Etat dans lequel l'avion est immatriculé, appelé « Etat d'immatriculation ». Lorsque l'Etat d'occurrence n'entend pas ouvrir l'enquête technique, il appartient à l'Etat d'immatriculation ou, à défaut, à l'Etat dans lequel est situé le siège de la compagnie aérienne, appelé « Etat de l'exploitant », d'y procéder.

L'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception et l'Etat de construction peuvent néanmoins désigner chacun un représentant accrédité, aidé d'un ou plusieurs conseillers, pour participer à l'enquête technique ouverte dans l'Etat d'occurrence. C'est notamment le cas, dans le cadre de l'accident aérien de l'Airbus A340 d'Air France à Toronto le 2 août 2005 (l'«accident de Toronto »), entre le BEA et son homologue canadien, le Bureau de la sécurité des transports.

L'Etat dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, quant à lui, peut désigner un expert dont les facultés sont cependant moindres que celles accordées aux représentants accrédités et à leurs conseillers, ces derniers participant véritablement à l'enquête technique. C'est notamment le cas, dans le cadre de l'accident aérien du McDonnell Douglas 82 de la West Caribbean Airways au Venezuela le 16 août 2005, entre le BEA et son homologue vénézuélien, le Comité d'investigation des accidents aériens.

c) La conduite de l'enquête administrative

L'Annexe 13 de la Convention de Chicago prévoit en détail les différentes étapes de l'enquête technique: la notification de l'événement, la sécurisation du site, les constatations, les expertises et recherches, l'analyse et les conclusions, et finalement la diffusion de l'information.

La notification de l'événement : en conformité avec l'annexe 13 de la convention de Chicago, le paragraphe 1 de l'article 250 du nouveau code[904], impose l'obligation d'information -si l'événement se produit sur le territoire national- au: pilote commandant de

[904]- Paragraphe 1 de l'article 250 dispose que: "Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenant sur le territoire marocain ou dans son espace aérien doit être notifié par le pilote commandant du bord immédiatement par les moyens les plus rapides à l'organisation permanente ou à défaut à l'autorité compétente".

bord, à défaut aux autres membres de l'équipage, à l'autorité aéroportuaire de l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident, et à l'autorité administrative locale concernée. La notification doit se faire sans délai et par les moyens les plus rapides, à l'organisme permanent ou, à défaut, à l'autorité administrative compétente[905]. Quand l'évènement se produit à l'étranger, l'annexe 13 prévoit que l'autorité d'enquête compétente informe l'organisme permanent d'enquête.

La notification doit se faire -selon disposition de l'article 4.3 de l'annexe 13 de l'OACI- dans une des langues du travail de l'OACI, en tenant compte de la langue du bénéficiaire (s).

Il ne faut pas oublié non plus que, l'autorité judiciaire compétente doit être également informée de l'accident.

Par ailleurs, L'État d'occurrence doit adresser dans les plus bref délais une notification d'accident ou d'incident grave à l'État d'immatriculation, de l'exploitant, de conception, de construction ainsi qu'à l'OACI si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2 250 kg[906]. Lorsqu'ils recevront la notification, les États d'immatriculation, de l'exploitant, de conception et de construction fourniront à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont ils disposent au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident. Ces États, comme on l'a vu, ont le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête. Ils ont l'obligation de le faire quand la demande en est expressément formulée par l'État qui mène l'enquête sur un accident concernant un aéronef de plus de 2 250 kg. Lorsque l'accident survient sur le territoire de l'État d'immatriculation ou en dehors du territoire d'un État quelconque, l'État d'immatriculation envoie la notification à l'État de l'exploitant, de conception et de construction ainsi qu'à l'OACI. Les États les plus

[905]- Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I- Organization and Planning (Doc 9756) and on the ICAO/AIG.

[906]- L'article 1du chapitre 4 de l'annexe 13 de la convention de chicago dispose que : « The State of Occurrence shall forward a notification of an accident or serious incident with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available to:
a) the State of Registry;
b) the State of the Operator;
c) the State of Design;
d) the State of Manufacture; and
e) the International Civil Aviation Organization, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250kg.
However, when the State of Occurrence is not aware of a serious incident, the State of Registry or the State of the Operator, as appropriate, shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.».

proches du lieu d'un accident survenu dans les eaux internationales répondront aux demandes de l'État d'immatriculation.

La sécurisation du site : Les premiers arrivés sur le lieu du crash sont probablement les pompiers, et les secouristes, bien sûr avec la présence de la GTA (Gendarmerie du transport aérien). Au Maroc le rôle de la GTA **est assur**é par la gendarmerie royale et la création d'une brigade spécialisée dans le transport aérien demeure encore un projet.

Leur première action consiste à délimiter une zone d'écrasement, et à assurer jour et nuit, la protection de l'épave et du site. En effet les dégâts laissés par l'avion au moment du crash (forêt, ligne électrique à haute tension pouvant être exploités pour reconstituer la trajectoire finale doivent également être protégés, jusqu'au moment où ils seront photographiés ou auront fait l'objet d'un relevé topographique.

Les dépêches se font aussi pour délimiter le périmètre de sécurité et, sauf nécessité liées aux opérations de secours, d'interdire l'entrée à l'intérieur dudit périmètre et y prélevé des pièces sans l'accord formel du magistrat instructeur, après avis ou des experts judicaires désignés[907].

C'est dans ce sens que l'article 267 du nouveau code interdit de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judicaire[908] après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information

Les constatations: Avant d'émettre n'importe quelle information, il faut d'abord essayer de comprendre la situation. Rassembler les différents éléments du puzzle pour formuler un raisonnement logique et convainquent. Les épaves, les informations sur les membres d'équipage, l'information sur le site, le recueille de témoignage…cts, sont des informations de première utilité pour les enquêteurs. Ces constatations seront d'autant plus

[907]- J. Belloti, Op.cit, p. 283.
[908]- Ils sont aux nombre de deux : un pour les conversations dans le cockpit et avec le contrôle aérien, un pour les données de vol telles que l'altitude ou la vitesse.

utiles et complètes qu'elles auront été faites rapidement par des professionnels qualifiés, ce qui suppose que l'évènement a bien été identité et immédiatement signalé.

Les enregistreurs de vol ou « boîtes noires »[909], sont d'une importance primordiale pour la détermination des faits de l'accident. Ils sont utilisés de manière effective au cours de l'enquête[910]. L'État qui mène l'enquête prendra des dispositions en vue de leur lecture sans retard.

Ils sont saisis par la Justice qui les place sous scellés par l'intermédiaire d'un officier de police judiciaire, lequel les escorte jusqu'aux locaux de l'organisme chargé de l'enquête technique pour que celui-ci en extrait les données et en prenne copie. Elles lui permettront tout particulièrement de reconstituer les derniers instants de l'aéronef jusqu'au moment de l'accident.

Pour mener leurs investigations, les enquêteurs techniques bénéficient de larges pouvoirs d'investigation. Le chapitre 5 de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago prévoit d'ailleurs qu'ils disposent d'un accès libre à tous les éléments pertinents, y compris à l'épave de l'aéronef[911]. L'article 251 du nouveau code de l'aviation civile au Maroc confirme ces disposition, et précise aussi que les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont le droit d'accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers des services de la circulation aérienne, afin qu'ils puissent procéder sans retard à un examen détaillé. L'article 252 vient appuyer les dispositions de l'article 251 en précise que les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent et peuvent procéder à leur exploitation.

Dans le cas où l'organisme permanent ne possède pas de moyens suffisants pour faire la lecture des enregistreurs de bord, il utilise les moyens mis à sa disposition par d'autres Etats.

En dehors de l'exploitation des moyens techniques, les enquêteurs ont droit d'écouter les témoins et d'accéder librement à tous les renseignements pertinents détenus par le

[909]- Les 1re, 2e et 3e Parties de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.
[910]- Article 5.7, annexe 13 de la convention de l'OACI.
[911]- L'article 5.6 de l'annexe de la convention de Chicago dispose que: « L'enquêteur désigné devra pouvoir accéder librement à l'épave et à tous les éléments pertinents, notamment les enregistreurs de bord et les dossiers ATS, et sur lesquels il exercera un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé.».

propriétaire ou l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités administratives responsables de l'aviation civile et des aéroports.

En outre, ces enquêteurs doivent prendre toutes les mesures nécessaires de nature à permettre la préservation des indices.

Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie des enregistrements qu'ils renferment, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.

Si l'accident ou l'incident d'avion n'entraine aucune ouverture d'enquête ou d'information judicaire, les enquêteurs techniques peuvent suivant dispositions de l'article 255 du nouveau code (en présence d'un officier de police judiciaire dont le concours est sollicité à cet effet auprès du procureur du Roi), prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment utiles à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou analyse ne donnent droit à aucune indemnité.

Les expertises et les recherches

Le véritable objet fondamentale de l'enquête initiale est la collecte attentive et organisée des éléments factuels disponibles -sans chercher à les affubler, a priori d'une quelconque caractéristique d'utilisation ultérieure- suivi de leur analyse technique, de la recherche minutieuse des causes et circonstances. Ces travaux s'effectues en parfaite coopération entre les experts et les OPJ (officiers de police judicaire) et les enquêteur de l'organisation d'enquête et d'analyse.

Les expert des constructeurs - couvrant toutes les spécialités: moteur, structures, système…procèdent en premier lieu à la collecte des informations et au décryptage des enregistreurs de vols. Lorsque les informations obtenues, à partir des enregistreurs de vol sont

rendues disponibles, le constructeur peut amener tout son savoir, pour la compréhension et l'analyse des données recueillies[912].

Le constructeur armé de toutes les informations factuelles rassemblées, procède à des études, aux calculs, à des simulations, à fin de consolider ou au contraire de rejeter les différentes hypothèses émises. Par ailleurs, et lorsque les besoin d'enquête le demande, le constructeur sous le contrôle des enquêteurs procède à des expertises bien détaillées[913]. Celle-ci se déroule généralement dans ses laboratoires ou dans ceux des équipementiers.

C'est ainsi que chaque entité, administration, constructeur, compagnie de transport aérienne,…, s'applique par sa propre expertise et investigation, à en extraire les conséquences nécessaires, suivant son mode propre de fonctionnement.

L'analyse et les conclusions : Suite aux recherches et investigation, la commission d'enquête et d'analyse parvient finalement à rendre son verdict. La conclusion comporte l'identification des différentes imperfection et défaillances qui ont contribuées à l'événement. L'objectif est de promouvoir la prévention des accidents par l'analyse des données sur les accidents et incidents et par un échange rapide de renseignements.

Les qualificatifs utilisés dans les conclusions (« il est assez probable », « il est peu probable », « il est fort probable », « laisse penser que…. » Confirme le manque de certitude qui peut résulter de l'analyse de la commission d'enquête Administrative dans sa recherche de liens de causalités entre certaines actions et l'accident. Il n'y a pas à s'en étonner car, en effet, « le doute devant bénéficier à la sécurité », il suffit qu'une anomalie, un dysfonctionnement d'un système soit constaté, pour que cela justifie la formulation d'une recommandation[914].

B- L'enquête judiciaire

« Là où les juristes parlent de faute, les spécialistes de la sécurité parlent de défaillance ou d'erreur. La différence n'est pas anodine..."

Parallèlement à l'enquête technique, prospère l'enquête judicaire. Si la première opère pour prévenir les futures accidents et établir par la suite des recommandations aidant à améliorer la sécurité du transport aérien (modification du matériel, de la procédure, des textes

[912]- J. Belotti, « mieux comprendre le transport aérien », édition Vario 2012, p. 283.
[913]- Idem.
[914]- J. Belotti, « Les accidents Aériens: pour mieux comprendre », op. Cite, p. 45.

réglementaires…), la deuxième intervient pour définir la responsabilité. Il est vrai que l'enquête judiciaire cherche la même chose que sa similaire mais dans la perspective de la punition des fautes.

a) Le déroulement de l'enquête

L'enquête est déclenchée par le parquet qui délivre les premières commissions Rogatoire. Un magistrat instructeur est chargé de l'enquête avec un pouvoir très étendu que lui confère le code de la procédure pénale. Il désigne des expert judicaires qu'il dépêche sur le lieu de l'accident**.**

L'intervention des experts: Comme nous l'avant cité plus haut, les experts judiciaires désignés arrivent le plus tôt possible sur le site d'écrasement où sont déjà présents : les représentants de la justice (Procureur, substitut, magistrat instructeur, préfet) et ceux de la gendarmerie et de la police, l'enquêteur de première information, les représentants du bureau d'enquête Accident les représentant du constructeur et les représentant de la compagnie[915].

Les experts judiciaires en respectant un certain nombre de formalisme, ils ont pour mission de recueillir tous éléments d'information qui peuvent aider le juge d'instruction à la définition des responsabilités civils ou pénales[916]**.** Leur première démarche donc consiste en la sélection et la conservation, sous-main de justice, des pièces à conviction, autre que celles déjà mises sous scellés par les OPJ. Durant toute la durée de l'enquête, les experts doivent veiller à la conservation des scellés. Ils doivent prendre toutes les précautions pour ne pas abîmer ou détruire un élément de preuve. Toutefois, s'il y a un doute, l'accord du magistrat instructeur devra être obtenu pour la consultation ou l'exploitation dudit scellé.

