

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

**LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS AÉRIENS DE L'UNION
EUROPÉENNE : COMPÉTENCE PARTAGÉE OU OCCUPATION DU
TERRAIN ?**

par

MATHIEU VAUGEOIS

FACULTÉ DE DROIT

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maîtrise en droit des affaires LL.M.

Juillet, 2011

© Mathieu Vaugeois

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
FACULTÉ DES ÉTUDES SUPÉRIEURES

Ce mémoire intitulé :

LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS AÉRIENS DE L'UNION
EUROPÉENNE : COMPÉTENCE PARTAGÉE OU OCCUPATION DU TERRAIN ?

présenté par :

MATHIEU VAUGEOIS

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Marie-Claude Rigaud, président-rapporteur
Nanette Neuwahl, directrice de recherche
Guy Lefebvre, membre du jury

Résumé

L'objet de ce travail vise à déterminer si le transport aérien en Europe relève d'une compétence partagée entre l'Union européenne (UE) et les États membres, ou s'il s'agit plutôt d'une occupation du terrain par l'UE dans cette matière ? Ainsi, nous verrons en quoi consiste le cadre réglementaire communautaire portant sur le transport aérien en Europe. Dans un premier temps, nous porterons notre attention sur des aspects généraux entourant l'aviation en Europe, comme par exemple la mise en place d'un marché unique de l'aviation ainsi que les ententes « ciel ouvert ». Puis, dans un second temps nous procéderons à l'analyse du cadre réglementaire spécifique portant sur des aspects tels que l'environnement, les droits des passagers aériens, la sécurité et la sûreté.

Mots-clés : *Transport aérien, droit de l'Union européenne, compétence partagée, compétence externe, occupation du terrain.*

Abstract

The purpose of this study is to determine whether air transport in Europe is a shared competence between European Union (EU) and the Member States, or whether it is an a field under the jurisdiction of the EU in this specific area. We will review the EU regulatory framework on air transport in Europe. Initially, we will focus on issues concerning aviation in general in Europe, such as the establishment of a single market for aviation and "open skies" agreements. Then, we will analyze the specific regulatory framework such as the environment, protection of air passengers, the security and safety.

Keywords: Air Transportation, European Union Law, Shared Competence, External Competence, Occupation of the Field.

ABRÉVIATIONS

AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
AFDI	Annuaire français de droit international
Ann. Air & Space L.	Annales de droit aérien et spatial
ASL	Air and Space Law
ASM	Gestion de l'espace aérien
ATMF	Gestion des courants de trafic aérien
Bull. OACI	Bulletin de l'OACI
Cah. Drt. Europ.	Cahiers de droit européen
CE	Communauté Européenne
CECA	Communauté Économique de l'Acier et du Charbon
CEE	Communauté Économique Européenne
CJCE	Cour de Justice des Communautés Européennes
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
CEAC	Commission Européenne de l'Aviation Civile
CTA	Certificat de transporteur aérien
DB	Deutsch Bahn
FABEC	Bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe Central
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GATS	General Agreement on Trade and Services
GES	Gaz à effets de serres
IATA	Association Internationale du Transport Aérien
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements

JOUE	Journal Officiel de l'Union Européenne
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONU	Organisation des Nations Unies
PCRD	Programme-cadre de recherche et de développement technologique
PNR	Passenge Name Record
R.D.U.E.	Revue du droit de l'Union européenne
RÉSIV	Région Européenne Supérieure d'Informations de Vols
RFA	République Fédérale d'Allemagne
Rev. dr. trans.	Revue de droit des transports
R.F.D.A.	Revue française de droit aérien
R.F.D.A.S.	Revue française de droit aérien et spatiale
RMCUE	Revue du marché commun de l'Union européenne
RTD eur.	Revue trimestrielle de droit européen
SCEQE	Système communautaire d'échange de quotas d'émissions de GES
S.I.R.	Systèmes Informatisés de Réservation
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
TFUE	Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
UE	Union Européenne

AUTEURS FRÉQUEMMENT CITÉS

BIEBER : Roland BIEBER, Francesco MAIANI et Marie DELALOYE, *Droit européen des transports*, coll. « Dossiers de droit européen », Helbing & Lichtenhahn/Genève, Bâle, Munich; Bruylant/ Bruxelles; L.G.D.J./Paris, 2006.

BOURQUI : Dominique Paola BOURQUI, *L'accès au marché unique du transport aérien dans l'Union européenne*, Helbing & Lichtenhahn Verlag/Bâle; Bruylant/ Bruxelles; L.G.D.J./Paris, 2006.

DECOSTER : François DECOSTER et Frédéric VERSINI, *UE :La politique des transports Vers une mobilité durable*, coll. « Réflexe Europe », La documentation française, Paris, 2009.

DEMPSEY: Paul Stephen DEMPSEY, *European Aviation Law*, Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2004.

GRARD : Loïc GRARD, *Droit communautaire des transports aériens*, Dossiers JOLY, JOLY Éditions, 1996.

HAVEL: Brian F. HAVEL, *Beyond Open Skies*, Aviation Law and Policy Series, Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2009.

NAVEAU : Jacques NAVEAU, Marc GODFROID et Pierre FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, 2^e éd., Bruxelles, Bruylant, 2006.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
PARTIE I – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS GÉNÉRAUX	8
TITRE 1- LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN EUROPE ..	8
TITRE 2 – LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN.....	28
TITRE 3 – L’UNION EUROPÉENNE ET LES ACCORDS « CIEL OUVERT »	50
TITRE 4 – ASPECTS CHOISIS DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN COMMUNAUTAIRE	76
TITRE 5 – LA CRISE AÉRIENNE DU PRINTEMPS 2010 : L’ÉRUPTION DU VOLCAN EYJAFÖLL	88
PARTIE II – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS SPÉCIFIQUES	93
TITRE 1 – L’ENVIRONNEMENT ET LE TRANSPORT AÉRIEN	94
TITRE 2 – LES DROITS DES PASSAGERS AÉRIENS.....	106
TITRE 3 – LA SÉCURITÉ AÉRIENNE	122
TITRE 4 – LA SÛRETÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN	132
CONCLUSION	141
BIBLIOGRAPHIE	147

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
PARTIE I – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS GÉNÉRAUX.....	8
TITRE 1- LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN EUROPE ..	8
A. Une politique commune de l’UE dans le secteur de l’aviation	8
1. L’applicabilité du Traité de Rome	9
2. L’influence américaine.....	10
3. L’arrêt « Nouvelles-Frontières »	10
4. L’Acte unique européen.....	11
5. Le rôle de la Commission européenne	12
B. La construction du marché unique du transport aérien.....	13
1. Le premier paquet législatif.....	13
2. Le second paquet législatif.....	14
C. Réglementation du fonctionnement du marché unique du transport aérien aujourd’hui	18
1. La libre exploitation des services aériens intracommunautaires	18
a) Les derniers obstacles	19
b) L’accès aux aéroports	20
2. Les licences des transporteurs aériens.....	20
a) Conditions d’obtention des licences d’exploitation	21
b) Suspension et retrait des licences d’exploitation	22
3. La location d’aéronef	23
4. Le régime tarifaire	24
a) Le principe de non-discrimination	24

b) Le principe de transparence	25
5. Les obligations de service public	26
TITRE 2 – LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN.....	28
A. Paquets législatifs	28
1. Ciel unique européen I	29
2. Ciel unique européen II	31
a) Premier pilier : régler les performances	32
b) Deuxième pilier : un cadre de sécurité unique.....	33
c) Troisième pilier : ouvrir la porte aux nouvelles technologies.....	34
d) Quatrième pilier : gérer la capacité au sol	35
B. Réglementation du fonctionnement du ciel unique européen	36
1. Le cadre de la réalisation du ciel unique européen	37
2. La fourniture de services de navigation aérienne.....	40
3. L'organisation et l'utilisation de l'espace aérien	44
4. L'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien	45
C. Autres mesures	46
1. L'entreprise commune SESAR	46
2. L'apport d'Eurocontrol dans la mise en place du ciel unique européen ..	47
3. GALILEO.....	49
TITRE 3 – L'UNION EUROPÉENNE ET LES ACCORDS « CIEL OUVERT »	50
A. Des accords « bermudiens » aux ententes « ciel ouvert ».....	51
1. Les accords de type « bermudiens ».....	51
2. Les accords de type « ciel ouvert »	54
B. Des accords nationaux à la compétence communautaire	56

1. La fragmentation du ciel européen avec les pays tiers.....	56
a) Les initiatives de la Commission européenne.....	57
b) Relations avec les pays limitrophes de l'Union européenne.....	60
c) Les relations aériennes de la Communauté avec les États-Unis.....	61
2. Vers une compétence externe de la Communauté européenne.....	61
a) Les arrêts « ciel ouvert » de la CJCE du 5 novembre 2002.....	62
b) Les clauses de nationalité dans les accords bilatéraux.....	64
c) La portée de la compétence externe de la Communauté européenne ..	65
3. Les conséquences des arrêts « ciel ouvert » pour les États membres dans leurs relations avec les États tiers.....	67
C. La nouvelle politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation	70
1. Relations avec les pays voisins de l'Union européenne.....	70
2. Relations avec les États-Unis.....	72
3. Relations avec les autres pays.....	74
D. Remarques conclusives.....	75
TITRE 4 – ASPECTS CHOISIS DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN COMMUNAUTAIRE	76
A. Les règles de concurrence dans le transport aérien.....	76
1. Généralités.....	77
2. Les règles de procédure.....	78
3. Les dispositions sectorielles en matière d'ententes.....	78
4. L'application de l'interdiction des abus de position dominante.....	79
5. Le contrôle des aides d'États.....	80
6. Les mesures de défense commerciale.....	81
B. L'allocation des créneaux horaires.....	82
C. L'assistance en escale.....	84

D. Les redevances aéroportuaires.....	86
TITRE 5 – LA CRISE AÉRIENNE DU PRINTEMPS 2010 : L’ÉRUPTION DU VOLCAN EYJAFÖLL	88
A. Chronologie des évènements.....	88
B. Gestion de la crise aérienne	89
C. Droit des passagers aériens.....	91
D. Effets de la crise aérienne.....	91
PARTIE II – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS SPÉCIFIQUES	93
TITRE 1 – L’ENVIRONNEMENT ET LE TRANSPORT AÉRIEN	94
A. Le projet « Clean sky ».....	95
1. Objectifs	95
2. Financement	95
B. Aviation et changement climatique	96
1. L’échange des droits d’émissions de GES et l’aviation.....	96
a) Contexte européen.....	97
b) L’intégration du transport aérien dans le SCEQE.....	98
2. Le développement des biocarburants	99
a) La Directive n° 2009/28/CE.....	100
b) Méthode de stimulation du marché.....	100
C. La gestion du bruit dans les aéroports de la Communauté	101
1. La Directive n° 2002/30/CE.....	102
a) L’approche équilibrée	103
b) Dispositions particulières.....	104
2. Résultats de l’implantation de la Directive n° 2002/30/CE	104

D. La certification environnementale des aéronefs, de leurs pièces et de leurs équipements.....	105
TITRE 2 – LES DROITS DES PASSAGERS AÉRIENS.....	106
A. L’indemnisation et l’assistance des passagers en cas de refus d’embarquement, d’annulation ou de retards importants d’un vol	106
1. Le refus d’embarquement.....	108
2. L’annulation de vol	109
3. Le retard	111
4. Distinctions entre un vol annulé et un vol retardé.....	112
5. Surclassement et déclassement.....	113
6. L’applicabilité du Règlement (CE) n° 261/2004.....	114
B. L’indemnisation des passagers en cas de faillite des compagnies aériennes	114
C. La protection des droits des personnes à mobilité réduite.....	115
D. La liste noire des compagnies aériennes	118
E. L’identité du transporteur aérien.....	120
F. Utilisation des systèmes informatisés de réservation.....	120
G. Remarques conclusives	122
TITRE 3 – LA SÉCURITÉ AÉRIENNE	122
A. L’Agence européenne de la sécurité aérienne.....	123
1. Le Règlement (CE) n° 216/2008.....	124
2. Missions de l’AESA.....	124
3. Structure et financement.....	126
B. Les aéronefs provenant de pays tiers.....	126
C. L’harmonisation des règles techniques.....	128
D. Les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l’aviation civile.....	129

E. Compte rendu d'événement dans l'aviation civile	130
1. Application de la Directive n° 2003/42/CE.....	131
2. Collecte et diffusion de l'information	131
TITRE 4 – LA SÛRETÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN	132
A. Règles communes pour la sûreté aérienne en Europe	133
B. Obligations des transporteurs aériens de communiquer les données sur passagers.....	136
C. Le transfert de données personnelles des passagers	137
CONCLUSION.....	141
BIBLIOGRAPHIE	147

INTRODUCTION

Depuis la déclaration Schumann, le modèle fédératif de l'Union européenne (UE) n'a cessé d'évoluer. Désormais, l'UE a un président et est en train de mettre sur pied tout un corps diplomatique. Ainsi, depuis plus de soixante ans, les structures et le fonctionnement de l'UE se sont considérablement développés en raison notamment de l'adoption de différents traités et de l'adhésion de nouveaux États membres. Du traité initial fondant la Communauté de l'acier et du charbon (CECA), entre l'Allemagne (RFA), la France, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, il est désormais question de l'Europe des vingt-sept et même de l'adhésion prochaine, de nouveaux États membres.

Afin d'assurer une cohésion et une certaine direction, l'UE a mis sur pied au fil des ans des politiques communes qui contribuent au bon fonctionnement du marché intérieur. Ces politiques s'appliquent à l'ensemble des différents États membres et couvrent divers aspects de l'économie, notamment, le commerce, l'environnement, l'agriculture, la pêche et les transports. Ainsi, le présent mémoire s'attardera plus spécifiquement sur un aspect particulier de la politique commune des transports, soit le transport aérien.

En effet, le transport aérien constitue de toute évidence un secteur de l'économie européenne qui a connu au cours des dernières décennies de profonds changements. Les années 1990 ont été marquées par une forte ouverture à la concurrence. De ce

phénomène a résulté notamment l'apparition des compagnies dites « low-cost », qui proposent des vols à rabais un peu partout en Europe et même en Afrique du Nord. Traditionnellement, le transport aérien est un secteur dans lequel chaque pays désire conserver sa propre compétence et sa pleine souveraineté. À cet effet, mentionnons qu'un nouveau pays se dote généralement assez rapidement de sa propre compagnie aérienne. Au fil des ans, il semblerait cependant que l'UE se soit en quelque sorte approprié des États membres cette compétence. Ainsi, la question demeure entière à savoir si l'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres à cet égard ou encore, si elle occupe le terrain ?

Selon notre hypothèse, l'UE semble s'être appropriée cette compétence auprès des États membres au point où il serait juste de dire qu'elle en occupe le terrain. Cette prétention est motivée par le fait que l'UE a légiféré dans un nombre important d'aspects, créant ainsi un précédent lui permettant d'être compétente dans le domaine du transport aérien.

Avant de débiter notre étude, il serait de mise de distinguer les différents types de compétences¹ prévues dans le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)².

¹ Joël RIDEAU, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, 6^e éd., L.G.D.J., Paris, 2010, p. 629 et s.; Antonio GOUCHA SOARES, « The Principle of Conferred Powers and the Division of Powers Between the European Community and the Member States », (2001) 23 *Liverpool Law Review* 57-78.

² Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *JOUE*, n° C 115/49, 9 mai 2008.

Le TFUE prévoit trois types de compétence. La compétence peut être exclusive en ce sens que seule l'UE peut légiférer dans un domaine précis, par exemple en ce qui a trait à la politique commerciale commune, la politique monétaire ou encore dans l'établissement de règles de concurrence nécessaires au bon fonctionnement du marché intérieur.³ Par ailleurs, l'UE dispose d'une compétence dite de coordination en ce sens où elle peut coordonner ou encore compléter les actions des États membres dans des matières spécifiques comme la culture, le tourisme, la protection civile ou encore la coopération administrative.⁴ Finalement, la compétence peut être partagée dans la mesure où l'UE et les États membres sont habiles à légiférer ainsi qu'à adopter des actes juridiquement contraignants dans certaines matières spécifiquement prévues à l'article 4, §2 TFUE.⁵

Il est à noter que le TFUE prévoit à son article 4, §2 g) que le domaine des transports est une compétence partagée entre l'UE et les États membres. Ainsi, il serait possible d'en déduire simplement qu'en vertu du TFUE, le transport aérien relèverait donc d'une compétence partagée entre les États membres et l'UE. Or, à la lecture de l'article 2, §2 TFUE, cette question ne semble pas si simple :

« Lorsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine. Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où

³ Article 2, §1 et article 3 TFUE.

⁴ Article 2, §3 et articles 5 et 6 TFUE.

⁵ Voir également l'article 2, §2 TFUE. Par ailleurs, en vertu de l'article 4, §1 TFUE, il est à noter que l'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres lorsque les traités lui attribuent une compétence qui ne relève pas des domaines visés aux articles 3 et 6 TFUE. Cf. Joël RIDEAU, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, 6^e éd., Paris, L.G.D.J., 2010, p. 639.

l'Union n'a pas exercé la sienne. Les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne. »

Cet article doit cependant être lu en parallèle avec l'article unique du Protocole (n° 25) TFUE :

« En ce qui concerne l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne relatif aux compétences partagées, lorsque l'Union mène une action dans un certain domaine, le champ d'application de cet exercice de compétence ne couvre que les éléments régis par l'acte de l'Union en question et ne couvre donc pas tout le domaine. »

Il faut donc ici comprendre que les États membres peuvent exercer leur compétence dans la mesure où l'UE n'a pas préalablement exercé la sienne. Par ailleurs, l'article unique du Protocole (n° 25) TFUE, semble apporter une limitation à ce principe. En effet, lorsque l'UE intervient dans un domaine de compétence partagée, elle ne devient pas *ipso facto* compétente pour tout ce champ de compétence.

Ainsi, dans le secteur des transports, pour être compétente dans toute une matière spécifique (en l'occurrence le transport aérien), il faut que l'UE ait légiféré dans l'ensemble du secteur couvrant cette compétence.⁶ Ce principe a été développé dans

⁶ Josianne AUVRET-FINCK, « Avis 1/94 de la Cour, du 15 novembre 1994 », (1995) 31-2 *RTD eur.* 322-336, 330. Voir également Thiébaud FLORY, Frédéric-Paul MARTIN, « Remarques à propos des avis 1/94 et 2/92 de la Cour de justice des communautés européennes au regard de l'évolution de la notion de politique commerciale commune », (1996) n° 3-4 *Cah. Drt. Europ.* 379- 400.

l'avis 1/94 dit « OMC » de la CJCE⁷ qui reprenait substantiellement la jurisprudence *AETR*.⁸

Dans l'éventualité où l'UE aurait légiféré et édicté un corps de règles complet dans le domaine du transport aérien, il serait donc possible d'affirmer qu'elle occupe le terrain dans cette matière. La compétence partagée prévue initialement dans le TFUE serait donc bien théorique puisque l'UE aurait comblé à elle seule ce secteur, laissant bien peu de place aux États membres.

Ainsi, pour arriver à trouver une réponse à la question qui nous occupe, une étude approfondie dans le domaine du transport aérien en Europe semblait de mise. Ce mémoire se divise principalement en deux parties. La première se concentre sur des aspects plus généraux et la seconde, sur des aspects spécifiques.

Par conséquent, au début de la première partie, nous examinerons rapidement l'historique entourant la politique commune des transports dans le domaine de l'aviation en Europe. En effet, l'instauration de cette politique a permis la création du marché unique du transport aérien dans l'UE. Les différentes modalités d'accès à ce marché unique méritent un examen. De plus, l'UE a procédé à l'unification de son espace aérien. Concrètement, cela signifie que l'UE a mis en place une stratégie cohérente et intégrée visant à rendre le ciel européen plus sûr, plus efficace d'un point de vue logistique et plus respectueux de l'environnement. La première phase

⁷ CJCE, Avis 1/94, 15 novembre 1994, *Rec.* 1994, p. I-5267, voir le paragraphe n° 77.

⁸ CJCE, aff. 22/70, *Rec.* 1971, p. 263

de ce projet s'intitulant « ciel unique européen » a été lancée en 2004 et a fait l'objet en 2009 d'une mise à jour.

Par ailleurs, nous avons relevé certains autres aspects du ciel européen qui méritaient selon nous un bref examen. Il sera question notamment du domaine de l'effectivité de la concurrence en droit du transport aérien, plus spécifiquement du contrôle des aides d'État. Par la suite, nous verrons comment fonctionnent dans la Communauté européenne l'attribution des créneaux horaires, l'assistance en escale, ainsi que le régime des redevances aéroportuaires.

Afin de compléter cette première partie, nous porterons notre attention sur la politique extérieure de la Communauté européenne en matière de relations aériennes avec les pays tiers. En effet, un nombre impressionnant d'accords « ciel ouvert » ont été signés par l'UE au cours des dernières années avec différents partenaires. Enfin, nous traiterons d'un sujet d'actualité en droit européen de l'aviation, soit les différentes conséquences de l'éruption du volcan Eyjafjöll en Islande au cours du mois d'avril 2010.

Dans la seconde partie de ce mémoire, nous proposons de procéder à l'analyse de la législation dans différents secteurs du droit de l'aviation. Ainsi, nous avons ciblé quatre domaines stratégiques faisant l'objet d'un cadre réglementaire communautaire spécifique en matière de transport aérien. Il s'agit des secteurs de l'environnement, de la protection des passagers, de la sécurité et de la sûreté. Pour

chacun de ces domaines, nous verrons comment l'UE s'est dotée de directives et de règlements qui structurent de manière cohérente, intégrée et complémentaire, le transport aérien au sein de la Communauté. Ainsi, il s'agit de voir comment l'UE a développé un cadre réglementaire portant sur des aspects spécifiques du droit de l'aviation.

En somme, ce travail vise à déterminer si le transport aérien en Europe est une compétence partagée entre les États membres et l'UE ou encore, s'il s'agit plutôt dans cette matière d'une occupation du terrain par Bruxelles.

**PARTIE I – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION
EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS
GÉNÉRAUX**

L’Europe des transports aériens ne s’est pas construite du jour au lendemain, il s’agit d’un processus s’étant échelonné sur plusieurs années. Ainsi, dans cette partie nous verrons comment l’Europe en est arrivée à intégrer sa législation afin de créer un marché unique du transport aérien, ainsi que la mise en place d’un ciel unique et son extension. Par ailleurs, nous examinerons la gestion de la crise aérienne ayant suivi l’éruption du volcan Eyjaföll.

TITRE 1- LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN EUROPE

A. Une politique commune de l’UE dans le secteur de l’aviation

Le fait de posséder une compagnie aérienne est souvent considéré comme une caractéristique de la souveraineté des États. Ainsi, un État nouvellement indépendant se dote souvent très rapidement de sa propre compagnie nationale.⁹ La Convention de Chicago de 1944 dispose même, à son article premier, que les États possèdent une souveraineté complète et exclusive dans le domaine aérien.¹⁰ Cette explication permettrait de comprendre pourquoi le transport aérien est demeuré pendant bien longtemps un secteur de l’économie européenne réfractaire à la communautarisation.¹¹

⁹ GRARD, p. 1.

¹⁰ « Convention de Chicago, Chicago le 7 décembre 1944 », en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010). [Convention de Chicago] Cf. Michael MILDE, « Chicago Convention at Sixty – Stagnation or Renaissance », (2001) 29 *Ann. Air & Space L.* 443-471.

¹¹ GRARD, p. 1. Cf. Michel G. FOLLIOT, « Les voies et moyens de l’évolution réglementaire du transport aérien en Europe », (1986) 40 *R.F.D.A.* 24-37; Gilbert GUILLAUME, « La Communauté

1. L'applicabilité du Traité de Rome

Le Traité de Rome de 1957 prévoyait certaines dispositions spécifiques relativement aux transports de manière générale.¹² Ainsi, à son article 84, § 2 il y était spécifié que « le Conseil, statuant à l'unanimité, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime aérienne ». Cette disposition se situait dans un « titre IV » s'intitulant « Les transports ». À la toute fin du premier paragraphe de cette section, il était stipulé que « [...] les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. » Ainsi, il apparaissait évident que le titre IV du traité ne s'appliquait pas au domaine du transport aérien. De plus, il restait à savoir si le traité de manière générale s'appliquait au domaine du transport aérien.¹³

Il fallut attendre un arrêt de la CJCE du 4 avril 1974 dans l'affaire dite des « marins français »¹⁴ dans lequel la Cour consacrait l'applicabilité des règles du traité au

économique européenne et le transport aérien », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 65-77; Jacques NAVEAU, « Le droit de la CEE va-t-il influencer le droit international », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 161-172 et Michel DUPONT-ELLERAY, « La politique communautaire de l'aviation civile, de la libéralisation du transport aérien au ciel unique européen », (2002) 56 *R.F.D.A.S.* 351-373.

¹² René RODIÈRE, *Coopération Européenne et Marché Commun en matière de droit des transports*, Conférences données les 7 et 8 janvier 1965, Enseignement complémentaire 9, Institut d'études européennes Université Libre de Bruxelles, 1965 ; Lambert SCHAUS, *Les transports dans le cadre de l'intégration européenne*, Bruylant/ Bruxelles, Oyez/Louvain, 1977 et Emmanuel GAILLARD, Dominique CARREAU et William L. LEE, *Le marché unique européen*, Éditions A. Pedoné, Paris, 1989, p. 196-208.