Leurs travaux sont diligentés donc sous le contrôle du juge instructeur[917]**.** Les experts sont considérés ainsi comme des auxiliaires du juge d'instruction dans la recherche des preuves. Ils doivent éclairer le juge sur des points de fait, pour lesquels ils étaient missionné. Il est important de mentionner que la définition de leur mission va conditionner et influencer

[915] - J. Belotti, »les accidents aériens, pour mieux comprendre » op cite, p. 83.
[916] - L'article 180 du code de procédure pénal marocain dispose : « Les experts doivent remplir leur mission en liaison avec le juge d'instruction ou le magistrat délégué; ils doivent le tenue au courant du développement de leurs opérations et le mettre à même de prendre à tout moment toutes mesures utiles. Le juge d'instruction, au cours de ses opérations, peut toujours, s'ils l'estime utile, se faire assister des experts.».
[917]- Idem.

les résultats de son expertise, puisque le rôle de l'expert est cantonné au fait d'analyser les éléments factuels qui lui sont soumis.

Celui du juge sera de dire le droit[918], en s'appropriant les résultats de l'expertise pour en déduire ou non la responsabilité des personnes impliquées dans un accident.

Mais dans un monde aussi technique et scientifique que celui de l'aviation, un juriste peut- il être capable de se prononcer sur une défaillance relevant d'un système qui n'est guère de sa spécialité. Probablement non, mais il faut noter que le technicien n'est pas le juge et croire que connaitre équivaut à juger sera le plus grand danger. Il ne suffit non plus de rassembler des éléments sur un point de discussion et croire que la solution va s'imposer d'elle-même. Cela étant, il faut mettre toujours en tête que l'expert est un auxiliaire du juge dont il tire sa légitimité. Il dépend donc du juge et doit effectuer sa mission sous son contrôle. Ce qui sous-entend l'existence d'une coopération entre le juge et l'expert. Dans les affaires volumineuse et complexe cette coopération coule de source. L'expert, conscient de l'importance de son expertise fournit tous les efforts et puise toute sa technicité pour présenter au juge les détails et les explications nécessaires. Ils rendent leurs conclusions en toute impartialité et indépendance[919]. Le rapport de liaison est prédéfini par les dispositions du CPP, mais la notion d'indépendance fait aussi foi.

Le travail de l'expert cesse là où celui du juge commence[920]. Cette notion est bien définie par le dernier alinéa de l'article 59 du CPC. Celui-ci dispose que: « L'expert doit présenter une réponse claire et déterminée sur toute question technique et il lui a interdit de répondre à une question qui ne rentre pas dans sa compétence technique et qui a un rapport avec le droit ».

En réalité, la stricte séparation entre les faits et le droit n'existe pas, car ils ne peuvent bien souvent être distingués et l'expertise va influencer la décision de justice. Cette dépendance de la justice vis-à-vis de l'expertise pose deux problèmes. D'une part, l'expertise n'est pas infaillible et ne permet pas toujours d'établir de manière certaine les causes d'un

[918]- B.de Belval, B. Rolland, « L'expert dit-il le droit ? », **Revue Droit de l'environnement** n° 142, octobre 2006, p.295.
[919]- L'article 173 dispose que : « L'expert inscrit pour la première fois sur la liste de la cour d'appel prête oralement serment devant cette juridiction dans les termes ci-après: «Je jure de bien et fidèlement remplir ma mission d'expert «et de donner nom avis en toute impartialité et indépendance.». Ce serment n'est pas renouvelé tant que l'expert demeure inscrit sur la liste.
[920]- Article 59 du CPC.

accident. Dans certains cas, l'expertise, non seulement n'éclaire pas le juge mais retarde le prononcé de la décision de justice.

Le crash du Mont Saint-Odile a donné lieu à 14 ans de procédure et la nomination de 7 experts, dont aucun n'a pu apporter de réponse scientifique claire. Dans ce cas, l'équité juridique implique de ne retenir aucune culpabilité, faute de pouvoir établir avec certitude ce qui s'est réellement passé.

D'autre problème s'ajoute à cela est celui de la problématique de l'expert face à ses incertitudes.

Étant donné que, le doute et l'incertitude font partie intégrante de l'intelligence humaine[921], l'incertitude de l'expert face à ses interprétations peut-il constituer un handicap dans son rapport ?

La réponse à cette question est simple car la conception de la preuve expérimentale en droit écarte l'incertitude[922] [923]. De surcroit, et pour éliminer toute confusion, l'expert doit se conformer à une certaine forme dans la rédaction de son rapport :

1-Il ne peut utiliser le terme « certain » que lorsque le lien de cause à effet est conditionné par une relation systématique (mécanique, électrique…), dont l'effet a été concrètement vérifié. L'expérience montre qu'il s'agit d'ailleurs, très souvent, de « quasi-certitude ».

2- Dans tous les autres cas-et surtout lorsqu'il s'agit par exemple de facteur humains-il pourra être amené à faire des hypothèses auxquelles, il pourra, éventuellement, affecter une appréciation qualificative.

Ceci dit, nous ne pouvons pas nier qu'il ya certaines différences d'interprétation dans l'apparition d'un événement selon son occurrence tel que « très peu probable » ou « de très vraisemblable ». Mais cela reste dans le domaine du subjectif (J. Belotti 92).

---

[921]- S.Cestau, « *L'incertitude, un moteur de la connaissance, à pratiquer sans modération* », article publié sur site/www.rue89lyon.fr/2013/11/25/lincertitude-un-moteur-de-la-connaissance-pratiquer-sans-moderation/novembre 2013.

[922]- La conception de la preuve expérimentale en droit se caractérise par trois obligations :
-L'engagement personnel de l'expérimentateur ;
-La validation par le témoignage des gens digne de foi ;
-La répétition pour approcher voir atteindre la certitude.

[923]- B. Vallet, J.F. Jacobe , B.Peckels, « *Déontologie et responsabilité de l'expert en justice*» 5ieme colloque de la compagnie des experts près de la cour d'appel de Reins, 2012 , p. 14.

Le rapport de l'expert : Au terme de leur mission, les experts rédigent un ou plusieurs rapports d'avancement des travaux, répondre aux dires des défenses des ‘’mis en examen ‘’ et des parties civiles, ils déposent leur rapport au près du juge instructeur pour une éventuelle analyse.

Leur mission étant terminée, ils n'ont plus aucun pouvoir d'intervenir dans l'affaire. Ils ne seront convoqués que lors du procès éventuel, à l'issu du quel se prononcera le jugement. Ils peuvent être entendus à l'audience comme témoins dans les conditions prévues aux articles 330 et 332 du CPP[924].

b) La lecture des faits sur la scène judicaire

À partir des éléments de preuve, des témoignages et des expertises, le juge d'instruction va faire émerger de la réalité des faits une réalité judiciaire.

Mais, lorsque l'établissement de la vérité repose sur l'expertise, on a vu quelles sont les particularités de celle-ci, à la fois conditionnée par la demande du juge d'instruction et conditionnant le regard que va porter le magistrat sur les événements qui se sont produits, de sorte que l'on peut douter de la capacité de l'enquête judiciaire à faire émerger la vérité.

De plus, l'enquête judiciaire conduit à procéder à une analyse des faits de l'accident au spectre d'une minutieuse lecture juridique, se focalisant sur les normes de comportement déterminés par le droit. La vérité de l'accident ne sera donc établie qu'au regard du non-respect des procédures ou des normes. La lecture juridique de la réalité n'offre donc qu'une traduction parmi d'autres de la vérité de l'événement.

L'enquête judiciaire reposant exclusivement sur l'établissement de l'analyse d'un événement, en termes de respect ou de non-respect de normes et donc d'infraction à la norme, va conditionner la recherche de la vérité en ne focalisant que sur l'établissement de responsabilité. De ce fait, la cause du dommage, sur le plan pénal est uniquement envisagée sous l'angle de la faute : la violation d'une obligation de sécurité, de prévention, de diligence... L'accident, analysé au prisme d'une enquête judiciaire, est ainsi le révélateur de comportements déviants par rapport à la norme de comportement défini par le droit ; ces comportements considérés comme dangereux sont d'ordinaire cachés sous la routine

[924]- Article 189 du CPP Maroc, voir aussi le site; http://www.rue89lyon.fr/2013/11/25/lincertitude-un-moteur-de-la-connaissance-pratiquer-sans-moderation/ marocain.

quotidienne. Or, là où les juristes parlent de faute, les spécialistes de la sécurité parlent de défaillance ou d'erreur. La différence de terminologie n'est pas anodine. Pour les seconds, le fonctionnement normal de systèmes socio-techniques induit des erreurs et des défaillances, rattrapées et maîtrisées dans la majeure partie des cas. Dans cette conception, l'accident est exceptionnellement la conséquence d'une faute: il est la résultante d'un dysfonctionnement du système, d'une succession d'erreurs. Alors que la conception juridique raisonne par rapport à une conception idéale du fonctionnement de la société, défini par les normes et les règles, l'accident « révèle » un état « ordinaire » de ce fonctionnement, fait d'entorses aux règlements, de malentendus, de flous. Les victimes et les spécialistes de la sécurité ont donc une appréciation différente de la défaillance. Dès lors, leurs attentes au regard de l'enquête qui va être menée suite à un accident seront forcément différentes, voire divergentes.

Paragraphe II- L'encadrement de la responsabilité

L'extranéité quasi-inhérente aux accidents aériens essentiellement définie par le nombre d'intervenant en la matière (nationalité des passagers, du constructeur, de l'exploitant de la compagnie, de l'Etat du pavillon, ou encore du lieu de l'accident (la lex loci delecit)) rend la définition des responsabilités un peu plus délicate. L'avènement d'accident remet toujours en cause la question récurrente : celle de la loi applicable. On se pose la question si la loi application est celle du lieu de l'écrasement, des victimes, de l'Etat de pavillon, du siège de la compagnie ou tout simplement de la partie récalcitrante[925]. On se retrouve donc devant un problème de conflit de loi.

A- Les règles de compétence rationé loci

L'accident aérien est toujours un événement fatal. Elle déclenche une chaine de dégâts matériel, corporel et moral se résumant dans des détériorations, des blessures et des décès. Les victimes sont traditionnellement les passagers, membres d'équipage, éventuelles victimes, le propriétaire de l'aéronef, qui peut être la compagnie aérienne elle-même, et les éventuels propriétaires de biens au sol endommagés par l'accident. Autant d'éléments d'extranéités qui rendent la procédure d'indemnisation aussi compliquée qu'on peut le pensé. On se pose souvent devant un problème de conflit de loi, que la communauté internationale a

[925]- Plusieurs personnes, physiques ou morales, peuvent être inquiétées en cas d'accident aérien: le pilote ou le copilote lorsqu'ils n'ont pas péri, la compagnie aérienne, le constructeur de l'aéronef, les fabricants des différents éléments de celui-ci, les sous-traitants dans la maintenance et l'entretien de celui-ci, leurs préposés ou dirigeants, l'aéroport, les autorités administratives de l'aviation civile, le contrôle aérien.

pu résoudre partiellement par le biais des traités et des conventions, mais qui malheureusement nous renvoie vers une autre problématique : celle de la compétence juridictionnelle.

La jurisprudence récente a posé le principe de l'exclusivité de la compétence des tribunaux désignés par le droit conventionnel (I) mais n'a pas apporté une réponse claire à la pratique Américaine du forum de non conveniens.

a) La primauté des règles de compétence du droit conventionnel

L'objectif de la responsabilité, en droit du transport aérien, poursuivi autant bien par les normes nationale qu'international consiste à offrir à des personnes, présentant des éléments d'extranéité, se trouvant sur un même territoire un système de justice matériel stable leur permettant la réparation d'un éventuel dommage.

En droit Marocain[926] comme en droit français[927] les conventions internationales[928] auxquelles le Maroc et la France ont adhéré s'appliquent comme des lois de police c'est-à-dire qu'ils sont appliquées en priorité sur les règles de lois nationales. On retrouve cette règle chez l'ensemble des pays signataires des conventions de Varsovie et celle de Montréal.

Cette primauté des conventions internationales sur la loi nationale apparait dans plusieurs jurisprudences. L'arrêt du 25 Novembre 1997 ainsi que celui du11 juillet 2006[929] illustrent très bien leur impérativité[930]. Il s'agissait de deux accidents dont les faits sont similaires: Airbus A 310 exploité par Kenya Airways abîmé en mer lors d'un vol Abidjan-Nairobi et un Airbus A 310 exploité par la compagnie Gulf Air abîmé en mer lors d'un vol entre Le Caire et Bahreïn[931]. Dans les deux cas d'espèces, et sur le fondement de l'article 42 alinéa 2 du Code de procédure civile[932], les demandeurs assignent, sur la base d'action

[926]- Dernière alinéa de du préambule de la constitution Marocaine.
[927]- Article 55 de la constitution Française dispose: «Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie.».
[928]- La convention de Montréal entrée en vigueur en France en date du 28 Juin 2004 et au Maroc en date du 14 Juin 2010.
[929]- Arrêt Pakistan, pourvoi 95.17726, C. Civil 1, 25 Novembre 1997.
[930]- http://www.courdecassation.fr/IMG/pdf/bull_crim_1311.pdf, consulté le 4/12/2014.
[931] Cassation, Première Chambre civile, arrêt du 11 juillet 2006 (no 1214 D, sur pourvoi. no. F 03- 18.141).
[932]- Selon le code de procédure civil français, s'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux.

connexe, en responsabilité le transporteur auprès du siège social du constructeur. Le Tribunal de Grande Instance de Toulouse a été déclaré compétent territorialement, pour statuer sur l'action en responsabilité engagée par les demandeurs contre le constructeur. Par arrêt du 27 avril 2004, la Cour d'Appel de Toulouse a confirmé cette décision.

Cependant, suite au pourvoi formulé contre cet arrêt, la cour de cassation, par une motivation relativement lapidaire, au seul visa de l'article 28 alinéa 1 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt.