¹³ Cf. Elisabeth ESTIENNE-HENROTTE, « L'application des règles générales du Traité de Rome au transport aérien », Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 1988.

¹⁴ CJCE, 4 avril 1974, aff. 167/73, *Commission c. France* : Rec., 1974, p. 371. Dans cette affaire, la Commission avait été saisie d'une plainte portant sur la discrimination au recrutement de gens de mer par un armement maritime français. Cet armement réservait ses emplois seulement aux citoyens français. La CJCE a donc constaté l'illégalité de cette décision et proclama donc l'applicabilité du Traité de Rome au transport maritime et donc par surcroît au transport aérien. Voir à cet effet NAVEAU, p. 82.

domaine du maritime et, de surcroît, au transport aérien. Cet arrêt permettait donc d'envisager la suite des choses dans le domaine du transport aérien en Europe.¹⁵ Cependant, il manquait d'autres éléments à l'équation, avant que ne débute véritablement le marché unique du transport aérien dans l'UE.

2. L'influence américaine

L'UE a procédé à la libéralisation de son ciel par l'entremise de l'adoption de trois paquets législatifs entre 1987 et 1992. Cette libéralisation a été soutenue largement par la Commission européenne sous l'impulsion de décisions de la CJCE. Cependant, aux États-Unis un phénomène semblable s'était produit en 1978 avec le « Air Deregulation Act ». Cette réforme proposait une diminution de l'intervention de l'État central dans l'action des compagnies aériennes.¹⁶ Ainsi, l'UE voulait également procéder à une telle réforme, mais de manière plus contrôlée, c'est-à-dire une libéralisation, mais avec certaines spécificités communautaires¹⁷ comme par exemple le respect des règles strictes en matière de tarif.¹⁸

3. L'arrêt « Nouvelles-Frontières »

L'un des pas les plus importants ayant permis la communautarisation du transport aérien demeure sans aucun doute l'arrêt « Nouvelles-Frontières »¹⁹ de la CJCE du 30 avril 1986. Cet arrêt est d'une grande importance puisqu'il stipule plus

¹⁵ GRARD, p. 1.

¹⁶ BIEBER, p. 299.

¹⁷ P.P.C. HAANAPPEL, « Air Transport Deregulation in Jurisdictions other than the United States », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 79-110; voir également Federico VIDELA ESCALADA et Hector A. PERUCCHI, « Les problèmes juridiques et administratifs de la dérèglementation du transport aérien », (1994) 19-2 *Ann. Air & Space L.* 633-647.

¹⁸ Voir à cet effet NAVEAU, p. 95 et s.

¹⁹ CJCE, 30 avril 1986, aff. jointes 209 à 213/84, Rec. 1986, p. 1457.

clairement que l'avait fait l'arrêt des « marins français » de 1974, l'applicabilité du traité de Rome aux transports aériens. Ainsi, l'arrêt de 1974 concernait le transport maritime tandis que l'arrêt « Nouvelles-Frontières » traitait spécifiquement du transport aérien. Par ailleurs, il est fait état du fonctionnement et de l'application des articles relatifs à la concurrence aujourd'hui prévus aux articles 101 et 102 TFUE.²⁰ De plus, il a été établi que l'homologation des tarifs par un État n'est pas contraire aux dispositions communautaires sur la concurrence. Finalement, cet arrêt a eu pour effet d'inciter le Conseil à développer ce qui sera la politique commune des transports aériens de l'UE.²¹

4. L'Acte unique européen

Une autre avancée ayant permis la mise sur pied d'une politique commune dans le secteur du transport aérien demeure sans aucun doute l'entrée en vigueur de l'Acte unique européen le 1^{er} juillet 1987.²² L'Acte unique a fait « [...] souffler un vent de libéralisation »²³, pas seulement sur le transport aérien en Europe, mais sur l'ensemble des autres activités économiques.²⁴ Il s'agit du premier traité où il est fait état de dispositions supranationales et internationales. Ce traité a donc grandement contribué à relancer le processus d'intégration européenne. L'Acte unique proposait, à son article 13, que la Communauté devait prendre toutes les mesures nécessaires afin de compléter, au 31 décembre 1992, le marché intérieur.

²⁰ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *JOUE*, n° C 115/49, 9 mai 2008. [TFUE]

²¹ GRARD, p. 2. Pour plus de précisions sur la politique commune des transports aériens de l'UE voir à cet effet DECOSTER, p. 59 à 73.

²² Acte unique européen, *JOUE*, n° L C 169, 29 juin 1987.

²³ GRARD, p. 2.

²⁴ GRARD, p. 2.

En d'autres termes, il fallait que soit réalisé, au 1^{er} janvier 1993, le marché intérieur des transports aériens. Une autre mesure adoptée dans le cadre de l'Acte unique européen consiste en la modification de la prise de décision au Conseil. Désormais, les décisions ne sont plus prises à l'unanimité, mais plutôt à la majorité.²⁵ Ainsi, dans l'éventualité où certains États membres auraient pu être réfractaires à la création d'un marché unique du transport aérien, ceux-ci doivent désormais suivre la volonté de la majorité.²⁶

5. Le rôle de la Commission européenne

La Commission européenne a joué une fonction très importante dans la communautarisation des transports aériens. Elle a essentiellement fait un travail de réflexion, notamment par la publication de deux mémorandums, l'un en 1979²⁷ et l'autre en 1984.²⁸ Dans le premier document, la Commission fait la présentation de ce qui devrait constituer les bases de la politique européenne en matière de transport aérien. Il était alors question de la libéralisation des services et de l'applicabilité des règles de concurrence. Le second document propose une avancée encore plus importante en mentionnant que le transport aérien doit être libéralisé à l'intérieur de la Communauté de manière à ce que « [...] le droit interne d'un État membre ne puisse plus être utilisé comme subterfuge pour les compagnies aériennes de ne pas

²⁵ BIEBER, p. 299 et 300.

²⁶ Pour plus de précisions sur le fonctionnement interne du Conseil européen, voir à cet effet Joël RIDEAU, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, 6^e éd., L.G.D.J., Paris, 2010, p. 455 et s.

²⁷ Mémorandum de la Commission du 4 juillet 1979, *Contribution des Communautés européennes au développement des services de transport aérien*, Bull. CE, 5/79.

²⁸ Mémorandum de la Commission du 20 mars 1984, *État d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune des transports aériens*, COM (84) 72 final, Bruxelles, 20 mars 1984.

s'exposer à la concurrence des compagnies des autres États membres. »²⁹ L'objectif étant d'harmoniser autant que possible les règles de concurrence dans le secteur aérien afin d'éviter qu'un transporteur aérien, au nom de son droit national, ne puisse d'une quelconque manière créer des distorsions de concurrence dans le marché unique.

En somme, à la fin des années 1980, la porte était ouverte afin que débute le processus devant conduire à une réforme complète des transports aériens sur le continent européen. C'est alors que débuta l'instauration d'une politique commune de l'UE en matière de transport aérien.

B. La construction du marché unique du transport aérien

Afin d'en arriver à un marché unique du transport aérien en Europe pour le 1^{er} janvier 1993, plusieurs étapes législatives se sont succédées. De 1988 à 1992, trois « paquets législatifs » ayant pour objectif d'édifier un cadre réglementaire communautaire ont été adoptés.

1. Le premier paquet législatif

Le 1^{er} janvier 1988 est entré en vigueur le premier paquet législatif visant la création d'un marché unique du transport aérien. Celui-ci était composé de deux règlements, d'une décision et d'une directive.³⁰ Ainsi, la directive³¹ et la décision³²

²⁹ BIEBER, p. 299.

³⁰ GRARD, p. 2.

³¹ Directive n° 87/601/CEE, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987.

³² Décision n° 87/602/CEE, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987.

permettent l'ouverture à la libre prestation des services dans le transport aérien. Les deux règlements³³ ont quant à eux comme effet de mettre en application les articles 101 (ex-art. 81 du Traité CE)³⁴ et 102 (ex-art.82 du Traité CE) du TFUE dans le secteur de l'aviation.³⁵ Ces deux articles établissent les règles de concurrence dans l'Union européenne. Le transport aérien demeurait à cette date le seul secteur économique pour lequel ces articles ne trouvaient pas application.³⁶ La décision et la directive ont été en vigueur jusqu'au 31 décembre 1991.

2. Le second paquet législatif

Le second paquet législatif consiste en l'adoption le 24 juillet 1990 de trois règlements portant sur la concurrence dans le secteur aérien.³⁷ Ces règlements permettaient une transition puisqu'ils devaient subir des modifications en date du 1^{er} juillet 1992. L'objectif étant de permettre la libéralisation des transports pour le 1^{er} janvier 1993, tel que prévu par l'Acte unique européen. Ainsi, ces règlements concernent les composantes reliées à la concurrence dans les transports aériens, soit les tarifs, la capacité et l'accès au marché.³⁸ Principalement, il faut retenir de ce paquet de mesures que les restrictions concernant les troisième et quatrième libertés

³³ Règlement (CEE) n° 3975/87 et n° 3976/87, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987.

³⁴ Union européenne, versions consolidées du Traité sur l'Union européenne et du Traité instituant la Communauté européenne, *JOUE*, n° C 325, 24 décembre 2002. [Traité CE]

³⁵ Sur cette question voir Gilbert GUILLAUME, « Vers l'Europe du transport aérien », (1991) 45 *R.F.D.A.S.* 339-357, 348. Cf. Partie I, Titre 4, A.

³⁶ Sur l'influence des premières mesures de libéralisation sur l'application des règles de concurrence au secteur des transports aériens, voir Emmanuel GAILLARD et Isabelle PINGEL, « La libéralisation des transports aériens dans la Communauté Économique Européenne », (1990) 44 *R.F.D.A.S.* 9-32, 23 et suiv.

³⁷ Michel G. FOLLIOU, « L'espace aérien européen en formation », (1991) 45 *R.F.D.A.S.* 11-25.

³⁸ Règlement (CEE) n° 2342/91, n° 2343/91 et n° 2344/91, *JOUE*, n° L 217, 11 novembre 1990.

de l'air³⁹ sont désormais levées entre les États membres.⁴⁰ Par ailleurs, la cinquième liberté de l'air⁴¹ est également rendue possible sous réserve de certaines conditions.⁴² Finalement, le second paquet de mesures permet à un transporteur aérien de desservir deux points combinés sur le territoire d'un État membre autre

³⁹ Deux accords complémentaires accompagnent la Convention de Chicago. Le premier est l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux*, (Chicago le 7 décembre 1944, en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010) l'entente est entrée en vigueur le 30 janvier 1945. Cette entente prévoit les deux premières libertés de l'air pour les services aériens internationaux réguliers, soit le droit de traverser son territoire sans y atterrir (droit de survol) et le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (droit d'escale technique). (Article 1^{er}, section 1, « Accord relatif au transit des services aériens internationaux ». Cf. BOURQUI, p. 25) Ces deux premières libertés de l'air constituent les « libertés techniques ». Le second s'intitule l'*Accord relatif au transport aérien international*. (Chicago le 7 décembre 1944, en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010). Ce document n'est jamais entré en vigueur, puisqu'il n'a pas atteint le nombre requis de ratifications. Cependant, il fournit une définition des troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air communément appelées les « libertés commerciales ». Ainsi, les droits de trafic de troisième liberté permettent de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité. (article 1^{er} § 3, « Accord relatif au transport aérien international ») Les droits de trafic de quatrième liberté permettent d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'État dont l'aéronef possède la nationalité. (article 1^{er}, § 4, « Accord relatif au transport aérien international ») Finalement, les droits de cinquième liberté correspondent au fait d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre État contractant et le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre État contractant. (article 1^{er}, § 5, « Accord relatif au transport aérien international ») Cf. (Paul Stephen DEMPSEY, *Public International Air Law*, Institute and Center for Research in Air & Space Law, McGill University, Montréal, 2008, p. 23 et 24.

⁴⁰ Article 4, Règlement (CEE) n° 2343/91, *JOCE*, n° L 217, 11 novembre 1990.

⁴¹ Les droits de cinquième liberté correspondent au fait d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre État contractant et le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre État contractant (article 1^{er}, § 5, « Accord relatif au transport aérien international, Chicago le 7 décembre 1944 ». La cinquième liberté implique donc, dans les relations aériennes, l'intervention d'un État tiers. En d'autres termes, cette liberté de l'air permet le transport « [...] de l'État partenaire vers un État tiers et vice-versa dans un vol qui doit commencer et se terminer dans l'État d'origine du transporteur aérien. » (BOURQUI, p. 26) Ces libertés commerciales ont cependant des limitations, notamment le cabotage et la possibilité pour l'État survolé de désigner une route aérienne à emprunter. Mentionnons qu'une route aérienne pourrait se définir comme étant un itinéraire permettant à un transporteur aérien de relier deux aéroports, avec ou sans escale, empruntant à cet effet des couloirs aériens qui sont des zones réservées aux déplacements des aéronefs. (BOURQUI, p. 19 et NAVEAU, p. 44).