La règle conventionnelle énonce clairement que, le transporteur aérien ne peut être cité que devant le tribunal de son domicile, de son siège principal d'exploitation ou de son établissement par le soin duquel le contrat de transport a été conclu ou encore devant le tribunal du lieu de destination. Cette règle, conçu en termes impératifs, règle deux questions: il précise dans quels pays les actions en responsabilité doivent être portées et il fixe en second lieu les juridictions territorialement compétentes dans ces pays. S'il ne traite pas explicitement du cas de pluralité de défendeurs, il implique que, dans ce cas comme dans les autres, les victimes ou leurs ayants droit ne peuvent engager d'action en responsabilité que dans le territoire d'un Etat partie et devant l'une des juridictions énumérées. La cours confirme ainsi que ces règles sont des règles directes, qui ont un caractère impératif et priment sur les règles internes de compétence.

En plus, la compétence du juge français pour juger de la responsabilité des compagnies d'aviation se fondait sur une compétence dite dérivée, car elle vient en second lieu à l'action diligentée contre le transporteur. La compétence dérivée doit s'effacer devant la compétence directe érigée par la Convention de Varsovie, laquelle, est en opulence à une valeur supérieure à celle de la loi française[933].

Mais, si les juridictions Française interprète la convention de Varsovie de façon à limiter la compétence territoriale, les juridictions américaines se déclaraient, à quelques conditions, compétentes si l'avion était de conception américaine[934]. Cette diversité d'approche constitue d'emblée un facteur à risque à une justice international uniforme. Elle

[933]- Article 55 de la Constitution Française.
[934]- La solution Américaine permet aux victimes de saisir des juridictions admettant les class actions (actions collectives) et accordant des montants élevés d'indemnisation.

va même à l'encontre de l'esprit de la convention de Varsovie en encourageant la pratique de forum shoping[935].

Pour pallier à cet écart, la Convention de Montréal ajoute une option supplémentaire, elle introduit une nouvelle juridiction qui est celle du lieu où le passager a sa résidence principale ou permanente, si le transporteur exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire d'un partenaire commercial dans le ressort de cette juridiction[936]. La procédure est alors régie par la loi de l'Etat dont la Justice a été saisie, appelée « lex fori ».

l'article 33 de la nouvelle Convention dispose: « En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée ...sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien...» La résidence principale et permanente désignant le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager n'étant par le facteur déterminant à cet égard. Cependant, cette cinquième compétence est optionnelle et n'est applicable que sous trois conditions cumulatives de résidence, d'exploitation et de présence. Il va alors sans dire que le juge dispose d'une large marge de manœuvre pour l'acceptation ou le refus de la compétence territoriale.

b) La limite au droit optionnel des règles conventionnelles

Si le juge le juge français combat le ''forum shoping'' par une interprétation rigoureuse des conventions spécifiques[937], le juge Américain quant à lui utilise la doctrine du ''forum de non conveniens''.

✓ L'approche du juge Américain: Le forum de non conveniens

Comme nous l'avons vu plus haut, les conventions internationales spécifiques nous permettent d'éviter le problème de pluralité d'options de compétence juridictionnelle. Par

[935]- la volonté des auteurs de cette Convention était de restreindre autant que possible le nombre de tribunaux devant lesquels le transporteur peut être attaqué et d'éviter toute dérive à cet égard.

[936]- Article 46 (Juridiction annexe) dispose que : « Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des Etats parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.».

[937]- Il s'agit des conventions pour l'unification des règles du transport aérien: convention de Varsovie et celle de Montréal.

conséquent éviter la pratique consistant à choisir parmi les juridictions potentiellement compétentes celle dont la lex fori est la plus attractive du point de vue des intérêts du demandeur, (éviter le « forum shopping »). Cette consécration, s'est manifestée lors du procès de l'accident du Boeing 737 de la Flash Airlines au large de Charm-el-Cheikh le 3 janvier 2004 et de l'affaire de l'accident de la West Caribbean Airways du 16 Aout 2005. Dans cette affaire, certains demandeurs ont introduit la procédure d'indemnisation devant les juridictions californiennes à l'encontre de plusieurs sociétés américaines intervenues dans la construction de l'avion, dont le constructeur Boeing. Cependant, leur demande a reçu un rejet de la part du Tribunal de première instance des Etats-Unis[938]. Le juge Américain en invoquant la théorie du forum non conveniens écarte sa compétence internationale et renvoi le litige devant le for français étant donné que la destination finale de l'appareil était la France et que la plus part des victimes étaient de nationalité française[939]. La même décision est prise dans l'affaire de Charm El-Cheick. Dans ce cas aussi la juridiction américaine, estimant ne pas être la plus appropriée pour connaître du litige, a accueillir la requête des défendeurs aux fins de son dessaisissement pour cause de forum non conveniens.

En effet, cette doctrine donne aux juges des pays de common law un pouvoir discrétionnaire lui permettant de délimiter le chef de compétence considéré inoportun dans des affaires d'ordre internationales.

Généralement les juge de common law sont très à cheval aux règles de cohérence, de loyauté, et de bonne foi et font souvent recours à la doctrine de non conveniens pour dissuader la mauvaise foi du demandeur.

En dehors du forum de non conveniens, le juge Américain peut décliner la compétence de ses tribunaux en se basant sur les règles conventionnelles. Dans l'affaire Bartolomeu c/. China Airlines rendue par un tribunal de Californie le 12 février 2001, les juridictions américaines ont estimé : « que les règles de l'article 28 de la convention de Varsovie avaient été contournées par les ayants droit des victimes d'accidents aériens mettant en cause des transporteurs étrangers et qui avaient saisi une juridiction américaine, au seul motif que le constructeur de l'avion était américain »[940].

---

[938]- Cour de cassation - Première chambre civile Arrêt n° 1201 du 7 décembre 2011 (10-30.919).
[939]- Les articles 33, paragraphe 1, et 46 de la Convention de Montréal.
[940]www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2006_2284/quatrieme_partie_jurisprudence_cour_2293/communautaire_droit_2313/conventions_internationales_10053.html, consulté le 4 juin 2014.

Ceci dit, il est intéressant de se pencher sur l'analyse du juge français dans l'existence et de la portée du droit d'option de compétence. L'affaire du West Carribean Airways cité plus haut nous illustre bien les motifs de sa décision[941].

✓ **L'approche du juge français**

Dans notre cas d'étude, la Cour de cassation a mis un coup d'arrêt à la tentative de certaines familles des victimes d'intenter une action auprès des juridictions américaines[942].

En effet, certains ayants droit des victimes, après avoir intenté une action conservatoire devant le tribunal de grande instance de Fort-de-France, dans l'attente de la décision de la juridiction fédérale américaine de première instance, se sont retournées pour demander au tribunal son dessaisissement au profit de la juridiction fédérale américaine d'appel (the United Court of Appeals for the Eleven Circuit). Mais malgré la situation de litispendance, l'existence d'une action connexe du litige avec une instance engagée[943], devant la même juridiction fédérale américaine de première instance, et l'option de compétence ouverte au demandeur par les articles 33, paragraphe 1, et 46 de la Convention de Montréal, leur demande est restée sans sucée.

De cette décision, ne se dégage pas seulement l'importance de l'analyse et des interprétations des textes juridiques; mais aussi son ingéniosité du juge à évoquer d'autres règles de droit commun pour riposter à la mauvaise foi des demandeurs.

A ce niveau de notre étude, il nous semble important de faire une analyse casuistique des moyens déterminants pour limiter l'option de compétence accordée par le droit conventionnel.

 Les règles de droit international: interprétation rigoureuse de la convention de Montréal

Tout d'abord, pour refuser de se dessaisir du litige, le juge retient, par motifs adoptés, que : « la juridiction de Fort-de-France tire son pouvoir de juger d'une application rigoureuse, des règles de compétence de la Convention de Montréal et, par motifs propres, que, parmi les chefs de compétence résultant de cette Convention, figure le tribunal du lieu de

[941]- Affaire du West Carribean Airways.
[942]- Cass. civ. 1ère, 30 avril 2009, n° 08-14883, 08-15187, 08-15273 et 08-15326.
[943]- Il s'agit de l'action engagée par les familles des membres d'équipage Colombien au près de la juridiction fédérale Américaine.

destination du vol, soit celui de Fort-de-France, dont le titre de compétence ne saurait être remis en cause sous couvert d'un défaut de pouvoir juridictionnel »[944] .

En effet, la convention de Montréal comme celle de Varsovie donne à la victime ou à ses ayants causes le choix optionnel d'intenter l'action en responsabilité contre le transport devant le for de son choix. Mais, craignant le développement du forum shoping, ces textes soumettent toute action en responsabilité contre la compagnie aérienne aux conditions et limites qu'elles prévoient, quelles que soient les dispositions des droits nationaux. De plus, la Convention de Montréal limite le montant des dommages-intérêts à la juste réparation des dommages et exclut par conséquent toute possibilité d'obtenir d'autres dommages-intérêts, notamment des dommages-intérêts punitifs ou exemplaires comme cela existe dans les pays de common law tels que le Canada, les Etats-Unis ou le Royaume-Uni (le doit du common law reconnait à la victime la réparation des dégâts morals, ce qui n'est pas le cas dans les pays du système romano germanique).

 Règles de droit national

La logique veut qu'un demandeur, après avoir intenté son action au près du tribunal de son choix, ne peux se contredire pour dessaisir le dit tribunal par la suite. Cette logique est affirmée par le principe des articles 73,75 et suivants du code de procédure civile réglementant l'exception d'incompétence[945]. Ces articles annoncent clairement que la compétence de la juridiction saisie ne peut être contestée que par le défendeur par voie d'exception, et non par le demandeur par voie d'action.

 Jurisprudence : l'application de la règle de l'estoppel

Selon la règle de l'estoppel[946], un demandeur ayant déjà introduit son action devant une juridiction définie n'a pas le droit de contester la juridiction qu'il a lui-même choisi. Ainsi les familles des victimes n'ont aucun droit légitime à remettre en cause la compétence ou le

[944]- Cassation, chambre civil 1, audience publique du 7 décembre 2011, pourvoi 10-30919.

[945]- Le code de procédure civile classant l'exception d'incompétence, réglementée par les articles 75 et suivants, parmi les exceptions de procédure définies à l'article 73, lesquelles figurent sous le titre consacré aux moyens de défense, la compétence de la juridiction saisie ne peut être contestée que par le défendeur par voie d'exception, et non par le demandeur par voie d'action.

[946]- Le Dalloz français défini le principe d'estoppel comme : « un mécanisme complexe du droit anglo-américain, permet de sanctionner le comportement par lequel un plaideur ou un cocontractant se contredit au détriment d'autrui. L'importation du concept en droit français a été vivement discutée en doctrine, tant en matière contractuelle qu'internationale et procédurale. En matière procédurale, la Cour de cassation en faisait déjà plus ou moins ouvertement application avant la consécration, par un arrêt du 20 septembre 2011 rendu par la chambre commerciale, du principe général du droit selon lequel nul ne peut se contredire au détriment d'autrui.».

prétendu « pouvoir juridictionnel » des juges de Fort-de-France, qu'ils avaient eux-mêmes saisis. Le juge français s'appuyait dans sa décision sur une jurisprudence abondante selon laquelle le demandeur n'est pas recevable à contester la compétence de la juridiction qu'il a lui-même saisie[947].cette jurisprudence intervient pour imposer les exigences de bonne foi, de loyauté, de cohérence et de confiance légitime dont découle l'interdiction de principe de se contredire au détriment d'autrui.

- ✓ **Situation de litispendance**

Le demandeur ne peut invoquer une situation de litispendance internationale que lorsqu'il y a affaire pendante devant une juridiction internationalement compétente de même degré et dont la décision est susceptible d'être reconnue en droit national. Alors que dans l'affaire en question, la cause de litispendance telle que visée dans le contredit a disparu dès lors que la United Court of Appeals for Eleventh Circuit a rendu le 8 octobre 2009 sa décision qui confirme le dessaisissement du juge américain.

Par ailleurs, ils ne sont pas recevables à invoquer une situation de connexité internationale du moment qu'ils ne l'ont pas explicité dans le contredit mais seulement dans leurs observations ultérieures où ils invoquent l'instance pendante devant les juridictions américaines entre les ayants-droit des membres de l'équipage colombien et les constructeurs et équipementiers de l'avion.

- ✓ **Le droit interne de la compétence d'attribution**

D'emblée les règles de compétence ratione loci initialement posées par la convention de Varsovie et complétées par la convention de Montréal ont pour finalité d'éradiquer les conflits de lois en droit du transport aérien. Cependant, elles n'instituent pas tout à fait un système autonome et complet de compétence territoriale. Leurs lacunes sont parfois supplées par des règles de droit interne de compétence territoriale.

En effet, les conventions sont muettes quant aux sorts réservés aux questions en litiges non prévue par leurs dispositions telles que par exemple, les dommages psychologiques

[947]- Cours de cassation, chambre civil, pourvoi n° 74-60.003 du 20 mars 1974, Bull. 1974, V, n° 197 ; Cours de cassation, chambre civil , 4 mars 1976, pourvoi n° 75-60.154, Bull. 1976, V, n° 142 ; 2e Civ., 29 novembre 1978, pourvoi n° 76-15.612, Bull. 1978, II, n° 252 ; 1re Civ., 28 avril 1982, pourvoi n° 81-11.438, Bull. 1982, I, n° 150 ; 2e Civ., 24 novembre 1993, pourvoi n° 92-11.917 ; Soc., 7 mai 1996, pourvoi n° 93-43.771 ; Soc., 27 mai 1999, pourvoi n° 98-60.309 ; 2e Civ., 7 décembre 2000, pourvoi n° 99-14.902,Bull. 2000, II, n° 163 ; 2e Civ., 15 février 2001, pourvoi n° 99-16.543 ; 3e Civ., 29 avril 2002, pourvoi n° 00-20.973).

subit lors d'un incident, Ou encore les lésions corporelles directement associées aux conséquences du transport aérien telles que les thromboses veineuses.

Devant un tel vide juridique, les tribunaux font souvent recours aux règles de conflit de loi usuelles pour se prononcer sur ce type de dommages. L'absence de règle matérielle supplétive nous permet de déduire que ce sont les règles de conflit de lois du tribunal saisi qui serviront à déterminer la loi applicable aux questions en litige non résolues par la Conventions. Ceci dit, la réparation du dommage n'est pas toujours civil, elle peut être pénale tel dans le cas d'un homicide involontaire.

B- Les règles ordinaires de la compétence territoriale

La signature du contrat de transport aérien fait naitre une relation contractuelle entre le transporteur et le voyageur. Ainsi en cas d'incident ou d'accident, la réparation se fait sur la base de la responsabilité civile contractuelle (I). Ce pendant de telle situation engendre souvent la responsabilité pénale d'un intervenant (II).

a) L'action civile

Le principe : En droit aérien, les règles d'attributions territoriales sont définies par les conventions internationales de responsabilité sans distinguer selon que le transport est interne ou international.

Toutefois, l'application des règles conventionnelles n'exclut pas la nécessité de poser des règles de conflit de loi, étant donné qu'elles n'embrassent pas tous les Etats appartenant à la communauté internationale d'une part, et que d'autre part leurs dispositions n'épuisent pas tous les problèmes de la matière dont nous occupons. L'article 214 du nouveau code de l'aviation civil mentionne clairement que la responsabilité du transporteur aérien de passagers, de bagages et de marchandise ainsi que l'établissement et les limites de cette responsabilité sont régies par les dispositions de la convention de Montréal y compris lorsque le transport n'est pas un transport international. A défaut de convention international, la responsabilité sera, en ce qui concerne les dommages ou accidents survenus au Maroc, régie par le code de l'aviation civile et toutes autres lois marocaines applicables.

Dans ce sens, que dans le silence des Conventions, la compétence d'attribution est abandonnée aux droits nationaux. L'action en responsabilité se fait alors devant le tribunal civil selon les règles d'attribution ratione materiae.

En droit Marocain, la compétence territoriale appartient en générale au tribunal du domicile réel ou élu du défendeur[948]. Toutefois en matière de réparation de dommage, l'action en responsabilité est portée devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou aussi devant celui du domicile du défendeur, au choix du demandeur[949]. On retrouve la même disposition dans le paragraphe 2 de l'article 215 du nouveau code de l'aviation civil, avec une précision des lieux du défendeur et une restriction de la nature du fait dommageable. Il va sans dire que la compétence d'attribution lex damni (lieu du dommage) est valable seulement pour dommage causé aux tiers à la surface ou suite d'un abordage. Pour les autres dommages causés aux passagers, aux frets et aux bagages, le code conserve la théorie des lieux du défendeur[950].

Toutefois la logique veut que la compétence d'attribution soit celle du lieu du défendeur du moment qu'elle reste ambigüe de soumettre l'auteur du fait dommageable à une loi qui lui ait totalement étrangère.

Même si l'action est intentée selon les règles et procédures conventionnelles, le cas échéant selon les règles de conflit de loi nationales, la tendance actuelle des victimes, (ou de leurs proches) est de saisir les tribunaux contre tous ceux qui, à titre quelconque, pourraient être reconnus responsables de l'accident aérien. Le procès en responsabilité n'est plus un procès d'indemnisation, il devient d'emblée, une quête de la vérité. Le titulaire de droit d'action ne se satisfait plus de la réparation pécuniaire, mais il se préoccupe plutôt de la recherche de la vérité. Cela explique que de façon émérite, les victimes s'efforcent à mettre en œuvre toutes les voies de droit à leur disposition pour arriver au but recherché. Dès lors, les demandeurs, en dehors des responsabilités contractuelles, recherchent à atteindre d'autre intervenant du transport aérien, en évoquant des responsabilités extracontractuelles.

[948]- Article 27 code de procédure civil Marocain.
[949]- Article 28 idem.
[950] - Article 215 du nouveau code de l'aviation civile marocain.

b) La détermination de la loi pénale nationale

Plusieurs personnes, physiques ou morales, peuvent être inquiétées en cas d'accident aérien: le pilote ou le copilote lorsqu'ils n'ont pas péri, la compagnie aérienne, le constructeur de l'aéronef, les fabricants des différents éléments de celui-ci, les sous-traitants dans la maintenance et l'entretien de celui-ci, leurs préposés ou dirigeants, l'aéroport, les autorités administratives de l'aviation civile, le contrôle aérien...

- Le principe : Il n'est pas sans intérêt de rappeler encore une fois le sacro-saint principe de la convention de Chicago, selon lequel les Etat sont souverains sur leur territoire[951].Cette souveraineté des Etats s'étend à l'espace aérien qui s'étend au-dessus de leurs territoires[952]. Ainsi, dans le cas des litiges nationaux, seules les Etats sont compétent pour la détermination de leurs compétences territoriales. Ce principe est affirmé en France comme au Maroc par les dispositions respective des articles 113 et 748 du CPP. Il est lié au fait qu'un Etat Souverain se doit de faire régner l'ordre sur son territoire national et d'en châtier les transgresseurs.

On déduit donc que, lorsqu'un avion d'une compagnie marocaine s'écrase sur le territoire national, celui qui s'étend des zones terrestres, aériennes, et maritimes de l'Etat, la compétence territoriale est automatiquement celle de notre pays. Ce principe trouve son fondement dans l'article 748 du CPP qui dispose que : « les juridictions du royaume sont compétentes pour connaitre de toutes infractions commises sur le territoire marocain quelque soit la nationalité de son auteur.».

L'extension du principe : Le même article ajoute que l'accomplissement au Maroc du fait principal est attributif de compétence aux juridictions du royaume même lorsque certains des éléments constitutifs ont été réalisés en pays étranger et quel que soit la nationalité du coauteur. Ceci nous laisse comprendre que les juridictions marocaines sont compétentes même dans les cas d'accidents survenues en haute mer ou à l'étranger du moment que l'élément déclencheur (fait principale) s'est produit au Maroc. La notion du fait constitutif est bien plus large que celle d'élément constitutifs est demeure déterminante dans la définition du tribunal compétent.

---

[951]- L'article 1[er] de la convention de Chicago intitulé ''souveraineté'' dispose que: « Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

[952]- Idem.

- **L'exception au principe (personnalité active et personnalité passive)**

On remarque, que Le principe et ses extensions ne prennent en considération que la notion de territoire, contrairement à ses aménagements principaux qui se concentrent sur la personnalité des personnes parties à l'infraction. On parle ainsi de la personnalité active et de la personnalité passive qui constituent l'exception mais qui reste néanmoins anecdotiques.

Ainsi, Si l'aéronef est immatriculé à l'étranger et que l'accident se réalise également à l'étranger, la compétence territoriale peut, sur le fondement du principe de personnalité active ou passive, être du ressort des tribunaux Marocains. L'article 752-1 du CCP stipule en effet que les faits qualifié délits tant par la loi marocaine que par la loi du pays où ils sont commis peuvent être poursuivis et jugés au Maroc.

Cette conjecture pourrait concerner par exemple la faute pénale commise à l'étranger soit par le commandant de bord soit par un exploitant marocain. La répression se fera donc, sur la base de la personnalité active, par la loi marocaine en fonction de l'infraction commise sur le territoire du pays étranger. Autrement dit, la règle dont l'inobservation est punissable est contenue dans la loi du pays étranger alors que la loi du pays du constructeur ou du commandant de bord se borne à prescrire la sanction. Ce raisonnement est logique puisqu'on imagine mal qu'un pilote marocain, qui a commis une faute en survolant un pays étranger, remis après son retour à l'autorité de ce pays.

Ceci dit, cette situation extraordinaire dont les éléments de fait de l'infraction sont souverainement définis par une loi étrangère ne constitue pas selon Mankiewiez une règle de conflit de loi puisqu'elle ne fait que sanctionner la contravention à la loi d'un autre pays.

Si par ailleurs, le constructeur et l'exploitant de l'aéronef sont étrangers, que celui-ci est immatriculé à l'étranger et que l'accident se réalise entièrement hors du territoire national, la loi marocaine peut tout de même être compétente sur le fondement de la personnalité passive, si des victimes marocaines sont à regretter. L'article 750-2 mentionne clairement que les juridictions marocaines sont compétentes pour juger des crimes ou délits commis à bord des aéronefs étrangers si l'auteur ou la victime est de nationalité marocaine ou si l'appareil atterrit au Maroc après le crime ou le délit.

On remarque ainsi que la nationalité de la victime est la condition sine qua non de la théorie de la personnalité passive. D'ailleurs dans l'affaire de l'accident Kenya airways[953] [954], la cours de cassation a rejeté la demande des familles des victimes ayant introduit leur action devant le juge français. Selon la cours de cassation, seule la nationalité française de la victime directe de l'infraction commise à l'étranger attribue compétence aux lois et juridiction françaises (l'article 113-7 du code pénal). N'ayant pas la nationalité française, les victimes du crash aérien, n'ont pas le droit d'évoquer la question de la subsistance de la compétence personnelle passive. Par conséquent leur demande se trouve privée de motivation suffisante.

Ceci dit, la théorie de la personnalité passive n'intervient que accessoirement et reste souvent une notion théorique. En effet, lorsque l'accident présente plusieurs élément d'extranéité et que les intérêts marocains ne sont atteints que secondairement, la compétence territoriale est définie selon les intérêts misent en cause.

[953]- Cour de cassation chambre criminelle Audience publique du mercredi 6 novembre 2013 N° de pourvoi: 13-84317.

[954]- Les faits: le 30 janvier 2000, un avion de type Airbus A310, exploité par la compagnie Kenya Airways, effectuant la liaison Abidjan-Nairobi, s'est abîmé en mer dans les eaux territoriales de la Côte d'Ivoire; sur les 179 personnes à bord, seules dix d'entre elles ont survécu.

Conclusion de la deuxième partie

La prolifération du droit conventionnelle montre la complexité de mettre en œuvre des règlements internationaux dans des les sphères nationales.

S'il est vrai que le droit conventionnel permet une amélioration constante de l'unification des règles de la sécurité du transport aérienne, des problèmes persistent quant à son application par les Etats signataires. Cette réglementation ne saurait être produite dans les droits nationaux que par le biais d'une transposition des règles internationales dans les ordres juridiques internes.

En général, le droit interne qui intervient de manière subsidiaire adapte continuellement sa législation pour renforcer les règles de la sécurité aérienne. Cette dynamique des sources reste perturbée par certaines juridictions qui n'hésitent pas à écarter le droit conventionnel au profit du droit commun.

Du partage des responsabilités de mise en œuvre des règles, entre des États qui se voient attribuer des pouvoirs à raison de leurs compétences ou de leur juridiction sur le fait, découle, malgré l'objectif d'unification du droit vers lequel tendent ces systèmes, un risque d'éclatement. Force est de le constater que les modes de sanction et de mise en œuvre de ces règles ne sont pas plus centralisés que leurs modes de production. Ceux qui sont propres au droit dérivé de l'OACI ont beau avoir été institutionnalisés, ils n'ont pas forcément été « centralisés» de manière à permettre l'application du droit conventionnel par des autorités « centrales» propres à ces systèmes. De telles règles, en effet, ne sont adressées aux États que pour être appliquées par eux dans leurs ordres juridiques internes, à leurs organes internes ou plus souvent encore, à leurs sujets internes. C'est donc par principe dans les ordres juridiques étatiques qu'elles trouvent leur perfection juridique, à condition d'y être introduites sous des formes que seul l'ordre juridique interne de l'État en cause détermine[955], et cela, sans avoir forcément à agir selon ce que commanderait, dans l'ordre international, la nature même de l'obligation de l'État sur les règles. La mise en œuvre des règles par les États agissant unilatéralement, quels que soient leurs arrangements respectifs à l'égard de ces opérations, s'accompagne inévitablement d'une diversification du sens à accorder à ces règles. Cette diversité est peu rattrapée par les mécanismes de contrôle ou de sanction internationaux des obligations des États sur ces règles.

[955]- Il s'agit du respect du principe de la souveraineté Etatique.

Conclusion générale

« Inintelligible », « inaccessible », « hypertrophié », « hydre normative»; tels sont les qualificatifs désormais usuels d'un droit de plus en plus technique, dont la sécurité du transport aérien offre un exemple topique. Issu d'une imbrication de plusieurs normes techniques, scientifiques et juridiques, le droit de la sécurité aérienne assemble un corpus de normes cohérent autour du fait aérien, les module à son intérêt et oriente leur interprétation. Droit mouvant, il engendre un régime et un esprit qui lui sont propres.

Les sources applicables forment une nébuleuse des règles, qu'il nous a fallu délimiter pour apprécier l'étendue des normes applicables à la sécurité du transporteur aérien. La complémentarité des sources est incontestable, elle crée des principes et préceptes nouveaux pour répondre aux situations produites par le nouvel essor de l'aviation civile. La superposition des droits permet d'obtenir des résultats qui n'auraient pas pu être atteints s'ils avaient été appliqués de manière dissociée. C'est en effet de cette complexité de la législation que née le dynamisme de rafraichissement de la réglementation, de son adaptation à la technicité du secteur.