⁴² Article 8, *id.*

que celui dans lequel il possède sa nationalité.⁴³ Il s'agit d'une ouverture progressive au cabotage⁴⁴ qualifié de « cabotage de prolongation ».⁴⁵

3. Le troisième paquet législatif

Le troisième paquet de mesures est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993. Il consacre la pleine libéralisation des transports aériens dans ce qui était à l'époque la Communauté économique européenne. Essentiellement, avec ce paquet législatif, les ententes aériennes interétatiques tombent en désuétude; désormais il y a une libre prestation des services aériens dans la Communauté⁴⁶. En d'autres termes, ce paquet législatif consacre le principe de « [...] totale liberté d'exploitation des lignes aériennes pour et par les compagnies de l'Union ; le marché intérieur est

⁴³ Mentionnons que des règles particulières concernant la nationalité des aéronefs sont prévues à l'article 17 de la Convention de Chicago. « [...] les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés. » En d'autres termes, l'État dans lequel est immatriculé un aéronef lui procure sa nationalité ainsi qu'un certificat de navigabilité. (BOURQUI, p. 25).

⁴⁴ Le cabotage aérien pourrait se définir comme étant le « [...] transport de trafic, à titre lucratif, par voie aérienne entre deux points situés sur le territoire d'un même État. » (NAVEAU, p. 37) Plus concrètement, le cabotage est la possibilité pour le transporteur aérien d'un État X d'effectuer des services de transport aérien entre deux destinations à l'intérieur d'un État Y. (BOURQUI, p. 24) Ainsi, l'article 7 de la Convention de Chicago prévoit que « [...] chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. » Il est également prévu que « chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État. » Les interprétations divergent sur la manière dont peut être permis le cabotage. Retenons que le cabotage n'est pas interdit s'il est généralisé à l'ensemble des États contractants de manière à ce que les droits de cabotage ne soient pas exclusifs à un État en particulier. (Paul Stephen DEMPSEY, *Public International Air Law*, Institute and Center for Research in Air & Space Law, McGill University, Montréal, 2008, p. 26; I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, *An Introduction to Air Law*, 7^e éd., Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2001, p. 19; BOURQUI, p. 24 et NAVEAU, p. 38)

⁴⁵ Michel G. FOLLIOU, « L'espace aérien européen en formation », (1991) 44 *R.F.D.A.S.* 11-25, 15.

⁴⁶ Sur le fonctionnement du marché unique européen de l'aviation civile avec le troisième paquet législatif, voir GRARD, p. 5 et suiv. et BIEBER, p. 300 et suiv. Cf. Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, « L'accès des transporteurs au marché communautaire Le Règlement (CEE) n° 2408/92 et son interprétation », (1994) 47 *R.F.D.A.S.* 389-401.

ouvert. »⁴⁷ Ce troisième paquet législatif correspond à l'adoption par le Conseil, le 23 juillet 1992, de trois règlements : le Règlement (CE) n° 2407/92 relatif aux licences des transporteurs aériens, le Règlement (CE) n° 2408/92 relatif à l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires et le Règlement (CE) n° 2409/92 relatif aux tarifs des passagers de fret des services aériens.⁴⁸ Ces règlements ont constitué jusqu'en 2008 le cadre juridique du transport aérien en Europe.

L'une des principales caractéristiques de ce troisième paquet demeure la reconnaissance et la libéralisation des droits de cabotage dans la Communauté en date du 1^{er} avril 1997.⁴⁹ Ainsi, le Règlement (CEE) n° 2408/92 dispose à son article 3, § 2 qu'un « [...] État membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1^{er} avril 1997, l'exercice de droit de cabotage sur son territoire. » Bref, entre le 1^{er} janvier 1993 et le 1^{er} avril 1997, le droit de cabotage était soumis à des restrictions avant d'être complètement libéralisé.⁵⁰

⁴⁷ GRARD, p. 5.

⁴⁸ Règlement (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, *JOUE*, n° L 240, 24 août 1992.

⁴⁹ Cf. Pablo Mendes DE LEON, « Le cabotage aérien dans les communautés européennes », (1992) n° 360 *RMCUE* 631-636.

⁵⁰ Deux situations précises permettaient à un État membre, entre le 1^{er} janvier 1993 et le 1^{er} avril 1997, d'accepter l'exercice des droits de cabotage par une compagnie aérienne provenant d'un autre État membre. Premièrement lorsque les droits de trafic étaient exercés sur un service qui constituait « [...] le prolongement d'un service au départ de l'État d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet État et qui était programmé comme tel (art. 3, § 2 i, Règlement (CEE) n° 2408/92). Deuxièmement « [...] lorsque le transporteur aérien n'utilisait pas pour le service de cabotage plus de 50 % de la capacité qu'il mettait en œuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage constituait le prolongement ou le préliminaire » (art. 3, § 2 ii, Règlement (CEE) n° 2408/92). Sur cette question, voir GRARD, p. 8 et 9. Cf. Jan Ernst C. DE GROOT, « Cabotage liberalization in the European Economic Community and article 7 of the Chicago Convention », (1989) 14 *Ann. Air & Space L.* 139-191.

C. Règlementation du fonctionnement du marché unique du transport aérien aujourd'hui

Le cadre réglementaire du marché unique européen du transport aérien reposait jusqu'en 2008 sur la législation du troisième paquet de 1992. En 2008, le législateur communautaire procède à une refonte et à une consolidation de ces textes en les intégrant dans un nouveau règlement. Ainsi, le Règlement (CE) n° 1008/2008 établit les nouvelles règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.⁵¹ Le texte s'appuie principalement sur les mêmes fondements du troisième paquet en ce qui a trait à la libre prestation des services, à l'octroi des licences d'exploitations, aux dispositions tarifaires et aux obligations de services publics.

1. La libre exploitation des services aériens intracommunautaires

L'article 15, § 1 du Règlement (CE) n° 1008/2008 dispose que les « [...] transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exploiter des services aériens intracommunautaires.⁵² » Ainsi, il n'y a désormais plus de référence faite au cabotage entre les différents états de l'UE. Certaines questions demeurent cependant entières à savoir si le règlement va à l'encontre de l'article 7 de la

⁵¹ Règlement (CE) n° 1008/2008, *JOUE*, n° L 293/3, 31 octobre 2008. Cf. Communautés européennes, « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la communauté », COM (2006) 396 final, Bruxelles, 18 juillet 2006. Cf. Claus PEGATZKY et Sebastian ROCKSTROH, « The Reform of European Air Traffic Law after Regulation (EC) n° 1008/2008 », (2009) 58-4 *Zeitschrift Fur Luft und Weltravrecht* 541-565.

⁵² Par « services intracommunautaires » on entend en vertu de l'article 2, § 13, Règlement (CE) n° 1008/2008, qu'il s'agit d'un service aérien exploité à l'intérieur de la Communauté.

Convention de Chicago qui interdit le cabotage entre états.⁵³ Nous sommes d'avis qu'une application stricte de l'article 7 de la Convention de Chicago prohiberait techniquement ce type d'activité, considérant qu'en vertu de ce nouveau règlement un transporteur irlandais peut opérer en toute légalité entre le Danemark et l'Espagne. Finalement, ce principe de la libre prestation des services dans l'ensemble de la communauté est tempéré par des restrictions liées à la protection de l'environnement ou encore en fonction de l'urgence.⁵⁴

a) Les derniers obstacles

Ainsi, la libre prestation des services dans l'UE signifie que les États membres ne soumettent l'exploitation de services aériens intracommunautaires à aucun permis ou autorisation.⁵⁵ De plus, la liberté d'exploitation ne peut se trouver limitée ou restreinte par tout type d'accord bilatéral intervenu entre les États membres.⁵⁶ Cependant, des restrictions peuvent être imposées dans le cadre d'accords bilatéraux entre un État membre et un pays tiers dans la mesure où ces conditions ne limitent en aucun cas la concurrence et qu'elles ne soient pas discriminatoires ou encore qu'elles soient plus restrictives que nécessaire.⁵⁷

⁵³ Cf. Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁵⁴ Article 20 et 21, Règlement (CE) n° 1008/2008.

⁵⁵ Article 15, § 2, *id.*

⁵⁶ Article 15, § 4, *id.*

⁵⁷ Article 15, § 5, al. 2, *id.* Cf. Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Règles communes pour l'exploitation de services aériens », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/tr0008_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

b) L'accès aux aéroports

Par ailleurs, le Règlement (CE) n° 1008/2008 propose une solution quant à la question de l'accès aux aéroports. En effet, la répartition du trafic entre les aéroports a toujours représenté une matière délicate en ce sens qu'une compagnie devant assurer une liaison avec un aéroport plus éloigné d'une ville est certainement plus désavantagée qu'une compagnie assurant une liaison avec un aéroport à proximité du centre-ville. Afin de remédier à ce problème, il est prévu qu'un État membre peut réglementer la répartition du trafic aérien entre les aéroports, sous réserve de certaines conditions énumérées à l'article 19.

2. Les licences des transporteurs aériens

Depuis 1993, toute compagnie communautaire désirant avoir accès au marché unique du transport aérien doit remplir deux conditions.⁵⁸ La compagnie doit être titulaire d'un certificat de transporteur aérien (CTA)⁵⁹ attestant sa capacité technique de fournir des services aériens en toute sécurité. De plus, la compagnie doit posséder une licence d'exploitation. Ainsi, l'obtention d'une licence d'exploitation est subordonnée à l'obtention d'un CTA. Le Règlement (CE) n°1008/2008, reprend à son chapitre II, soit aux articles 3 à 14, les conditions d'obtention ainsi que les différentes modalités relatives au maintien de la licence d'exploitation. Ainsi, toute compagnie aérienne possédant une licence

⁵⁸ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.2. comm. 260.

⁵⁹ L'article 2, §8, Règlement (CE) n° 1008/2008 prévoit qu'un certificat de transporteur aérien (CTA) consiste en un certificat délivré à une entreprise attestant que le transporteur aérien possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer la sécurité des types d'exploitation mentionnés dans le certificat, conformément aux dispositions applicables du droit communautaire ou du droit national, selon le cas.

d'exploitation octroyée par un État membre, en vertu du droit communautaire, est considérée comme étant un transporteur aérien communautaire. Cette considération permet au transporteur d'être habilité à desservir toute destination de l'Union européenne, que ce soit entre deux États membres ou encore à l'intérieur d'un seul.⁶⁰

a) Conditions d'obtention des licences d'exploitation

Les licences d'exploitation sont délivrées directement par les autorités compétentes des États membres. L'article 4 du Règlement (CE) n° 1008/2008, prévoit les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation. En plus de posséder un CTA⁶¹, une entreprise doit avoir son principal établissement dans l'État membre qui délivre la licence,⁶² ainsi qu'être détenue à plus de 50 % et effectivement contrôlée par des États membres ou encore des ressortissants d'États membres.⁶³ Par ailleurs, l'entreprise doit avoir comme activité principale l'exploitation de services aériens⁶⁴ et doit remplir certaines exigences financières conformément à l'article 5 du règlement.

⁶⁰ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁶¹ En vertu de l'article 4, b) du Règlement (CE) n° 1008/2008, le CTA doit avoir été délivré par une autorité nationale du même État membre que celui de l'autorité compétente pour l'octroi des licences qui est responsable de l'octroi, du refus, du retrait ou de la suspension de la licence d'exploitation du transporteur aérien communautaire.

⁶² Article 4, a), Règlement (CE) n° 1008/2008.

⁶³ Article 4, f), *id.*

⁶⁴ Ainsi, une entreprise doit avoir comme activité principale l'exploitation de services aériens, exclusivement ou en combinaison avec toute autre exploitation commerciale d'aéronefs ou avec la réparation et l'entretien d'aéronefs. Article 4, d), Règlement (CE) n° 1008/2008.

b) Suspension et retrait des licences d'exploitation

L'article 8 du Règlement (CE) n° 1008/2008 prévoit qu'une licence d'exploitation reste valable aussi longtemps que le transporteur aérien communautaire satisfait aux différentes exigences prévues au chapitre 2 du présent règlement. En cas de défaut, sa licence d'exploitation peut lui être retirée en vertu de l'article 9. Il est notamment prévu que l'autorité compétente pour l'octroi des licences peut à tout moment procéder à une évaluation des résultats financiers d'un transporteur aérien communautaire pour lequel elle a octroyé une licence. Dans l'éventualité où cette évaluation démontre que le transporteur aérien communautaire ne sera pas à même de faire face à ses obligations financières pour une période de douze mois, l'autorité compétente de l'État membre peut suspendre ou même retirer la licence au transporteur aérien. Par contre, ce dernier peut, s'il démontre qu'il a procédé à l'élaboration d'un plan de restructuration financière, se voir délivrer une licence temporaire pour une période de douze mois.⁶⁵ L'objectif de cette mesure est d'éviter autant que possible les faillites des compagnies aériennes.⁶⁶ De plus, la licence d'exploitation peut être retirée au transporteur aérien lorsqu'il apparaît clairement que celui-ci éprouve des difficultés financières ou encore qu'une procédure d'insolvabilité est engagée à son endroit.⁶⁷

⁶⁵ Article 9, §1, Règlement (CE) n° 1008/2008.