L'édifice normatif de l'aviation civile, prescriptif, ne tolère pas la distanciation. Il se doit d'envisager de manière exhaustive toutes les situations dont lesquelles le risque et acceptable. L'organisation internationale de l'aviation civile joue à ce propos un rôle prépondérant. Les normes promulguées par son Conseil s'impose à tous les Etats signataires et impose une uniformisation internationale. La plupart de ces règles s'appliquent aux transports aériens internes en raison tant de l'identité des besoins que du désir des Etats de soumettre les vols au-dessus de leur territoire à une seule et même réglementation quelle que soit la nationalité, la destination ou la provenance de l'avion. Ce pendant elles restent insuffisantes pour assurer une parfaite uniformisation internationale. Elles ne représentent que des règles au minima et n'acquièrent force d'application que par leur transposition aux droits internes selon le principe moniste ou dualiste. Ceci justifié même l'existence de la règles

internationale. Il est évident que celle-ci n'est efficace que dans des ordres étatiques internes[956].

On se pose alors la question de la possibilité de développer un droit positif de la sécurité du transport aérien international, un droit formant un système, composé d'éléments réunis par un réseau de relations plus ou moins complexes.

La question de la mise en œuvre des règles de sécurité s'est imposée dans la deuxième partie de notre travail. Il nous a été important de déterminer les mécanismes d'incorporation des normes de sécurité aérienne dans le droit interne.

Le même concept se reproduit sur le plan régional. Les mesures d'exécution au plan régional sont adoptées par voie de comitologie; les ordres internes ou communautaires et les actes des Agences s'entremêlent; celui qui doit appliquer les règles de sécurité aérienne ou les faire appliquer sur le terrain de la surveillance est dépositaire d'une expérience dont il peut se prévaloir pour proposer des évolutions. Les rôles de l'AESA et de la FAA sur le plan régional sont reconnus à travers la réglementation qu'ils imposent et les outils de contrôle du degré d'applicabilité.

Ainsi, les règles de la sécurité de l'aviation civile résultent de deux modalités d'intervention publique, l'une héritée d'une administration nationale centralisatrice exerçant ses pouvoirs parfois en marge du droit, l'autre s'imposant au fil de l'intégration régionale. Au fond, cette évolution peut sembler l'aboutissement prévisible d'un système entièrement déterminé par une approche technicienne de la réglementation aérienne. Celle-ci apparaît à tous comme un idéal souhaitable pour procurer la sécurité des vols.

Cependant, ce mot nous semble assez fort pour être utilisé dans un secteur assez complexe et imprévisible que celui du transport aérien. Malgré les efforts entamés, la jurisprudence citée dans notre travail montre bel et bien que l'accident est le résultat de plusieurs facteurs. La défaillance de l'élément humaine est malheureusement toujours soulevée et par l'expert et par le juge. S'il est vrai que la quantité extraordinaire de recherche et de moyens techniques ont pu plus au moins éliminer les défaillances techniques, l'observation de la nature et les connections nomologiques montre que l'élément humaine

[956]- J. CARBONNIER, explique: ce qui est propre au droit, c'est « une mise en question organisée, une institution de contestation […], non pas du droit lui-même en tant que règle, mais de l'application de la règle au cas présent.

demeure le talon d'Achille de la sécurité aérienne. Normaliser l'aptitude humaine, parait une véritables Sisyphe. Pire, les règles elles-mêmes subissent les assauts du doute scientifique et l'objectivité dont elles seraient dépositaires se dérobe. L'incertitude fausse les règles, induisant un malaise, un sentiment d'échec de la norme et de dévoiement du « droit », qui semble réduit à l'impuissance. Cependant, la vision futuriste, celle de l'utilisation de l'« intelligence artificielle » changera peut être un jour la donne. Serions-nous donc amener à faire décoller un avion sans faire appel à l'humain ? Peut-être les techniques des drones seront utilisées dans le transport de personne? Dans ce cas l'homme n'aura pour fonction que celle du contrôle. Les efforts se concentreront peut être un jour autour d'un seul et unique élément, celui du facteur technique de l'aviation civile.

En tout état de cause, l'évolution technique et scientifique bouleverse les qualifications juridiques. Elle dilue les règles techniques et scientifiques dans des normes juridiques.

La responsabilité dans la gestion de la sécurité aérienne s'ajoute pour mettre en scène non seulement l'engagement de l'Etat face à la communauté internationale mais aussi le modelage du droit interne aux mesures de la nouvelle technologie. Le droit n'est plus celui traditionnelle définie par ses caractéristiques purement juridiques mais loin de là, le droit se modélise pour abriter en son sein des normes techniques enrobées d'effets juridiques. Elle induit ainsi des objectifs de performance au droit et fait du droit aérien, un droit à la fois réactif et proactif. Cependant, l'irruption de l'aléa secoue irrémédiablement les certitudes: le probable atténue la causalité, la mécanique des faits devient imprévisible, la réalité incognoscible défie les efforts des instances internationales. L'efficacité du droit est alors questionnée.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

• Aaron J. Gannon, « Flight Deck Aesthetics and Pilot Performance: New Uncharted Seas »in « Aviation human factor », second Ed, Press is an imprint of the Taylor & Francis Group, an informa business,part III,§16-1 .

• Abeyratne. R, « Aviation security law », Ed, Springer Heidelberg Dordrecht London New York 2010.

• Bantekas. I. & Nash S. « International Criminal Law » (2003), Cavendish Publishing Ltd. ; Shubber. S, « Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 — A new regime? » 22 International and Comparative Law Quaterly (1973).

• Belloti. J, « Les accidents aériens pour mieux comprendre », Ed, librairie d'Aix en Provence, 1998.

• Belotti, J « mieux comprendre le transport aérien », édition Vario 2012.

• Belotti. J, « Les accidents Aériens : pour mieux comprendre », éditeur, Librairie d'Aix en Provence1998.

• Bianchi, Séminaire de «Droit International Publique », Seconde édition, 2002-2003.

• Campbell. R.D. and M. BagshawHuman, « Performance and Limitations in Aviation », third edition blackwell science, Septembre 200.

• Chauveau. P, « Droit aérien ». In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 5 N°3, Juillet-septembre 1953. pp. 610-612.

• DAMAR. D, « Wilful Misconduct in International Transport Law », Ed,Springer 2011.

• Dennis. P, « L'Anglais dans le ciel des Antilles-Guyanes: phraséologie et sécurité linguistique » édition L'Harmattan 1992.

• Desfougères. E ; « Un siècle de tribulations incessantes en matière d'obligation de sécurité dans le transport de personnes » in « Le Droit des Transports dans tous ses états :

réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes », p. 199 à 216 et «L'obligation de sécurité : un centenaire bon pied, bon œil ! », JAC n° 118, novembre 2011.

• Diehl, Alan, «Air Safety Investigators: Using Science to Save Lives-One Crash at a Time» (2013); Xlibris Corporation. ISBN 9781479728930.

• DU PONTAVICE.E, DUTHEIL DE LA ROCHERE. J, MILLER. G, de Michel. De JUGLART, « Traité de droit aérien » Tome 1, p.49 n°64, LGDJ 1989.

• Ebermann H-J and Scheiderer; J (eds.), « Human Factors on the Flight Deck »,DOI: 10.1007/978-3-642-31733-0_1, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013.

• Gerstein. M, « Flirting with Disaster: Why Accidents are Rarely Accidental, New York, Sterling Publishing, 2008.

• J. JULIEN, « Le concept juridique de responsabilité », in Recueil des interventions du colloque « Mer et Responsabilité », Pedone, Paris, 2009.

• J.-P. Tosi, « Le nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes », in «Risques, accidents et catastrophes » LIBER AMICORUM en l'honneur de Madame le professeur MARIE-FRANCE STEINLÉ-FEUERBACH.

• Joseph. L, Sweeney, John Gillic, « Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources (Stone v. Continental Airlines)», Second Edition (June 1, 2012).

• LE TOURNEAU. Ph, « Droit de la responsabilité et des contrats », Ed, Dalloz action, 2012/2013.

• Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, « Traité de Droit aérien », 2ème Ed. LGDJ 1990, Tome 1, 1990.

• Nelson Daniel. N, « La coopération juridique internationale des démocraties occidentales en matière de lutte contre le terrorisme », Ed, l'Harmattan 1987.

• Paul Reuter, « Droit international public », 1ère éd., PUF, Paris, 1958.

• PRADON. F, « la responsabilité pénale de l'entreprise de transport aérien en cas d'accident aérien », Université Aix-Marseille III 2001.

• Rosine de BARBEYRAC, « Droit aérien ATPL-CPL-IR », éd. Institut Mermoz droit et réglementation, 2007.

• S.SUCHARITKUL, « Liability and Responsibility of the State of Registration or the Flag State in Respect of Sea-going vessels, Aircraft and Spacecraft Registered by National Registration Authorities.

• Sjoerd Kamminga. M, «the Aircraft Commander in Commercial Air Transportation », Ed,Springer Netherlands 1953.

• SOUSA SANTOS Boaventura, 1995, « Toward a New Common Sense - Law, Science and Politics in the Paradigmatic Transition», New York-London, Routledge, After the Law Series.

• TOSI. JP, « Le Nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes », in Mélanges en l'Honneur de Michel Cabrillac, Ed Dalloz-Litec, 1999.

• Traité des obligations Paris, Rousseau, 1922, tome 5, § 1237 et tome 6, § 599.

• UNMACK. T, «Civil Aviation : Standards and Liabilities », Ed, LLP, London, 1999.

• VILLEY Michel, 1977, « Esquisse historique sur le mot responsable », revue Archives de Philosophie du Droit,editeur Srey Paris,1977 , n° 22.

• X. Latour, « la sécurité et la sûreté des transports aériens ».

Thèses de doctorat :

• A. G. World Exports v. Amow air Dc Florida, 1990, 22 aviations cases 18. 221, I. H. Ph. DIEDERIKSVERSCHOOR, P. MENDES DE LEON.

• J. Sang Yool, « A legal analysis of aviation security under the international legal regime » faculty of law, institute of air and space lax McGill University, Montreal, Canada.

• Laurent TRAN, le régime uniforme de la responsabilité du transporteur aérien de personnes, LGDJ, Thèse Genève 2012.

• N.Marc, « Enjeux d'appropriation de l'espace aérien en France et en Europe : vers une territorialisation spécifique », thèse de doctorat sous la direction de Vincent VESCHAMBRE, Université d'Angers France, 2014.

Annales et annuaires

• BLOCH. C, « l'obligation contractuelle de sécurité », Ed, Presse universitaire d'Aix 2002.

• DEMPSEY (P. S.), « Blacklisting : banning the unfit from the heavens », Annals of Air and Space Law, vol. 32, 2007.

• Dobelle. JF, « Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application », annuaire français du droit international, Volume 49/ N°1, année 200.

• G. VINEY et P. JOURDAIN**,** « Les conditions de la responsabilité », LGDJ, 2ème éd, qui citent A.M. HONORE, *International Encyclopedia of comparative law*, vol. XI, *Torts.*

• HEERE (W. P.), « Problems of jurisdiction in air and outer space », in Reflections on principles and practice of international law, Essays in Honor of Leo J. Bouchez, GILL (T. D.) & HEERE (W. P.) Ed., Martinus Nijhoff Publishers, 2000.

• Kiss Alexandre-Charles, Lambrechts. C, « Les dommages causés au sol par les vols supersoniques », In: Annuaire français de droit international, volume 16, 1970. pp. 769-781. doi: 10.3406/ afdi. 1970. 1624, p9. http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1970_num_16_1_1624.

• Mankiewicz**.** RH, « Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale », annuaire français du droit international, Année 1958 Volume 4.

• Midle. M, « Aviation Safety and Security – Legal Management », 2004 Vol. XXIX, Annales de droit aérien et spatial.

Revue et journaux :

• A. Lemarié, « Transport aérien : révision des limites de responsabilité de la convention de Montréal », Rev. dr. des transports, avril 2010.

• De Belval. B, Rolland. B, « L'expert dit-il le droit ? », **Revue Droit de l'environnement** n° 142, octobre 2006.

• Journal de l'OACI, « Sécurité des pistes: Un aperçu du Symposium mondial 2011 de l'OACI sur la sécurité des pistes et pleins feux sur les mesures prises en la matière par un grand nombre d'États et industries », vol 66, N°2.

• Journal, « Aviation Civile magazine », n°359, Octobre 2011.

• Le journal le monde, article, « Crash d'Air Algérie : comment le BEA enquête-t-il sur les accidents d'avion ? », Publication due 29.07.2014.

• Le Tourneau, jirus.civil in « journal des tribunaux Luxembourg » n°5 du 5 Juin 2011.

• Les journaux des tribunaux Luxembourg du 5 Juin 2011, serie 15.

• Manin. A, « Le pouvoir de décision de l'OACI », Paris, LGDJ, 1970, p. 148 et s, in : Journal du droit international, volume 101.

• Revue internationale de droit comparé. Vol. 39 N°4, Octobre-décembre 1987, p. 834.

• Revue internationale de droit comparé. Vol. 5 N°3, Juillet-septembre 1953

• The American Journal of Comparative Law:a quarterly, vol.54,issue supplement,2006, http://digitalcommons.law.ggu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1556&context=pubs;

• V. Correia, « Chronique de droit aérien », revue française du droit aérien et spacial N°2, 2015.

• Von Caemmerer. E, « La responsabilité du fait des choses inanimées et le risque atomique », Revue internationale de droit comparé Année 1957 Volume 9 Numéro 4.

Marcel LE GOFF, Manuel de droit aérien privé, p.194

Recueil des cours, ateliers de travail et rapports :

• Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning (Doc 9756) and on the ICAO/AIG.

• AMERICAN INSTITUTE OF INTERNATIONAL LAW, « Restatement of the Law Third », vol. I, 1987.

• Assemblée Parlementaire, Documents De Séance: Session Ordinaire De Juin 2006,.voir aussi sur https://books.google.com/books?isbn=9287160260.

• Berezowski. C, Académie De Droit International De La Hay, Recueil Des Cours, Collected Courses, 1969, Volume 128.

• Christopher. P « Improving Healthcare Team Communication: Building on Lessons from Aviation and Aerospace », Nemeth University of Chicago, USA, Published by Ashgate Publishing Limited.

• Dix-huitième réunion du groupe régional AFI Point 3.1 de l'ordre du jour: Planification opérationnelle d'aérodrome, mise en œuvre (apirg/18, WP/39) kampala, Ouganda (27 – 30 mars 2012).

• Rapport « Confort et fluidité du parcours passager » sur l'évolution des infrastructures qui reflète une nouvelle manière de fluidifier le trafic des passagers. Le concept de « parcours » correspond à une tendance de rendre autonome le passager aérien au sein des aérogares., 27 avril 2011 Aéroports de Paris.

• Rapport d'enquête technique, bureau d'enquête et d'analyse d'accident d'aviation civil ''BEA MAROC '', événement ; « incident grave », le 08 Aout 2011, voir aussi site internet.

• Rapport d'information par la Commission des affaires européennes sur les intempéries et la navigation aérienne, présenté par le député Odile SAUGUE.

• Rapport du conseil fédéral Suisse, « La relation entre droit international et droit interne » Rapport en réponse au postulat 07.3764 de la Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats du 16 octobre 2007 et au postulat 08.3765 de la Commission des institutions politiques du Conseil national du 20 novembre 2008 du 5 mars 2010.

• SAUGUES (O.), L'Union européenne peut-elle assumer la responsabilité de la sécurité aérienne ?, Rapport d'information n°2164, Documents d'Information, Assemblée Nationale, Février 2010.

• United States (2012), « The Importance of Civil Aviation Authorities Involvement in the Implementation of the Global Air Navigation Plan », Working Paper for Agenda Item 6: Future Directions, Twelfth Air Navigation Conference, 19 to 30 November 2012, Montreal, Quebec, Canada.

Jurisprudence :

- Jurisprudence internationale

• Arrêt Pakistan, pourvoi 95.17726, C. Civil 1, 25 Novembre 1997.

• CA Paris 2 avril 1971 Air France c/ Dame Nicoli, RFDA 1971.

• CA Paris Pôle 4, chambre 11 26 Février 2013 n° 4, 11/03210, n°JurisData : 2013-003991.

• CA Paris, pôle 2, chambre 5, 5 avril 2011, Gazette du Palais 25-26 nov. 2011).

• Cassation, Première Chambre civile, arrêt du 11 juillet 2006 (no 1214 D, sur pourvoi. no. F 03- 18.141).

• CHAUVEAU (P.), « Droit aérien », Paris, Librairie Technique, Jurisclasseur, 1951, -351 Volume 4.

• Cour d'appel de Paris 16 novembre 1996 Mohamed et Autres c/ British Airways, Revue française de droit aérien et spatial 1998, N° 3.

• J. Verh oeven, « jurisprudence belge relative au droit nternational »,2 éme partie, 1966.

• Tribunal de grande instance de Paris 27 Mars 1997 consorts Duque c/ Avianca, Revue française de droit aérien et spatial 1998, n° 3.

• **Cour administrative d'appel de Paris, arrêt N° 96PA02799** du 10 février 1998.

• Affaire du West Carribean Airways.

• Cass. Civ. 1ère, 21 octobre 1997 (Bull. civ. I n° 287. D. 1998, jurisp. p. 271 note Philippe Brun ; D. 1999, Somm. Comm. p. 85 note A. Lacabats ; J.C.P. 1998 II 10103 note V. Varet ; Droit et Patrimoine 1998 p. 73 n° 1870 note F. Chabas.

• Cass. civ. 1ère, 30 avril 2009, n° 08-14883, 08-15187, 08-15273 et 08-15326.

• Cass. Civ., 21 novembre 1911, Dalloz 1913, 1ère partie.

• Cass. Civ., 21 novembre 1911, Zbidi Hamida contre la Compagnie Transatlantique.

• Cassation, chambre civil 1, audience publique du 7 décembre 2011, pourvoi 10-30919

• Civ., 21 novembre 1911 ; 27 janvier et 21 avril 1913, D. 1913. I. 249, note Sarrut.

• Cour de cassation - Première chambre civile Arrêt n° 1201 du 7 décembre 2011 (10-30.919).

• Cours de cassation, chambre civil, pourvoi n° 74-60.003 du 20 mars 1974, Bull. 1974, V, n° 197 ; Cours de cassation, chambre civil , 4 mars 1976, pourvoi n° 75-60.154, Bull. 1976, V, n° 142 ; 2e Civ., 29 novembre 1978, pourvoi n° 76-15.612, Bull. 1978, II, n° 252 ; 1re Civ., 28 avril 1982, pourvoi n° 81-11.438, Bull. 1982, I, n° 150 ; 2e Civ., 24 novembre 1993, pourvoi n° 92-11.917 ; Soc., 7 mai 1996, pourvoi n° 93-43.771 ; Soc., 27 mai 1999, pourvoi n° 98-60.309 ; 2e Civ., 7 décembre 2000, pourvoi n° 99-14.902,Bull. 2000, II, n° 163 ; 2e Civ., 15 février 2001, pourvoi n° 99-16.543 ; 3e Civ., 29 avril 2002, pourvoi n° 00-20.973).

• **Cour de cassation chambre criminelle Audience publique du mercredi 6 novembre 2013 N° de pourvoi: 13-84317.**

• Day v. Trans World Airlines Inc., 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975).

• Cass, civ, 1re, 18 janvier 1966 publié au bulletin, 1966, n° 38.

• Journal des tribunaux Luxembourg, « De la distinction entre obligation du moyen et obligation de résultat », Pile ou face, 05 Juin 2011, n°15.

• CPJI : Affaire Fausse Fat 1938 (Maroc). Tribunal Arbitraire : Affaire Rainbow Warrior, 1970: « toute violation par un Etat d'une obligation quelle que soit sa source engage sa responsabilité internationale.

• Chambre des Lords, arrêt du 12 décembre 1996, Abnett, Sidhu, et autres c/ British Airways., RFDAS n°200,1997.

• Gérard LEGIER, Cass. Civ., 1re, 15 juillet 1999, JDI Clunet 2000.

• Cass. Plén. 14 janvier 1977, JCP 1979 II 19059, note de Michel de JUGLART, Emmanuel du PONTAVICE.

• Cass. 1 re, civ., 6 juillet 1959, Rev. Crit. DIP. 1959, p.708, note de Batiffol.

• Cour d'appel de Lyon (Chambre civile 3, du 01 Décembre 2005, publié sur le site de Legifrance.

• Cass., civ, 1re, 19 novembre 1989, D. 1990. Martine REMOND-GOUILLOUD, note D. 1990.

• Cour de Cassation "Le temps dans la réparation du préjudice", minimisation du dommage et temporalité, rapport 2007.

• Cass. 2e civ, 19 juin 2003 ; Mme Dibaoui c/ Flamand, voir également le commentaire de Céline CASTETSRENARD, La victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable, La Semaine Juridique Edition Générale n° 45, 5 Novembre 2003, II 10170.

• Supreme Court of the United States AIR FRANCE, Petitioner v.Valerie Hermien SAKS.Argued Jan. 15, 1985.Decided March 4, 1985. cf égale ent civ., 1ère 12 décembre 2000, Dalloz 2001, p.1650 note de Christophe PAULIN.

• Affaire FULOP v. MALEV HUNGARIAN AIRLINES United States District Court, Southern District of New York October 29, 2001 HUNGARIAN AIRLINES.

• The Supreme Court implicitly reinforced the point when it stated: "Any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an unusual or unexpected event external to the passenger." *Saks*, 470 U.S. at 406, 105 S. Ct. 1338.

• Price v. Bristish airways 1992 WL 170679 (SDNY).

Tsevas v. Delta Air Lines, Inc., No. 97 Civ. 320, 1997 WL 767278 (N.D.Ill.Dec.1, 1997) (finding injuries were caused by an "accident" where assault by one passenger on another occurred after the flight attendant excessively served drinks to the attacker and refused to intervene or to change plaintiff's seat assignments).

• Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre civile 1 N. 179 P. 143 : Décision attaquée : Cour d'appel Paris (Chambre 1) , du 22 avril 1974.

• Sentence Salini c. Maroc, 23 juillet 2001 in François Fink, « l'imputabilité de la faute en droit de la responsabilité internationale » thèse en droit public 1er juin 2011.

• Le Tribunal de Grande Instance de Paris du 8 novembre 1995.

• Apport de la Cour de cassation 1976-1977.

• Affaire C-301/08 Irène Bogiatzi, épouse Ventouras contre Deutscher Luftpool e.a.(demande de décision préjudicielle, introduite par la Cour de cassation (Luxembourg)),«Politique des transports — Règlement (CE) nº 2027/97 — Convention de Varsovie — Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident — Délai pour l'introduction d'une action en indemnisation du préjudice subi». Questions préjudicielles — Compétence de la Cour — Limites — Convention internationale ne liant pas la Communauté — Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Varsovie) (Art. 234 CE).

• No. 91 Civ. 4947, 1992 WL 170679, at 3 (S.D.N.Y. July 7, 1992) (holding that situations in which a passenger is injured in a fight with another passenger would not justify the carrier's liability by virtue of Article 17 because the accident, which caused the damage, had no relation to the operation of the aircraft).

• Cour de cassation Arrêt n° 25Dossier n° 313/5/1/2008.

• Cass., civ., 1re, 15 janvier 2014, Aigle Azur c. Merah, n°11-27.962 , bull., civ.

Articles :

• « Aviation Safety Management Introducing a Systems Approach to Safety Management », régit par le personnel des services de sécurité et la Direction générale de Transports Canada Aviation civile en collaboration avec le personnel régional de Transports Canada Aviation civile.

• Alain SERIAUX, « La faute du transporteur », coll. economica, 1985, n°358

• Alleyn v. Port Authority of New York and New Jersey 58 F.Supp. 15, 27 Avi. 17130 (D.C. N.Y. 1999).

• Bellissent, contribution à l'analyse de la distinction entre obligations de moyens et obligations de résultat, L.G.D.J, in Journal des tribunaux Luxembourg, op cite, p. 62.

• Bernard PESTEL, « Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international »,

• CHENG. B, « The Law of International Air Transport », Revue internationale de droit comparé. Vol. 17 N°2, Avril-juin 1965. pp. 500-501

• Day v. Trans World Airlines Inc.; « The facts disclose that at the time of the terrorist attack, the plaintiffs had already surrendered their tickets, passed through passport control, and entered the area reserved exclusively for those about to depart on international flights »

• Ernst von Caemmerer, « La responsabilité du fait des choses inanimées et le risque atomique », Revue internationale de droit comparé Année 1957 Volume 9 Numéro 4 pp. 673-685.

• Grellière. V « La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », in Gazette du Palais 2 et 3 août 2006, p. 2

• Macdonald v. Air Canada 439 F.2d 1402 25 march 1971, George N. Tompkins, Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by theCourts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999,

• Marie-France STEINLÉ-FEUERBACH, « Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes », Riseo 2010, n°2, Etudes n°1

• Moufid. M, « aviation civil au Maroc»2006,

• Philippe DELECBECQUE, « Accident aérien et responsabilité du transporteur », Revue de droit des transports n° 6, Juin 2008,

• Rabinowitz v. Scandinavian Airlines, 741 F. Supp. 441 (SDNY 1990)., Paul B. LARSEN, La Joseph c. SWENNEY, John E. GILLICH, Aviation Law, Cases, laws and Sources, Martinus Nijoff Publishers, 2012, Tseng v. El AL Israel Airlines 525 US .155 (1999).

• Ricotta v Iberia Lineas Aereas de Espana, 482 F.Supp. 497 (EDNY1979) ; Knoll c Trans World Airlines, Inc., 610 F.Supp. 610 F. Supp. 844 844 (D.Colo.1985); Curran c Aer Lingus, 17 av. Cas. (CCH) 17,560 (SDNY1982) (J. Leval) de la Cruz c Dominicana de Aviacion 1989 WL 148660, 22 av. Cas. (CCH) 17,639 (SDNY1989).

• Rrapport Moebus Aviation 2008,

• S.Cestau, « L'incertitude, un moteur de la connaissance, à pratiquer sans modération », article, Novembre 2013.

• SCHRENZEL. G, « Les passagers perturbateurs : aspects civils et pénaux en droit international », Annales of Air and space law, Institut Mc gill, 1999, p.219. 574 Bernard PESTEL, Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international,

• Séminaire « obligation de sécurité et transports de personnes », Mercredi 3 mars 2010, à l'I.U.T. de Mulhouse voir aussi le site internet :

• WEIGAND, « Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention », American University International Law Review, Volume 16, Issue 4 Article 1, 2001 ;

Actes et colloque :

• Christoph Eberhard, « La responsabilité» (Version enrichie de la communication présentée lors de la rencontre du groupe de recherche interculturel sur la responsabilité, Château de Dravert, La Guiche, France, 29/06 – 3/07/2006 et version provisoire de : Christoph Eberhard, « La responsabilité en France: Une approche juridique face à la complexité du monde », in Edith Sizoo (dir), Responsabilité et cultures du monde. Dialogue autour d'un défi collectif, Éditions Charles Léopold Mayer, Paris, 2008,

• Eric DESFOUGERES, Voyageurs : réparer à tout prix, Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes, actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier

• Gérard Montigny « colloque du 18 Janvier 2005 organisé par le centre Sécurité et défense de l'Université Paris V (René Descartes).