⁶⁶ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁶⁷ Article 9, §2, Règlement (CE) n° 1008/2008.

3. La location d'aéronef

Les compagnies aériennes ont de plus en plus recours à la location d'aéronefs provenant de pays tiers. Cela permet aux compagnies aériennes une plus grande souplesse, en plus d'améliorer leur efficacité économique au plus grand bénéfice des consommateurs.⁶⁸ Par contre, cette mesure entraîne certains problèmes liés à la sécurité. Ainsi, les aéronefs provenant de pays tiers sont sujets à une inspection rigoureuse visant à démontrer que les normes communautaires de sécurité sont respectées.⁶⁹ Par ailleurs, la location d'aéronefs avec équipage provenant de pays tiers à l'UE pose néanmoins une difficulté, car si cette location est faite de manière répétée elle peut entraîner des conséquences sociales négatives, voire même provoquer du *dumping* social.⁷⁰ En effet, certaines normes notamment en matière de droit du travail ne sont pas aussi élevées dans certains pays. Ainsi, avoir recours à un équipage ayant de moins bonnes conditions de travail et bénéficiant d'un salaire moins élevé pourrait certainement entraîner des distorsions de concurrence dans l'industrie. Pour contrer ce problème, le législateur communautaire pose un certain nombre de conditions afin de permettre à un transporteur aérien d'avoir recours à ce type de location. Ainsi, un transporteur aérien communautaire qui effectue la location d'un aéronef avec équipage provenant d'un pays tiers doit démontrer aux autorités compétentes que toutes les normes de sécurité communautaires ont été respectées. De plus, le transporteur aérien doit justifier cette location par des

⁶⁸ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁶⁹ Article 13, § 3, règlement (CE) n° 1008/2008.

⁷⁰ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. Dr. Trans.* 2008.12.comm. 260. Cf. Loïc GRARD, « Marché commun et principe du pays d'origine au-delà du défunt projet dit « Bolkestein », cabotage et transport », *Rev. dr. trans.* 2007.9.étude 12.

besoins exceptionnels comme peut l'être, par exemple, l'achalandage saisonnier sur certains circuits.⁷¹

4. Le régime tarifaire

Les dispositions tarifaires sont prévues au chapitre IV du Règlement (CE) n° 1008/2008 et sont comprises aux articles 22 à 24. Ainsi, l'article 22 § 1 confirme le principe selon lequel les transporteurs aériens communautaires peuvent fixer librement les tarifs des passagers, ainsi que les tarifs de fret, pour les services aériens intracommunautaires. Par ailleurs, l'article 22 § 2 étend ce principe de la liberté tarifaire pour les vols effectués vers des pays tiers. Deux principes sont sous-jacents au régime tarifaire : il s'agit des principes de la non-discrimination et de la transparence.

a) Le principe de non-discrimination

L'article 23 § 2 du règlement dispose que l'accès aux tarifs des passagers et aux tarifs de fret pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre « [...] est accordé sans aucune discrimination fondée sur la nationalité, ou sur le lieu de résidence du client, ou sur le lieu d'établissement de l'agent du transporteur aérien ou d'un autre vendeur de billets au sein de la Communauté. » Autrement dit, cet article signifie que le même produit, soit le

⁷¹ Dans le cas de besoins exceptionnels, l'autorisation demeure valide pour une période de sept mois et peut être prorogée une fois pour une période de sept mois. Par ailleurs, s'il s'avère que le transporteur aérien démontre que la location est nécessaire en raison de besoins saisonniers, il doit faire la preuve que ses besoins ne peuvent être comblés en louant un aéronef dans la communauté. Finalement, un transporteur aérien communautaire peut justifier une telle location en démontrant qu'il doit surmonter des difficultés d'exploitation pour une période de temps spécifique et qu'il ne serait pas possible ou raisonnable de louer un aéronef immatriculé dans la communauté. Voir l'article 13, §3, b), Règlement (CE) n° 1008/2008.

même siège sur le même vol réservé au même moment, « [...] ne peut pas faire l'objet d'une tarification différente selon le lieu de résidence ou la nationalité du passager. »⁷² Cette mesure vise à empêcher les compagnies aériennes d'obtempérer sur leur site Internet des différences de prix en fonction du lieu de résidence du consommateur.⁷³

b) Le principe de transparence

Avec ce nouveau règlement, les compagnies aériennes seront désormais obligées d'afficher le prix du billet d'avion en y incluant tous les frais et les différentes charges. Ainsi, l'objectif étant d'éviter les publicités trompeuses où il serait indiqué le prix d'un billet d'avion correspondant à zéro euro, alors qu'en réalité, avec les différents frais, celui-ci pourrait coûter jusqu'à 100 euros.⁷⁴ L'article 23 § 1, précise que l'affichage du prix d'un billet d'avion doit être précisé à tout moment et doit inclure le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable, ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. De plus, l'article précise que les consommateurs seront en mesure de connaître le prix réel du billet au début de l'offre et non plus au terme du processus d'achat du billet d'avion. Par ailleurs, il sera énoncé clairement les différents frais que comprend le coût du billet d'avion, soit le tarif des passagers ou du fret, les taxes, les redevances aéroportuaires et les autres redevances,

⁷² Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁷³ Souvent les compagnies aériennes proposent un site différent selon le pays d'origine du consommateur. Par ailleurs, les compagnies aériennes à l'aide du numéro de carte de crédit du consommateur sont à même d'évaluer son lieu de résidence. Voir *Id.*

⁷⁴ *Id.*

suppléments ou droits tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant. Ainsi, ce règlement permettra aux voyageurs de connaître le coût réel de leur billet d'avion, ce qui évitera les publicités mensongères et, du même coup, permettra d'effectuer plus facilement des comparaisons entre les compagnies.⁷⁵

5. Les obligations de service public

Le Règlement (CEE) n° 2408/1992, par son article 4, proposait une obligation de services publics pour les transporteurs aériens. Ce principe est repris à l'article 16 du Règlement (CE) n° 1008/2008 qui à son tour énonce certains principes généraux applicables aux obligations de services publics. Cette obligation a pour objectif de maintenir une offre de transport aérien adéquate même dans certaines régions moins peuplées ou encore avec des activités économiques moins vigoureuses. Par conséquent, en vertu de l'article 16 § 1 un État membre peut imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers⁷⁶ entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique dans la mesure où cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Cette obligation ne concerne que des liaisons intracommunautaires. Lorsqu'une telle obligation est imposée, un avis est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et lorsque le nombre de liaisons ne

⁷⁵ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260.

⁷⁶ L'article 2, § 15 du règlement (CE) n° 1008/2008, définit un service aérien régulier comme étant une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes : 1) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et /ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à la disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés); 2) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus soit selon un horaire publié ou encore soit avec une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

dépasse pas 10 000 passagers annuellement, l'avis est publié seulement dans le *Journal officiel* de l'État membre concerné.⁷⁷

L'obligation de service public se fait par appel d'offres et peut, selon le cas, être limité à une seule compagnie. Un transporteur peut se voir confier une liaison spécifique pour une période de quatre ans. L'ancien règlement prévoyait un contrat de trois ans. Cette modification permettra à davantage de transporteurs de soumissionner aux appels d'offres, puisque cela entraînera une réduction des frais d'amortissement des équipements propres pour une liaison.⁷⁸ Par ailleurs, dans le cas de régions ultrapériphériques,⁷⁹ un État membre peut offrir l'exclusivité sur une liaison pour une durée de cinq ans à une compagnie aérienne en lui offrant en retour une compensation de service public.⁸⁰ Dans l'éventualité où une compagnie désignée pour remplir une obligation de service public en venait à faire faillite ou encore à ne pas exploiter convenablement la liaison, une procédure de désignation d'urgence d'une autre compagnie aérienne est prévue à l'article 16, § 12 du règlement. Dans cette dernière situation, la désignation vaut pour une période de sept mois.

⁷⁷ Article 16, § 4 et 5, Règlement (CE) 1008/2008.

⁷⁸ Loïc GRARD, « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260. Cf. Olivier MESMIN, « La satisfaction des besoins de l'État au regard de la nouvelle donne du transport aérien », (1994) 47 *R.F.D.A.S.* 117-126.

⁷⁹ Cet adjectif est souvent employé pour désigner les territoires d'outre-mer dépendant de pays de l'UE mais à grande distance géographique.

⁸⁰ Article 17, § 8 du règlement (CE) n° 1008/2008. De plus en plus de régions offrent des redevances aux compagnies aériennes afin de les inciter à venir offrir des services de transport dans des zones précises. L'objectif étant de contribuer au dynamisme économique d'une région ou d'une ville précise. Avec l'apparition des compagnies « low cost », ce phénomène est de plus en plus fréquent. Cependant, ces mesures peuvent entraîner des distorsions de concurrence dans le marché intérieur. La France a même demandé récemment à la Commission de donner son avis sur la question. Voir à cet effet « Aides publiques aux compagnies aériennes low cost », *Rev. dr. trans.* 2010.9. alerte 92.

Afin d'éviter les abus, les liaisons faisant l'objet d'une obligation de service public sont soumises à un examen approfondi, particulièrement lorsqu'elles sont assurées par des services ferroviaires de moins de trois heures.⁸¹ Par ailleurs, la procédure d'appel d'offres pour le renouvellement d'une concession sur une liaison doit être lancée six mois à l'avance afin d'évaluer la pertinence et la nécessité de maintenir une telle route.⁸² Finalement, en cas de doute le règlement permet à la Commission de demander à l'État membre de lui fournir un rapport économique détaillé dans lequel est justifiée l'obligation de service public.⁸³

TITRE 2 – LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN

A. Paquets législatifs

La libéralisation des transports dans le secteur aérien entre 1987 et 1997 a été accompagnée quelques années plus tard par la mise en place du « ciel unique européen ». Ce projet a pour principal objectif :

« [...] de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent de routes ainsi que des systèmes de gestion du réseau

⁸¹ Article 16, § 3 b), Règlement (CE) n° 1008/2008. Cf. Nadège CHAPIER-GRANIER, « Restrictions excessives au titre des obligations de service public (OSP) imposées sur une ligne aérienne », *Rev. dr. trans.*, 2007.5.comm. 114.

⁸² Article 17, § 4, Règlement (CE) n° 1008/2008.

⁸³ Article 18, §1, *id.*

et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. »⁸⁴

En d'autres termes, cette initiative vise essentiellement à réformer l'architecture du ciel européen afin de le rendre plus intégré et plus efficace pour répondre d'une part à la forte croissance dans le secteur de l'aviation et d'autre part pour améliorer tant la sécurité des voyageurs que l'impact environnemental de l'industrie.

1. Ciel unique européen I

L'initiative « ciel unique » a été lancée en 2000 après avoir subi de sérieux retards en 1999.⁸⁵ Un groupe à haut niveau a alors été créé et a fait plusieurs recommandations⁸⁶ qui se sont concrétisées par une série de règlements adoptés en 2004.⁸⁷ Ces règlements constituent le paquet législatif de la première phase du « ciel unique européen ». Depuis, ces règlements ont connu certaines modifications et ont été complétés par d'autres, donnant lieu à la seconde phase du projet soit le « ciel unique européen II ».

⁸⁴ Règlement (CE) n° 1070/2009 modifiant les Règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen, *JOUE*, n° L 300/34, 14 novembre 2009. Cf. Livre Blanc, La gestion du trafic aérien, Vers un espace aérien européen sans frontières, COM (96) 57, final, 6 mars 1996

⁸⁵ Communication de la Commission, « La création du ciel unique européen », COM (1999) 614, final, Bruxelles, 1^{er} décembre 1999.

⁸⁶ Cf. Rapport du groupe de haut niveau, « Le ciel unique européen, novembre 2000 », en ligne : < <http://www.villaeroport.org/up/docpdf158.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010)

⁸⁷ Communication de la Commission, « Premier rapport relatif à la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique : bilan et perspectives », COM (2007) 845 final, Bruxelles, 20 décembre 2007.

Dans le but de mettre en œuvre le projet du ciel unique européen I, quatre règlements ont été adoptés successivement en mars 2004 :⁸⁸

- le Règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre de création du ciel unique européen;
- le Règlement (CE) n° 550/2004 sur les services de navigation aérienne dans le ciel unique européen;
- le Règlement (CE) n° 551/2004 sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le cadre du ciel unique européen;
- le Règlement (CE) n° 552/2004 sur l'interopérabilité du réseau de gestion du trafic aérien.

Ces règlements permettent l'amélioration et le renforcement de la sécurité, ainsi que la restructuration de l'espace aérien en prenant en considération le trafic et non plus les frontières nationales. La combinaison de ces règlements constitue en quelque sorte l'armature ayant permis l'édification et la réalisation du ciel unique européen. Notons que les règlements (CE) n° 550/2004, n° 551/2004 et n° 552/2004 sont généralement considérés comme étant des « règlements techniques » accompagnant le « règlement cadre » n° 549/2004. Par ailleurs, un nouveau règlement modifiant ces quatre règlements a été adopté en 2009,⁸⁹ l'objectif étant de permettre le déploiement de la seconde étape du projet de ciel unique européen.

⁸⁸ Règlement (CE) n° 549/2004, *JOUE*, n° L 96/1, 31 mars 2004; Règlement (CE) n° 550/2004, *JOUE*, n° L 96/10, 31 mars 2004; Règlement (CE) n° 551/2004, *JOUE*, n° L 96/20, 31 mars 2004 et Règlement (CE) n° 552/2004, *JOUE*, n° L 96/20, 31 mars 2004. Francis SCHUBERT, « The Single European Sky Controversial Aspects of Cross-Border Service Provision », (2003) 28-1 *ASL* 32-49 et Ben VAN HOUTTE, « The Single European Sky : EU Reform of Air Traffic Management », (2004) 41 *Common Market Law Review* 1595-1612.

⁸⁹ Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 549/2004 (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen. *JOCE* L 300/34, 14 novembre 2009.

2. Ciel unique européen II

En 2008, la Commission européenne a publié une communication établissant des lignes directrices pour l'instauration de la seconde étape dans le projet du ciel unique européen.⁹⁰ Cette communication a été suivie par l'adoption du règlement modificatif de 2009 et de la publication par la Commission d'une feuille de route détaillée pour l'implantation du ciel unique européen pour la période 2009-2014.⁹¹ Il y est précisé les différentes priorités et actions à entreprendre pour une période de cinq ans. Ce plan a d'ailleurs été entériné lors d'une conférence à haut niveau tenue à Madrid vers les 25 et 26 février 2010.⁹² Plusieurs facteurs expliquent la nécessité d'une adaptation de la législation de 2004. Mentionnons à cet effet les nouvelles exigences en matière de performance et d'environnement, l'élargissement des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'implantation de nouvelles technologies, l'adoption d'un nouveau plan d'action permettant de renforcer la capacité, l'efficacité et la sécurité dans les aéroports en Europe et finalement la réforme du mandat d'Eurocontrol. Ces nouvelles exigences dans le domaine du transport aérien constituent les quatre piliers de la réforme Ciel unique européen II. Ainsi, nous porterons successivement notre attention sur chacun de ces piliers.

⁹⁰ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au comité des régions, « Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante », COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008.

⁹¹ Commission européenne, DG transport et mobilité, « Towards a Roadmap to Implement the Single European Sky 2009-2014 », en ligne : <http://ec.europa.eu/transport/air/events/doc/2010_02_25_ses_ii_roadmap.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

⁹² Déclaration de Madrid, *Conclusions du groupe à haut niveau sur la feuille de route visant l'implantation du ciel unique européen*, en ligne : <http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_02_26_madrid_declaration.pdf> (consulté le 30 septembre 2010). Cf. « Ciel unique européen, vers un transport aérien plus propre et performant », *Rev dr. trans.* 2010.4.alerte 35.

a) Premier pilier : régler les performances

Il a été établi qu'il était nécessaire d'améliorer les performances du système de « gestion du trafic aérien » (ATMF).⁹³ Pour y arriver, la Commission mise sur un organe indépendant d'évaluation des performances. Cet organe a comme mandat d'évaluer et de contrôler les performances du système tout en proposant des objectifs communautaires dans le domaine des retards, de la réduction des coûts et du raccourcissement des itinéraires. Ces objectifs sont ensuite étudiés par la Commission et les propositions retenues sont transmises aux autorités nationales de surveillance qui doivent alors établir des cibles nationales ou régionales de nature contraignante.⁹⁴ Par ailleurs, il était impératif de faciliter l'intégration de la fourniture de services. Concrètement, cela signifie que les initiatives déjà prises en faveur des blocs d'espace aérien fonctionnels doivent être transformées en de véritables instruments d'intégration régionale afin d'atteindre les objectifs de performance.⁹⁵ La date limite pour la création de ces blocs a été fixée au plus tard à

⁹³ Communautés européennes, Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au comité des régions, « Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante », COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008, p. 8. La gestion du trafic aérien comprend « [...] l'ensemble des activités indispensables à l'écoulement sûr et ordonné du trafic aérien. », elle englobe les services de la circulation aérienne, la gestion des courants de trafic aérien (AFTM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Ajoutons que la gestion des courants de trafic aérien (AFTM) a pour objectif de réguler le débit des aéronefs afin d'éviter la congestion de certains secteurs de contrôle. La gestion de l'espace aérien (ASM) vise davantage à maximiser la planification et l'utilisation de l'espace aérien disponible en le partageant adéquatement entre les utilisateurs civils et les utilisateurs militaires. Cf. BOURQUI, p. 300 et 301.

⁹⁴ Afin d'assurer le respect de la réglementation de performance, il a été prévu que les redevances de routes payées par les prestataires de services de navigation aérienne seront utilisées à cette fin. Voir à cet effet le Règlement (CE) n° 1794/2004 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, *JOUE*, n° L 317/18, 16 octobre 2004.

⁹⁵ Communautés européennes, *Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante*, COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008, p. 8.

2012.⁹⁶ Finalement, il a été convenu de développer la fonction de gestion de réseau. Il s'agit d'être en mesure de gérer plus efficacement les différentes tâches nécessaires pour le bon développement de la réglementation des performances. Par exemple, on vise à harmoniser des solutions locales de gestion du réseau européen afin qu'elles soient en parfaite adéquation avec la politique multimodale communautaire, de sorte que les usagers de l'espace aérien puissent bénéficier du trajet le plus efficace possible. D'autres tâches de gestion sont également comprises, notamment la gestion des courants de trafic ou encore la gestion de l'acquisition d'infrastructures communautaires.

b) Deuxième pilier : un cadre de sécurité unique

Plusieurs facteurs ont milité en faveur de l'implantation d'un cadre de sécurité unique. Notamment la croissance continue du trafic aérien en Europe, les limitations de capacité qui en résultent, l'engorgement de l'espace aérien, les aéroports et finalement l'augmentation de l'utilisation de nouvelles technologies.⁹⁷ Ainsi, pour répondre aux besoins de sécurité, l'AESA a été créée dès 2002. Ses compétences ont progressivement augmenté. La Commission propose néanmoins d'étendre les compétences de l'AESA afin qu'elle s'occupe notamment des questions de sécurité liées aux aéroports, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigations aériennes.

⁹⁶ Cet objectif d'implantation pour 2012 a d'ailleurs été réitéré dans la « Déclaration de Madrid », lors de la rencontre du groupe à haut niveau les 25 et 26 février 2010 en ligne : <http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_02_26_madrid_declaration.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

⁹⁷ Communautés européennes, *Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante*, COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008, p. 9.

c) Troisième pilier : ouvrir la porte aux nouvelles technologies

La Commission estime que la technologie utilisée pour le contrôle de la sécurité aérienne n'est plus suffisamment efficace. C'est pourquoi elle mise sur le développement de nouvelles infrastructures technologiques comme l'entreprise commune SESAR.⁹⁸ Ce projet constitue le volet technologique du ciel européen et vise à doter la Communauté d'ici 2020 d'une infrastructure de contrôle de la circulation aérienne performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement.⁹⁹ Ce programme bénéficiera également des avancées technologiques attachées à d'autres programmes tels que Galileo.¹⁰⁰ Le système de prévisibilité et de gestion du trafic aérien permettra une utilisation optimale du ciel européen. SESAR a été identifié dès 2005 par le Conseil européen comme étant un « projet d'intérêts communs ». Il est conçu en trois phases¹⁰¹ :

- une phase de définition (2005-2007) dans laquelle a été réalisé un plan de modernisation de la gestion du trafic aérien;
- une phase de développement (2008-2013) dans laquelle seront développées des technologies sur lesquelles le système reposera;
- une phase de déploiement (2014-2020) afin de permettre l'installation à grande échelle des nouveaux systèmes ainsi que leur mise en œuvre.

⁹⁸ Loïc GRARD, « Régulation modernisée du trafic aérien : Ave « SESAR » », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 63.

⁹⁹ Voir à cet effet Partie II, Titre 1.

¹⁰⁰ *Id.*

¹⁰¹ DECOSTER, p. 100.

L'entreprise commune SESAR a été créée en vertu du Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007.¹⁰² Par ailleurs, un plan directeur de gestion du trafic aérien (plan directeur ATM) a été mis sur pied en vue du déploiement des différentes phases du projet SESAR.¹⁰³

d) Quatrième pilier : gérer la capacité au sol

Le parlement européen et le Conseil ont tous deux approuvé¹⁰⁴ un plan d'action¹⁰⁵ de la Commission permettant de renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité dans les aéroports en Europe. L'objectif est de maintenir une adéquation entre la capacité aéroportuaire et la gestion du trafic aérien. Le plan d'action propose des mesures permettant une gestion plus efficace de la capacité au sol notamment par l'accroissement de la prévisibilité tout en réduisant les retards dans les aéroports. Par exemple, les compagnies aériennes ont comme pratiques de prévoir dans leurs horaires une « durée tampon ». Ce délai permet de prendre en charge tout type de retard à l'arrivée ou au départ d'un appareil. Ainsi, en réduisant ce délai de cinq minutes, cela engendrerait, selon la Commission, une économie d'environ 1 milliard d'euros, tout en permettant un accroissement de l'offre de créneaux

¹⁰² Règlement (CE) n° 219/2007, *JOUE*, n° L 64/1, 2 mars 2007. Ce règlement a fait l'objet d'une modification en 2008 par le Règlement (CE) n° 1361/2008, *JOUE*, n° L 352/12, 31 décembre 2008. Ce dernier règlement agit à titre de complément technique. Cf. Loïc GRARD, « Ciel unique : compléments techniques au fonctionnement de l'entreprise commune « SESAR », *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 39.

¹⁰³ Cf. Communautés européennes, « Le plan de gestion du trafic aérien (plan directeur ATM) », COM (2008) 750 final, Bruxelles, 14 novembre 2008. Voir également Décision n° 2009/320/CE du Conseil du 30 mars 2009 approuvant le plan directeur de gestion du trafic aérien du projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR), *JOUE*, n° L 95/41, 9 avril 2009.

¹⁰⁴ Communautés européennes, « Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante », COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008, p. 10.

¹⁰⁵ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen Comité des régions, « Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe », COM (2006) 819 final, Bruxelles, 24 janvier 2007.

horaires.¹⁰⁶ De plus, il est proposé de mieux planifier le développement des infrastructures aéroportuaires afin de tenir compte des exigences environnementales, par exemple en réduisant le bruit dans les aéroports. Par ailleurs, il est proposé de miser davantage sur la promotion de l'intermodalité. Ainsi, l'intégration des transports entre l'avion et le train permet d'améliorer la capacité au sol dans les aéroports. Finalement, il est proposé de mettre sur pied un observatoire communautaire qui aura comme mandat d'échanger et de contrôler les données et informations sur l'ensemble des capacités aéroportuaires tout en conseillant la Commission dans le domaine.¹⁰⁷ Cet observatoire sera composé de représentants des États membres, des autorités compétentes et de toute partie intéressée.

B. Règlementation du fonctionnement du ciel unique européen

Plusieurs règlements encadrent le ciel unique européen. Les principaux ont été adoptés en 2004 et ont fait l'objet d'une importante modification en 2009. D'autres règlements sont venus s'ajouter au fil des ans afin d'encadrer plus efficacement ce projet communautaire.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen Comité des régions, « Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe », COM (2006) 819 final, Bruxelles, 24 janvier 2007, p. 8.

¹⁰⁷ *Id.*, p. 12.

¹⁰⁸ Francis SCHUBERT, « Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky », (2010) 35-2 *ASL* 113-155.

1. Le cadre de la réalisation du ciel unique européen

Le Règlement (CE) n° 549/2004 fixe le cadre pour la réalisation du ciel unique européen en se fondant sur l'article 100 § 2 TFUE (ex-article 80, § 2 du Traité CE). À des fins d'analyse, nous porterons notre attention sur les articles les plus importants.¹⁰⁹

Ainsi, l'article 1^{er}, § 2, prévoit que l'application du règlement ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien en plus de leur permettre le contrôle en ce qui concerne des questions d'ordre public, de sécurité publique ou de défense. Par ailleurs, on mentionne au troisième paragraphe que le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres relativement à la convention de Chicago de 1944.