• L. Grard « L'obligation de sécurité et le transporteur de personnes », in L'obligation de sécurité, Actes du colloque de Bordeaux IV du 22 mai 2002, Presses Universitaires de Bordeaux, 200 ;

• Vallet. B, Jacobe J.F. Peckels. B, « *Déontologie et responsabilité de l'expert en justice*» 5^{ieme} colloque de la compagnie des experts près de la cour d'appel de Reins, 201.

Dictionnaire juridique :

• Gérard Cornu, « dictionnaire Vocabulaire juridique », 7ème éd., Paris, Universitaires de France, 1998

Webographie

- http://2012.coop/en/ga
- http://2012.coop/en/basics/ica-rules-bye-laws
- www.aci.aero/apex
- www.Easa.eu.int
- www.faa.gov
- www.icao
- www.unodc.org/unodc/terrorism_convention_aircraft_seizure.html
- www.lesechos.fr
- www.journal-aviation.com/actualites/24839-usa-la-faa-publie-les-nouvelles-regles-definitives-sur-la-formation-des-pilotes
- www.faa.gov
- http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/aircraft-accident-reports/AAR79 07.pdf
- http://www.air-journal.fr/2014-06-25-crash-dasiana-airlines-les-pilotes-en-cause-mais-pas-seulement-5109389.html
- http://www.asias.faa.gov/
- http://asrs.arc.nasa.gov/
- internet : www.perspective.usherbrooke.ca.
- http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Mag_DGAC_AC_359-1-2.pdf
- http://www.bea.aero/docspa/2011/f-xc110808/pdf/f-xc110808.pdf
- http://wwrbdi.bruylant.be/.../rbdi%201992.2%20-%20pp.%20599%20Ã %2063
- http://www.icao.int/publications/catalogue/cat_2012_fr.pdf], 30/10/12
- https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000007436 23
- http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2003_num_49_1_3761
- http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/114000507/index.shtml
- http://www.air-journal.fr/tag/liste-noire
- http://pedone.info/rfdas/274/274-aerien.html

- https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01067892 http://www.opex360.com/2016/06/24/otan-la-france-simplique-dans-la-defense-des-pays-baltes/
- https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambres_mixtes_2740/domingo_avocat_11990.html
- https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambres_mixtes_2740/domingo_avocat_11990.html
- http://www.cerdacc.uha.fr/data/p5/pdf/pdf_content/CRseminaire2010Desfougeres.pdf
- http://riseo.fr/Obligation-de-securite-et-86#33-Notes_haut_Article_Eric_D_foug_res_Revue 02
- http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf?
- www.ifurta.org.
- www.ifurta.org/downloads/passagersindisciplines.pdf.
- www.lematin.ma/express/...maroc...programme--safa-/202114.html
- http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/OAC_2008__2009_tome1.pdf.
- www.developpement-durable.gouv.fr/.../Guide_pratique_sur_les_system...
- www.developpement-durable.gouv.fr/.../Guide_pratique_sur_les_system..., p. 4.
- http://www.caa.lv/upload/userfiles/files/SMS/Transport%20Canada/TP13739b%20intro%20to%20SMS.pdf
- http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1970_num_16_1_1624.
- Juris.civil, n° 84 in www.jtl.lu,
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_aérien
- www.liberation.fr/france-archive/1996/11/13/otages-en-irak-british-airways-paiera-la-compagnie-est-condamnee-en-appel-a-verser-26-millions-a-61-188665
- www.courdecassation.fr/venements_23/colloques_formations_4/2006_55/droit_reparation_9645.htl
- www.toupie.org/Dictionnaire/Faute.htm;
- www.leconomiste.com/article/dossier-emploi65279point-de-droit-la-faute-professionnelle
- www.cours-de-droit.net/cours-de-droit-de-la-responsabilite-c27647334.
- www.persee.fr/issue/ridc_0035-3337_1987_num_39_4
- law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/175/651/2418844
- leagle.com.

- http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/175/651/2418844/
- www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000006996638
- www.leagle.com. Paul B. LARSEN, p.427-436
- http://cdgfacile.com/informations-passagers/enregistrement-depart-roissy-cdg-paris/.
- www.Leagle.com
- www.rue89lyon.fr/2013/11/25/lincertitude-un-moteur-de-la-connaissance-pratiquer-sans- moderation/,
- www.rue89lyon.fr/2013/11/25/lincertitude-un-moteur-de-la-connaissance-pratiquer-sans-moderation/ marocain
- www.courdecassation.fr/IMG/pdf/bull_crim_1311.pdf,
- www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2006_2284/quatrieme_partie_jurisprudence_cour_2293/communautaire_droit_2313/conventions_internationales_10053.html,
- http://riseo.fr/Obligation-de-securite-et-86#33
  Notes_haut_Article_Eric_D_foug_res_Revue 02.

.

Tables des matières

Liste des principales abréviations **0**

Plan sommaire **3**

Introduction **4**

PARTIE I : LA REASALISATION DE LA SECURITE AERIENNE **19**

Chapitre I- les particularités juridico-institutionnelles de la Sécurité aérien **22**

Section I : La mitigation de l'assise institutionnelle **22**

Paragraphe I - les institutions à connotation internationale **23**

A- L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale **24**

B- L'association internationale du transport aérien IATA **30**

C- Le conseil international des aéroports (L'ACI) **35**

Paragraphe II - les institutions à connotation régionale **39**

a) L'agence Européenne De La Sécurité Aérienne: L'AESA **40**

b) Federal Aviation Administration (la FAA) **42**

C- les organisations de sécurité du transport aérien en Afrique **45**

Paragraphe III- les institutions à connotation nationale **51**

a) Direction générale de l'aviation civil au Maroc en tant qu'autorité de contrôle **52**

b) Office nationale des aéroports en tant que prestataire de service **55**

c) Les institutions de formations en sécurité aérienne **57**

1- L'académie internationale VI de l'Aviation Civile **58**

2- Le centre international de sûreté de l'aviation civil (AVSEC) **59**

Section II- la dispersion de l'assise juridique **61**

Paragraphe I : Le cadre normatif international de la sécurité **61**

a) La sécurité en tant que fondement des annexes de l'OACI : esquisse d'une herméneutique juridique de la sécurité du transport aérien **64**

b) Les conventions internationales ratifiées par le Maroc en tant que gardiennes de la sécurité **79**

1- La convention de Tokyo de 1963 ..... **80**

2- La convention de la Haye 1970 86

3- La convention de Montréal de 1971 et son protocole additionnel de 1988 90

Paragraphe II : Le cadre normatif Européenne **95**

a) Réglementation de base de la sécurité du transport aérien en Europe 97

b) Règlements connexes 99

Paragraphe III- le cadre normatif national **104**

a) Réglementation de base: La loi n°40-13 portant code de l'aviation civile 104

b) Règlementation spécifique 108

Chapitre II- les particularités socio-économiques de la Sécurité aérien **113**

Section I - la composante humaine de la sécurité aérienne **113**

Paragraphe I- le facteur humain à l'épreuve des exigences de la navigabilité **115**

A- La nécessité de la compétence professionnelle 115

a) Le renforcement légal de la formation en Europe 116

b) Le renforcement légal de la formation aux USA 122

c) Le renforcement légal de la formation au Maroc 125

a) L'interaction de l'équipage avec l'équipement 132

b) L'interaction Humain-Humain et leur impact sur la sécurité du vol 134

1- La Communication pilot -Contrôleur: une phraséologie spécifique aux pilotes et aux contrôleurs 135

c) Interaction cabine cockpit 140

Paragraphe II – Le facteur humain à l'épreuve des exigences du poste de pilotage **142**

A- ***La normalisation de la conception du poste de pilotage 144***

B- ***La normalisation du contrôle du poste de pilotage 148***

Section II - La composante technique de la sécurité du transport aérien **150**

Paragraphe I - Lélément technique à l'épreuve de la navigabilité **150**

A- La certification : un engagement sans faille pour la sécurité de la navigabilité aérienne 152

a) Les types de certification 153

B- les principes fondamentaux de la maintenance 154

a) Les exigences réglementaires 155

b) Les exigences techniques de maintenance **157**

Paragraphe II- les règles techniques au regard des besoins opérationnels de la navigation **158**

A- La construction normative transnationale des infrastructures aéroportuaires **159**

a) Les éléments de base de la certification des aérodromes **160**

1- Les caractéristiques physiques d'aérodrome nécessaire à la certification **161**

1-1- Les installations d'aérodrome **162**

1-2- Les services aux aérodromes **168**

2- Caractéristiques techniques d'aérodrome nécessaires à sa certification **173**

2- 1- Servitudes aéronautiques de dégagement **173**

2-2- Les servitudes aéronautiques de balisage **177**

3- Equipement aux aérodromes **179**

3-1- Les équipements de bases **179**

3-2- Equipements particuliers **181**

B- Le processus de certification d'aérodrome **184**

a) La demande de certification **184**

b) Manuel sur la certification des aérodromes en tant que source de responsabilité **187**

Conclusion de la première partie **194**

Partie II : La mise en œuvre de la sécurité du transport aérien **195**

Chapitre I- De l'incorporation à l'exécution de la réglementation de la sécurité aérienne **198**

Section I- L'incorporation de la réglementation de la sécurité Aérienne au droit interne **198**

Paragraphe I- L'exécution Etatique **200**

A- L'obligation d'exercer une juridiction et un contrôle : Le diptyque juridiction/contrôle **200**

a) La source de l'obligation de juridiction **200**

b) L'obligation de contrôle en tant que corollaire de l'obligation de réglementation **208**

B- Les limites d'une mise en œuvre effective des obligations internationales des Etats contractants……..**214**

a) Les atténuations conventionnelles d'attribution de certains pouvoirs de contrôle **214**

b) L'affaiblissement du pouvoir exclusive des Etats contractants dans les espaces internationaux: la compétence concurrente des Etats de survol et d'atterrissage **216**

Paragraphe II- L'exécution du transporteur aérien de la réglementation de la Sécurité Aérienne **225**

A- L'obligation de sécurité du transporteur aérien **226**

b) La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat avec la responsabilité de plein droit du transport aérien de personnes **228**

B- L'obligation du passager en tant qu'accessoire de l'obligation de sécurité du transporteur **231**

a) L'obligation du passager de se conformer aux exigences de sécurité durant le parcours d'embarquement **231**

b) L'obligation de discipline à bord de l'aéronef **232**

Section II – L'effectivité de l'uniformisation **238**

Paragraphe I - Refonte réglementaire technique **238**

A- Les conséquences juridiques de l'ouverture du ciel **239**

a) Sur le plan réglementaire **240**

b) Sur le plan institutionnel **240**

B- L'émergence des règles de sécurité **240**

a) Les règles relatives aux aéronefs **245**

b) Les règles relatives aux individus **245**

1- Endurcissement de la réglementation des facteurs humains **255**

1-1- Acceptation mutuelle des licences du personnel **256**

1-2- Le temps de travail des équipages **258**

2 - Les éléments critiques De la réglementation des facteurs humains **264**

c) Perspectives relatives à l'élément humain de la sécurité **269**

Paragraphe II- Aboutissement de la nouvelle reforme **271**

A- Emergence des règles de gestion de la sécurité **272**

a) De l'approche réglementaire traditionnelle vers une approche de performance moderne **272**

b) L'amélioration continue du système et la corrélation entre législation et exigences réglementaires opérationnels **279**

B- Les domaines d'intervention de l'Etat **282**

a) Programme national de sécurité (PNS) **282**

1- Politique de mise en œuvre du programme nationale de sécurité **283**

2- Les éléments de la mise en application du PNS **284**

b) Responsabilités de l'Etat en matière de mise en œuvre du PNS **288**

Chapitre II- la responsabilité consécutive de l'inexécution de la réglementation de la Sécurité Aérien..... **292**

Section I- La conception statique de la responsabilité..... **292**

Paragraphe I- la responsabilité de l'Etat **293**

CA- ***La responsabilité propre de l'Etat en tant qu'exécuteur de l'obligation internationale***..... **293**

a) La responsabilité de l'Etat quant à l'application des règles internationales **294**

B- La responsabilité subsidiaire de l'Etat (l'encadrement de la responsabilité privée par la mise en cause de l'obligation d'indemnisation dans le chef de l'Etat)..... **301**

a) la répartition des responsabilités entre les acteurs privés et l'Etat..... **301**

b) Responsabilité subsidiaire en tant que recours contre les défaillances de la responsabilité privée**…….306**

Paragraphe II- La responsabilité du transporteur aérien..... **310**

A- La responsabilité du transporteur aérien au regard des notions de risque et de sécurité **310**

a) Le risque, caractéristique essentielle de la navigation aérienne **311**

b) La dissociation de la notion de risque et d'accident aérien **312**

B- La responsabilité du transporteur aérien de passager en cas d'accident **316**

a) Le régime uniforme applicable en cas d'accident..... **316**

1- L'exclusivité du droit conventionnel en tant que base uniforme dans la détermination de la responsabilité **317**

2- L'exclusivité de la Convention à l'épreuve des juges: cas d'illustration **321**

2-1- L'exclusivité de la Convention contre le recours fondé sur le droit commun: le cas de la prise d'otage des passagers du vol British Airways 149 à Koweit City en 1990 (un même événement, deux solutions) **321**

2- Le renvoi du droit européen et du droit interne à l'application exclusive du droit conventionnel en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident..... **326**

a) Les cas d'exonération du transporteur..... **328**

1- Le fait ou faute de la victime **329**

1-1- La consécration de la faute concomitante comme limite à la responsabilité dans le droit conventionnel **329**

1-2- La relativité de la faute de la victime (Une négligence, un acte ou une omission préjudiciable)..... **331**