Le second article du règlement propose plusieurs définitions. Nous retiendrons que le concept de « bloc d'espace aérien » est défini comme étant un « [...] espace aérien dont les dimensions sont définies, dans l'espace et dans le temps, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne ».¹¹⁰ Par ailleurs, une définition du concept de « bloc d'espace aérien fonctionnel » est également proposée. Il s'agit d'un « [...] bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels, et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc

¹⁰⁹ BOURQUI, p. 331-338.

¹¹⁰ Article 2, § 6, Règlement (CE) n° 549/2004.

d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré ».¹¹¹

L'article 4 du règlement propose la création par les États membres de comités de surveillance nationaux,¹¹² indépendants des compagnies aériennes et qui agissent de manière impartiale et transparente.¹¹³ Ces comités sont chargés d'effectuer les tâches qui leur sont assignées dans le cadre du présent règlement et des autres règlements techniques.

L'article 5 propose la création d'un comité du ciel unique européen composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par un représentant de la Commission. Ce comité assiste la Commission et veille à ce que les intérêts de toutes les catégories de passagers de l'espace aérien soient respectés. De plus, par l'article 6, un autre comité est créé afin d'assister la Commission. Il s'agit de l'« organe consultatif de branche » composé des prestataires des services de navigation aérienne,¹¹⁴ des associations d'usagers de l'espace aérien,¹¹⁵ des aéroports, des représentants de l'industrie aéronautique et des organismes professionnels de représentation du personnel. Sa mission consiste à conseiller la

¹¹¹ Article 1^{er}, § 2, h), Règlement (CE) n° 1070/2009.

¹¹² Article 1^{er}, § 3, *id.*

¹¹³ *Id.*

¹¹⁴ En vertu de l'article 2, § 6 du Règlement (CE) n° 549/2004, on entend par « prestataire de services de navigation aérienne » toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale.

¹¹⁵ En vertu de l'article 1^{er}, § 2, a) du Règlement (CE) 1070/2009, on entend par « usagers de l'espace aérien » qu'il s'agit des exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale.

Commission sur la mise en place du ciel unique européen.¹¹⁶ Le règlement propose également l'extension de l'initiative ciel unique européen avec des pays tiers.¹¹⁷

Afin de mesurer le niveau de réussite du ciel unique européen et de satisfaire les exigences du premier pilier du projet « Ciel unique européen II », un système interne de contrôle des performances a été instauré. Il s'agit de l'une des principales réformes du Règlement (CE) n° 1070/2009. L'objectif s'avère d'accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen. Ce système de performance comprend notamment des objectifs de performance communautaire à atteindre dans des domaines essentiels comme peuvent l'être la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.¹¹⁸

Finalement, le règlement laisse aux États membres une certaine marge de manœuvre dans l'éventualité où il y aurait un conflit entre l'application de celui-ci ainsi que des intérêts légitimes liés à la politique de la sécurité ou de la défense d'un État membre. Ainsi, l'application du règlement « [...] ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures où elles sont justifiées par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de la sécurité ou de défense. »¹¹⁹

¹¹⁶ Article 1^{er}, § 5, « Article 6, Organe consultatif de branche », Règlement (CE) n° 1070/2009.

¹¹⁷ Article 1^{er}, § 5, « Article 7, Relations avec les pays tiers », *id.* Cf. Partie I, Titre 3

¹¹⁸ Pour une description complète du système de performance voir à cet effet l'article 1^{er}, § 5, « Article 11, Système de performance », règlement (CE) n° 1070/2009.

¹¹⁹ Article 13, Règlement (CE) n° 549/2004

2. La fourniture de services de navigation aérienne

Le Règlement (CE) n° 550/2004 du paquet législatif sur la gestion du trafic aérien de mars 2004 a comme principal objectif d'établir « [...] des exigences communes pour garantir une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne dans la Communauté ».¹²⁰ Le règlement propose donc un système harmonisé de certification et contient des règles pour la désignation des prestataires de services.¹²¹

À l'article 2, il est confié la tâche aux autorités de surveillance nationales¹²² d'assurer un contrôle adéquat du règlement, par exemple en ce qui concerne « [...] l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée. »¹²³ Pour y arriver, les autorités de surveillance doivent organiser des inspections et des enquêtes permettant de vérifier si le règlement est respecté ou non.¹²⁴ Par ailleurs, une disposition est prévue relativement aux blocs d'espace aérien fonctionnels, s'étendant à l'espace aérien et relevant de la compétence de plus d'un État membre. En effet, il a été convenu que les États membres concernés peuvent conclure un

¹²⁰ Article 1, Règlement (CE) n° 550/2004

¹²¹ BOURQUI, p. 343-351.

¹²² Il s'agit de l'une des tâches possibles à accomplir en vertu de l'article 4 du Règlement n° 549/2004.

¹²³ Article 2, § 1, Règlement (CE) n° 550/2004

¹²⁴ Article 2, § 2, *id.* Ces inspections et enquêtes peuvent en vertu de l'article 3 du Règlement (CE) n° 550/2004 faire l'objet d'une délégation par les autorités nationales à des organismes dûment agréés répondant à des exigences précises. Ces exigences sont énumérées à l'Annexe 1 du Règlement (CE) n° 550/2004.

accord de surveillance destiné aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services ayant trait à ces blocs.¹²⁵

Afin de garantir l'octroi de services de la plus grande qualité possible, des normes précises doivent être respectées pour qu'une compagnie puisse obtenir la certification requise en vue de pouvoir offrir des services de navigation aérienne.¹²⁶

La demande de certification est soumise à l'État membre dans lequel le prestataire de services possède son siège social.¹²⁷ Les États membres ont l'obligation de reconnaître un certificat délivré par un autre État membre.¹²⁸ Ces certificats précisent notamment les droits et les obligations des prestataires de services de navigation aérienne en rapport aux exigences en matière de sécurité ou encore à l'accès des usagers de l'espace aérien aux services, sur une base non discriminatoire.¹²⁹ Ainsi, un prestataire de services aériens dûment certifié par un État membre peut se voir attribuer en exclusivité un bloc d'espace aérien spécifique appartenant à l'État membre en question.¹³⁰ Le choix du prestataire de services de navigation aérienne, soit le transporteur aérien, relève de la discrétion de l'État membre, pour autant que celui-ci rencontre les exigences de certification.¹³¹ Par ailleurs, il est possible qu'un prestataire de services de navigation aérienne puisse, dans le cadre d'un partenariat, avoir recours aux services d'un autre prestataire.¹³²

¹²⁵ Article 2, § 3, Règlement (CE) n° 550/2004.

¹²⁶ Article 7, *id.*

¹²⁷ Article 7, § 2, *id.*

¹²⁸ Article 7, § 8, *id.*

¹²⁹ Article 7, § 4, *id.*

¹³⁰ Article 2, § 4 « Article 8, § 5 », Règlement (CE) n° 1070/2009.

¹³¹ Article 2, § 4 « Article 8, § 4 », *id.*

¹³² Article 10, § 1, Règlement (CE) n° 550/2004.

Lorsque cette situation se présente, le nouveau prestataire de services doit, lui aussi, faire l'objet d'une certification communautaire.¹³³

Le Règlement (CE) n° 1070/2009 propose un autre changement important par l'ajout au Règlement (CE) n° 550/2004 de l'article 9 bis. Cet article traite spécifiquement de la question des blocs d'espace aérien fonctionnel en y mentionnant qu'au plus tard le 4 décembre 2012 les États membres doivent avoir pris toutes les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ces blocs. De plus, l'article 9, de droit nouveau, propose, en cas de difficulté pour la mise en place de blocs aériens fonctionnels, la nomination d'un coordonnateur par la Commission.

Il existe également des dispositions relatives à la transparence comptable des prestataires de services de navigation aérienne.¹³⁴ En effet, ces derniers doivent se soumettre à un audit et doivent publier leurs états financiers. Une autre question importante demeure sans aucun doute l'accès aux données et la protection de celles-ci. Il a été établi que « [...] les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les aéroports, pour répondre à leurs besoins d'exploitation. »¹³⁵ Cependant, l'accès à ces données est limité de manière restrictive aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire.

¹³³ Article 10, § 2, *id.*

¹³⁴ Article 12, *id.*

¹³⁵ Article 13, § 1, *id.*

La dernière partie de ce deuxième règlement porte sur la tarification des services de navigation aérienne. Ce système repose sur « [...] la prise en considération des coûts des services de navigation aérienne appuyés par les prestataires de services au profit des usagers de l'espace aérien. »¹³⁶ En somme, les redevances demandées aux usagers de l'espace aérien sont normalement constituées de la rémunération de l'utilisation des installations et des services fournis par les prestataires de navigation aérienne et par les États membres.¹³⁷ Plusieurs indicateurs doivent être pris en considération afin de calculer ces redevances, notamment :¹³⁸

- le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien, soit le coût total de la fourniture de services de navigation aérienne incluant les intérêts sur les investissements et pour l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration;
- les coûts estimés des installations et services mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI¹³⁹ pour l'Europe;
- le coût de différents services de navigation aérienne, devant être déterminé de manière séparée pour chaque service offert;
- une transparence des coûts pour établir le calcul de redevances.

¹³⁶ Article 15, § 1, *id.*

¹³⁷ Considérant (20), *id.*

¹³⁸ Article 2, § 9 « Article 15, § 2 », 2), Règlement (CE) n° 1070/2009.

¹³⁹ La Convention de Chicago institue l'*Organisation de l'Aviation Civile Internationale* (OACI) (Article 43 et suiv., Convention de Chicago. Sur l'OACI, voir I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, *An Introduction to Air Law*, 7^e éd., Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2001, p. 39). Il s'agit d'une agence spécialisée de l'ONU, poursuivant les buts et objectifs « [...] d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international » (Article 44, Convention de Chicago). Par exemple, l'agence aide les États dans la mise sur pied de normes et de conventions internationales. Par ailleurs, elle a également une fonction dite juridictionnelle où elle peut entendre des litiges portant sur des différents entre les États dans l'application des conventions internationales (NAVEAU, p. 68). L'agence possède son siège permanent dans la ville de Montréal. Avec le temps, l'OACI a été en mesure de s'adapter aux nouvelles réalités du transport. Par exemple, suite aux attentats de septembre 2001, elle émet des règles concernant le transport de liquides, de gels et d'aérosols à bord des aéronefs (Ruwantissa ABEYRATNE, « The Role of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the Twenty First Century », (2009) 34 *Ann. Air & Space L.* 529-544, 530). L'Union européenne n'est pas pour le moment membre de l'OACI.

La Communauté européenne semble donc désirer établir des critères précis permettant selon ses objectifs d'en arriver à une tarification équitable et transparente pour les usagers de l'espace aérien.¹⁴⁰

3. L'organisation et l'utilisation de l'espace aérien

Le règlement (CE) n° 551/2004 règlement vise à « [...] appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion commune garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. »¹⁴¹ Pour y arriver, le règlement propose une nouvelle architecture de l'espace aérien communautaire.¹⁴²

À cet effet, la communauté a créé la « Région européenne supérieure d'information de vol » (RESIV).¹⁴³ La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien supérieur qui relève de la responsabilité des États membres et peut inclure l'espace aérien de pays tiers.¹⁴⁴ Initialement, en vertu de la Convention de Chicago de 1944, le concept de région d'information de vol avait été établi. Il s'agissait de régions homogènes d'espace aérien devant couvrir les structures des routes aériennes. Ce système fixait alors les frontières aériennes en fonction des frontières terrestres et

¹⁴⁰ Considérant (19), Règlement (CE) n° 550/2004.

¹⁴¹ Article 1, § 1, Règlement (CE) n° 551/2004.

¹⁴² BOURQUI, p. 338-343.

¹⁴³ Article 3, Règlement (CE) n° 551/2004.

¹⁴⁴ Considérant (10) et l'article 3, § 2, Règlement (CE) n° 551/2004.

maritimes.¹⁴⁵ La RESIV permet donc de reconfigurer l'espace aérien sans tenir compte des frontières nationales permettant du même coup une utilisation plus efficace de l'espace aérien.¹⁴⁶

Ainsi, l'une des conséquences directes de ce règlement consiste sans aucun doute à la mise en œuvre prochaine du *Bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe Central* (FABEC).¹⁴⁷ Cet accord de coopération est intervenu à Bordeaux le 18 novembre 2008 entre les fournisseurs de services civils de navigation provenant de six pays : la France, l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, les Pays-Bas et le Luxembourg. Le projet devrait être scellé par un traité à la fin de 2010. Le FABEC est déjà le principal projet de la réforme de 2004 et constituera 55 % du trafic aérien européen (une augmentation du trafic de 50 % est déjà prévue dans la zone qu'il couvrira).¹⁴⁸

4. L'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

Le Règlement (CE) n° 552/2004 vise essentiellement à « [...] réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, en tenant dûment compte des règles internationales pertinentes. »¹⁴⁹ De plus, le règlement vise à intégrer les nouvelles

¹⁴⁵ Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Gestion du trafic : organisation et utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124046_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

¹⁴⁶ Stephen DOLAN, « EC Aviation Scene », (2004) 24-6 *ASL* 415-451, 443.