2- Le fait ou la faute d'un tiers (L'absence de faute du transporteur aérien pour la part excédant 113 000 DTS)..... 334

2- 1- Les actes des tiers susceptibles d'entraîner l'exonération du transporteur aérien 335

2-1-1- L'acte d'un passager envers un autre 335

2-1-2- Les actes de terrorisme et de piraterie..... 340

2-1-1-3- constructeur aéronautique comme tiers défaillant 340

2-3- Qu'en est-il de la force majeure pure ou du « God 's Act » ? 342

B- La délimitation spatiale de la responsabilité du transporteur aérien 344

a) La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux européens..... 344

1- Les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne 344

2- Délimitation de la période de transport durant laquelle le passager est pris en charge par le transporteur aérien 346

b) Période de responsabilité du transporteur selon les tribunaux Américains 350

1- jurisprudence rendu dans l'affaire Day v. Trans World Airlines inc. 351

2- L'enseignement jurisprudentiel tiré de l'affaire Day v. Trans World Airlines inc..... 354

Section II- la conception dynamique de la Sécurité aérienne..... 356

Paragraphe I - L'encadrement des enquêtes..... 356

A- L'enquête administrative..... 357

a) Objet de l'enquête administrative 358

b) Organisme des enquêtes administratives..... 358

c) La conduite de l'enquête administrative..... 361

B- L'enquête judiciaire..... 366

a) Le déroulement de l'enquête..... 367

b) La lecture des faits sur la scène judicaire 370

Paragraphe II- L'encadrement de la responsabilité..... 371

A- Les règles de compétence rationé loci..... 371

a) La primauté des règles de compétence du droit conventionnel 372

b) La limite au droit optionnel des règles conventionnelles..... 374

B- Les règles ordinaires de la compétence territoriale..... 379

a) l'action civile **..... 379**

b) La détermination de la loi pénale nationale**..... 381**

Conclusion de la deuxième partie 384

Conclusion générale 385

Bibliographie…….....……388

Table des matières…….……...……..403

Cette thèse, réalisée sous la direction du Professeur **Abdellah MARGHICH**, est consacrée à la l'étude des droits et pratiques de la sécurité du transport aérien des passagers. Sa finalité est de mesurer le niveau de sécurité du transport aérien dans le monde en générale et au Maroc en particulier.

Résume de thèse

Né d'une imbrication de plusieurs branches juridiques, le droit de la sécurité du transport aérien constitue une hydre normative dont l'ossature est empruntée des disciplines qu'il embrasse. Il questionne le scientifique avant le juriste et se pose dans le rang d'un droit purement technique. Œuvre d'une imbrication de plusieurs normes techniques, scientifiques et juridiques, il assemble un corpus de normes cohérent autour du fait aérien, les module à son intérêt et oriente leur interprétation. Droit hypertrophie, il engendre un régime et un esprit qui lui sont propres.

Les sources applicables forment une nébuleuse des règles, qu'il nous a fallu délimiter pour apprécier l'étendue des normes applicables à la sécurité du transporteur aérien. La complémentarité des sources est incontestable, elle crée des principes et préceptes nouveaux pour répondre aux situations produites par le nouvel essor de l'aviation civile. La superposition des droits permet d'obtenir des résultats qui n'auraient pas pu être atteints s'ils avaient été appliqués de manière dissociée. C'est en effet de cette complexité de la législation que née le dynamisme de rafraichissement de la réglementation, de son adaptation à la technicité du secteur.

L'édifice normatif de l'aviation civile, prescriptif, ne tolère pas la distanciation. Il se doit d'envisager de manière exhaustive toutes les situations dont lesquelles le risque et acceptable. L'organisation internationale de l'aviation civile joue à ce propos un rôle prépondérant. Les normes promulguées par son Conseil s'impose à tous les Etats signataires et impose une uniformisation internationale. La plupart de ces règles s'appliquent aux transports aériens internes en raison tant de l'identité des besoins que du désir des Etats de soumettre les vols au-dessus de leur territoire à une seule et même réglementation quelle que soit la nationalité, la destination ou la provenance de l'avion. Ce pendant elles restent insuffisantes pour assurer une parfaite uniformisation internationale. Elles ne représentent que des règles au minima et n'acquièrent force d'application que par leur transposition aux droits internes

selon le principe moniste ou dualiste. Ceci justifié même l'existence de la règles internationale. Il est évident que celle-ci n'est efficace que dans des ordres étatiques internes.

On se pose alors la question de la possibilité de développer un droit positif de la sécurité du transport aérien international, un droit formant un système, composé d'éléments réunis par un réseau de relations plus ou moins complexes.

La question de la mise en œuvre des règles de sécurité s'est imposée dans la deuxième partie de notre travail. Il nous a été important de déterminer les mécanismes d'incorporation des normes de sécurité aérienne dans le droit interne.

Le même concept se reproduit sur le plan régional. Les mesures d'exécution au plan régional sont adoptées par voie de comitologie; les ordres internes ou communautaires et les actes des Agences s'entremêlent; celui qui doit appliquer les règles de sécurité aérienne ou les faire appliquer sur le terrain de la surveillance est dépositaire d'une expérience dont il peut se prévaloir pour proposer des évolutions. Les rôles de l'AESA et de la FAA sur le plan régional sont reconnus à travers la réglementation qu'ils imposent et les outils de contrôle du degré d'applicabilité.

Ainsi, les règles de la sécurité de l'aviation civile résultent de deux modalités d'intervention publique, l'une héritée d'une administration nationale centralisatrice exerçant ses pouvoirs parfois en marge du droit, l'autre s'imposant au fil de l'intégration régionale. Au fond, cette évolution peut sembler l'aboutissement prévisible d'un système entièrement déterminé par une approche technicienne de la réglementation aérienne. Celle-ci apparaît à tous comme un idéal souhaitable pour procurer la sécurité des vols.

Cependant, ce mot nous semble assez fort pour être utilisé dans un secteur assez complexe et imprévisible que celui du transport aérien. Malgré les efforts entamés, la jurisprudence citée dans notre travail montre bel et bien que l'accident est le résultat de plusieurs facteurs. La défaillance de l'élément humaine est malheureusement toujours soulevée et par l'expert et par le juge. S'il est vrai que la quantité extraordinaire de recherche et de moyens techniques ont pu plus au moins éliminer les défaillances techniques, l'observation de la nature et les connections nomologiques montre que l'élément humaine demeure

le talon d'Achille de la sécurité aérienne. Normaliser l'aptitude humaine, parait une véritables Sisyphe. Pire, les règles elles-mêmes subissent les assauts du doute scientifique et l'objectivité dont elles seraient dépositaires se dérobe. L'incertitude fausse les règles, induisant un malaise, un sentiment d'échec de la norme et de dévoiement du « droit », qui semble réduit à l'impuissance. Cependant, la vision futuriste, celle de l'utilisation de l'« intelligence artificielle » changera peut être un jour la donne. Serions-nous donc amener à faire décoller un avion sans faire appel à l'humain ? Peut-être les techniques des drones seront utilisées dans le transport de personne? Dans ce cas l'homme n'aura pour fonction que celle du contrôle. Les efforts se concentreront peut être un jour autour d'un seul et unique élément, celui du facteur technique de l'aviation civile.

En tout état de cause, l'évolution technique et scientifique bouleverse les qualifications juridiques. Elle dilue les règles techniques et scientifiques dans des normes juridiques.

La responsabilité dans la gestion de la sécurité aérienne s'ajoute pour mettre en scène non seulement l'engagement de l'Etat face à la communauté internationale mais aussi le modelage du droit interne aux mesures de la nouvelle technologie. Le droit n'est plus celui traditionnelle définie par ses caractéristiques purement juridiques mais loin de là, le droit se modélise pour abriter en son sein des normes techniques enrobées d'effets juridiques. Elle induit ainsi des objectifs de performance au droit et fait du droit aérien, un droit à la fois réactif et proactif. Cependant, l'irruption de l'aléa secoue irrémédiablement les certitudes: le probable atténue la causalité, la mécanique des faits devient imprévisible, la réalité incognoscible défie les efforts des instances internationales. L'efficacité du droit est alors questionnée. du transport aérien offre un exemple topique. Issu d'une imbrication de plusieurs normes techniques, scientifiques et juridiques, le droit de la sécurité aérienne assemble un corpus de normes cohérent autour du fait aérien, les module à son intérêt et oriente leur interprétation. Droit mouvant, il engendre un régime et un esprit qui lui sont propres.

Les sources applicables forment une nébuleuse des règles, qu'il nous a fallu délimiter pour apprécier l'étendue des normes applicables à la sécurité du transporteur aérien. La complémentarité des sources est incontestable, elle crée des principes et préceptes nouveaux pour répondre aux situations produites par le nouvel essor de l'aviation civile. La superposition des droits permet d'obtenir

des résultats qui n'auraient pas pu être atteints s'ils avaient été appliqués de manière dissociée. C'est en effet de cette complexité de la législation que née le dynamisme de rafraichissement de la réglementation, de son adaptation à la technicité du secteur.

L'édifice normatif de l'aviation civile, prescriptif, ne tolère pas la distanciation. Il se doit d'envisager de manière exhaustive toutes les situations dont lesquelles le risque et acceptable. L'organisation internationale de l'aviation civile joue à ce propos un rôle prépondérant. Les normes promulguées par son Conseil s'impose à tous les Etats signataires et impose une uniformisation internationale. La plupart de ces règles s'appliquent aux transports aériens internes en raison tant de l'identité des besoins que du désir des Etats de soumettre les vols au-dessus de leur territoire à une seule et même réglementation quelle que soit la nationalité, la destination ou la provenance de l'avion. Ce pendant elles restent insuffisantes pour assurer une parfaite uniformisation internationale. Elles ne représentent que des règles au minima et n'acquièrent force d'application que par leur transposition aux droits internes selon le principe moniste ou dualiste. Ceci justifié même l'existence de la règles internationale. Il est évident que celle-ci n'est efficace que dans des ordres étatiques internes.

On se pose alors la question de la possibilité de développer d'un droit positif de la sécurité du transport aérien international, un droit formant un système, composé d'éléments réunis par un réseau de relations plus ou moins complexes.

La question de la mise en œuvre des règles de sécurité s'est imposée dans la deuxième partie de notre travail. Il nous a été important de déterminer les mécanismes d'incorporation des normes de sécurité aérienne dans le droit interne.

Le même concept se reproduit sur le plan régional. Les mesures d'exécution au plan régional sont adoptées par voie de comitologie; les ordres internes ou communautaires et les actes des Agences s'entremêlent; celui qui doit appliquer les règles de sécurité aérienne ou les faire appliquer sur le terrain de la surveillance est dépositaire d'une expérience dont il peut se prévaloir pour proposer des évolutions. Les rôles de l'AESA et de la FAA sur le plan régional sont reconnus à travers la réglementation qu'ils imposent et les outils de contrôle du degré d'applicabilité.

Ainsi, les règles de la sécurité de l'aviation civile résultent de deux modalités d'intervention publique, l'une héritée d'une administration nationale centralisatrice exerçant ses pouvoirs parfois en marge du droit, l'autre s'imposant au fil de l'intégration régionale. Au fond, cette évolution peut sembler l'aboutissement prévisible d'un système entièrement déterminé par une approche technicienne de la réglementation aérienne. Celle-ci apparaît à tous comme un idéal souhaitable pour procurer la sécurité des vols.

Cependant, ce mot nous semble assez fort pour être utilisé dans un secteur assez complexe et imprévisible que celui du transport aérien. Malgré les efforts entamés, la jurisprudence citée dans notre travail montre bel et bien que l'accident est le résultat de plusieurs facteurs. La défaillance de l'élément humaine est malheureusement toujours soulevée et par l'expert et par le juge. S'il est vrai que la quantité extraordinaire de recherche et de moyens techniques ont pu plus au moins éliminer les défaillances techniques, l'observation de la nature et les connections nomologiques montre que l'élément humaine demeure le talon d'Achille de la sécurité aérienne. Normaliser l'aptitude humaine, parait une véritables Sisyphe. Pire, les règles elles-mêmes subissent les assauts du doute scientifique et l'objectivité dont elles seraient dépositaires se dérobe. L'incertitude fausse les règles, induisant un malaise, un sentiment d'échec de la norme et de dévoiement du « droit », qui semble réduit à l'impuissance. Cependant, la vision futuriste, celle de l'utilisation de l'« intelligence artificielle » changera peut être un jour la donne. Serions-nous donc amener à faire décoller un avion sans faire appel à l'humain ? Peut-être les techniques des drones seront utilisées dans le transport de personne? Dans ce cas l'homme n'aura pour fonction que celle du contrôle. Les efforts se concentreront peut être un jour autour d'un seul et unique élément, celui du facteur technique de l'aviation civile.

En tout état de cause, l'évolution technique et scientifique bouleverse les qualifications juridiques. Elle dilue les règles techniques et scientifiques dans des normes juridiques.

La responsabilité dans la gestion de la sécurité aérienne s'ajoute pour mettre en scène non seulement l'engagement de l'Etat face à la communauté internationale mais aussi le modelage du droit interne aux mesures de la nouvelle technologie. Le droit n'est plus celui traditionnelle définie par ses caractéristiques purement juridiques mais loin de là, le droit se modélise pour abriter en son sein des normes techniques enrobées d'effets juridiques. Elle

induit ainsi des objectifs de performance au droit et fait du droit aérien, un droit à la fois réactif et proactif. Cependant, l'irruption de l'aléa secoue irrémédiablement les certitudes: le probable atténue la causalité, la mécanique des faits devient imprévisible, la réalité incognoscible défie les efforts des instances internationales. L'efficacité du droit est alors questionnée.