¹⁴⁷ Loïc GRARD, « Les contrôleurs aériens entre FABEC et Cour des comptes », *Rev. dr. trans.* 2010.4.repère 4.

¹⁴⁸ *Id.*

¹⁴⁹ Article 1^{er}, § 3, Règlement (CE) n° 552/2004. D'autres règlements accompagnent la mise en œuvre de l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien. C'est le cas notamment du Règlement (CE) n° 633/2007, *JOUE*, n° L 146, 8 juin 2007 et du Règlement (CE) n° 1032/2006,

technologies dans le domaine de la gestion du trafic aérien.¹⁵⁰ Par exemple, le règlement prévoit que le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures qui y sont associées doivent répondre à des exigences essentielles, notamment en matière de sécurité et d'environnement.¹⁵¹

C. Autres mesures

1. L'entreprise commune SESAR

Plusieurs autres règlements ont été adoptés; ceux-ci complètent la législation existante dans ce domaine. En plus du Règlement (CE) n° 219/2007 instituant l'entreprise commune SESAR, il y a le Règlement (CE) n° 255/2010 qui établit des mesures relatives à la gestion des courants de trafic aérien dit « ATMF ». ¹⁵² L'objectif poursuivi par ce règlement est d'optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponible et d'améliorer les opérations de gestion du trafic aérien. Par ailleurs, ce texte impose également la mise en place de différentes procédures pour la planification des vols et pour l'utilisation de l'espace aérien disponible pendant toutes les phases du vol.

JOUE, n° L 186/27, 7 juillet 2007. Ce dernier ayant été modifié par le Règlement (CE) n° 30/2009, *JOUE*, n° L 13, 17 janvier 2009.

¹⁵⁰ Article 1, § 3 in fine, Règlement (CE) n° 552/2004.

¹⁵¹ Article 2, Règlement (CE) n° 552/2004. Une liste exhaustive des exigences essentielles est prévue à l'Annexe II de ce règlement.

¹⁵² Règlement (CE) n° 255/2010, *JOUE*, n° L 80/10, 26 mars 2010. Cf. « Mesures en faveur d'une optimisation de l'utilisation de l'espace aérien », *Rev. dr. trans.* 2010.5.alerte 46 et Yael GRUSHKA-COCKAYNE et Bert DE REYCK, « Towards a Single European Sky », (2009) 39-5 *Interfaces* 400-414.

Mentionnons également le Règlement (CE) n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaisons de données pour le ciel unique européen¹⁵³, ainsi que le Règlement (CE) n° 1265/2007 établissant des exigences relatives à l'espace entre canaux de communication vocale air-sol.¹⁵⁴

2. L'apport d'Eurocontrol dans la mise en place du ciel unique européen

L'organisation Eurocontrol a été créée par la *Convention internationale relative à la coopération pour la sécurité de la navigation aérienne* signée à Bruxelles le 13 décembre 1960 et entrée en vigueur le 1^{er} mars 1963.¹⁵⁵ Eurocontrol a connu une restructuration majeure en 1997, visant ainsi à répondre de manière adéquate aux besoins spécifiques de la gestion de la circulation aérienne dans l'espace aérien européen.¹⁵⁶ L'organisation possède la personnalité juridique dans chacun des États contractants et a son siège à Bruxelles. La principale mission de l'organisme consiste à harmoniser et à intégrer les services de navigation aérienne en Europe et à veiller à la création d'un système uniforme de gestion du trafic aérien (ATMF), tant pour les usagers civils que militaires. L'organisation vise ainsi à veiller à ce que le trafic aérien dans le ciel européen soit sûr, sécuritaire, efficace tout en étant

¹⁵³ Règlement (CE) n° 29/2009, *JOUE*, n° L 13, 17 janvier 2009.

¹⁵⁴ Règlement (CE) n° 1265/2007, *JOUE*, n° L 283, 27 octobre 2007.

¹⁵⁵ Communautés européennes, « Protocole relatif à l'adhésion de la Communauté européenne à la Convention internationale de coopération pour la sécurité aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 », telle qu'amendée à plusieurs reprises et ordonnée par le protocole du 27 juin 1997, *JOUE*, n° L 304/210, 30 septembre 2004.

¹⁵⁶ Roderick VAN DAM, « Eurocontrol – Quo vadis ? », (2000) 54 *R.F.D.A.S.* 159-179, 161.

viable tant économiquement que du point de vue environnemental.¹⁵⁷ Eurocontrol exerce une activité opérationnelle de gestion et de contrôle de la navigation aérienne.¹⁵⁸ Ainsi, l'organisation dispose de deux centres de contrôle du trafic aérien. Un premier centre est situé à Maastricht et s'occupe du trafic aérien de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et du nord de l'Allemagne. Un autre centre est situé à Vienne et couvre l'espace aérien situé au-dessus de l'Autriche, de la Bosnie-Herzégovine, de la Croatie, de la Tchéquie, de la Hongrie, de l'Italie, de la Slovaquie et de la Slovénie. De plus, Eurocontrol doit collaborer étroitement avec l'Union européenne afin d'établir des politiques communautaires de manière à gérer plus efficacement l'espace aérien communautaire et de surcroît veiller à la diminution de l'encombrement du ciel européen.¹⁵⁹

Enfin, dans le cadre de la mise en place du ciel unique européen II, une reconfiguration du mandat de la société Eurocontrol semble se profiler. En effet, dans son préambule, le Règlement (CE) n° 1070/2009 dispose que « [...] la Commission devrait confier à une organisation Eurocontrol réformée, disposant de nouvelles modalités de gouvernance, l'exécution des tâches relatives à diverses fonctions, qui n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. »¹⁶⁰ La réforme dont Eurocontrol fera l'objet devrait avoir pour objectif d'aligner la gestion de structure

¹⁵⁷ Traduction libre de The European Organisation for the Safety of Air Navigation, « Mission of Eurocontrol », en ligne : <http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_mission.html> (consulté le 30 septembre 2010).

¹⁵⁸ NAVEAU, p. 72.

¹⁵⁹ *Id.*, p. 73.

¹⁶⁰ Préambule (28), Règlement (CE) n° 1070/2009.

interne de l'organisme sur le ciel unique européen. Eurocontrol pourra alors travailler plus étroitement avec la Commission européenne afin de développer ses politiques, tout en tenant compte notamment de la dimension paneuropéenne de l'organisation.¹⁶¹

3. GALILEO

Un autre aspect incontournable du projet de « ciel unique européen » est sans aucun doute le projet GALILEO. Ainsi, par sa politique commune des transports et la politique des réseaux transeuropéens, l'UE vise à établir un réseau « [...] intégré capable de répondre aux besoins croissants de mobilité des citoyens [...] dans le plus grand respect de l'environnement et des impératifs de sécurité. »¹⁶² La réalisation de cet objectif est au cœur de la stratégie de la « mobilité durable » mise en place par l'UE dans le cadre du Livre blanc de 2001.¹⁶³ L'un des aspects de cette stratégie passe par le développement et l'utilisation des nouvelles technologies. Ainsi, dans le domaine des transports, la connaissance précise de la position, de la vitesse et du temps sont des données indispensables qui permettent une plus grande efficacité de la mobilité. L'UE s'est dotée d'une stratégie commune visant à développer son propre service de navigation par satellite soit le programme

¹⁶¹ Pour plus de précision sur le mandat d'Eurocontrol dans le cadre du « ciel unique européen », voir BOURQUI, p. 312-318 et Roderick D. VAN DAM et Stéphanie ANDRIES, « A Global Single Sky *Some Observations on the Relations between the European Community and International Law in Air Traffic Management* », (2006) 31 *Ann. Air & Space L.* 107-131.

¹⁶² Nicolas WARINSKO et Luc TYTGAT, « Le programme Galileo, l'engagement de l'Europe dans une nouvelle génération de services de navigation par satellite », (2000) n° 439 *RMCUE* 392-394, 392.

¹⁶³ Livre Blanc, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM (2001) 370, final, Bruxelles, 12 septembre 2001.

GALILEO.¹⁶⁴ Un peu comme le GPS américain ou le GLONASS russe, GALILEO permettra de déterminer précisément dans l'espace et dans le temps tout objet mobile ou immobile équipé d'un récepteur.¹⁶⁵ Dans le domaine qui nous occupe, GALILEO sera utile par exemple en ce qui a trait à la localisation d'un aéronef en difficulté afin de lui acheminer de l'aide.¹⁶⁶

TITRE 3 – L'UNION EUROPÉENNE ET LES ACCORDS « CIEL OUVERT »

La libéralisation des transports aériens en Europe s'est amorcée à la fin des années 1980. Elle a permis notamment « [...] la suppression des restrictions existantes à l'exploitation des services de transport aérien à l'intérieur de la Communauté. »¹⁶⁷

Par contre, la relation entre un État membre et un pays tiers relativement à l'exploitation des services aériens est bien différente. Avant 2002, les États membres pouvaient conclure un accord bilatéral avec un autre pays dans lequel leurs relations aériennes étaient définies. Par exemple, il pouvait être décidé que les transporteurs aériens de chaque partie contractante auraient accès au marché de

¹⁶⁴ Règlement (CE) n° 683/2008, relatif à la poursuite de la mise en œuvre des programmes européens de radionavigation par satellite (EGNOS et GALILEO), *JOUE*, n° L 196/1, 24 juillet 2008. Cf. Stephanie ANDRIES, « The European Initiative GALILEO : A European Contribution to the Global Navigation Satellite System (GNSS) » (2000) 25 *Ann. Air & Space L.* 43-65; Ilène CHOUKRI, « Réflexions sur GALILEO: du déclin d'un projet économique à la déclinaison des coopérations étatiques », (2007) 61 *R.F.D.A.S.* 133-147 et Loïc GRARD, « Déploiement du système de navigation satellitaire Galileo : solution ni intergouvernementale ni privée », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 211.

¹⁶⁵ DECOSTER, p. 102.

¹⁶⁶ Romain YAKEMCHOUK, « La navigation par satellite Les systèmes européens GALILEO et EGNOS », (2009) n° 526 *RCMUE* 154-162 et F.G. VON DER DUNK, « Report on GNSS Workshop 2002 'Towards Implementation of GNSS for Civil Aviation' Madrid 2-3 décembre 2002 », (2003) 28-3 *ASL* 188-192.

¹⁶⁷ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RCMUE* 254-266, 254.

l'autre.¹⁶⁸ À la suite d'une série d'arrêts rendus par la CJCE en 2002, la situation s'est quelque peu modifiée et, désormais, la Commission seule est compétente pour conclure des accords de transport aérien. Ainsi, nous verrons comment ont émergé les différentes ententes bilatérales dans le transport aérien en Europe, pour ensuite examiner la manière dont elles se sont développées dans la Communauté avant 2002. Finalement, nous porterons notre attention sur les conséquences des arrêts de la CJCE de 2002 et nous examinerons en quoi consiste la nouvelle politique européenne extérieure dans les accords de transport aérien.

A. Des accords « bermudiens » aux ententes « ciel ouvert »

Les ententes de réciprocité dans le transport aérien interétatique se sont développées en deux grandes phases. Il s'agit des accords de type « bermudien » et des accords libéraux de transport aérien appelé communément accord bilatéral « ciel ouvert » ou « open sky ».¹⁶⁹

1. Les accords de type « bermudiens »

Le premier accord des Bermudes¹⁷⁰ est conclu entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 11 février 1946.¹⁷¹ Il est le fruit de longues négociations entre les parties, les États-Unis prônant une idéologie axée davantage sur le libéralisme

¹⁶⁸ *Id.*, 255. Voir également Mathieu VAUGEOIS, « Vers un ciel unique : les accords ciel ouvert », (2010) 19-3 *Revue DIRE* 14-19.

¹⁶⁹ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 254. Cf. Jacques NAVEAU, « L'évolution du bilatéralisme en droit de l'air », (1986) 40 *R.F.D.A.* 55-66 et Michel G. FOLLIOU, « Le siècle du multilatéralisme ? », (2000) 54 *R.F.D.A.S.* 83-104.

¹⁷⁰ « Air Services Agreement between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland », (2005) 29 *Ann. Air & Space L.* 259-267.

¹⁷¹ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international 'post-bermudien'. Bientôt un ordre juridique 'post-libéral' », (2004) 54 *R.F.D.A.S.* 267-280, 267.

économique, tandis que la Grande-Bretagne demeure plutôt protectionniste.¹⁷² Il a en résulté un compromis idéologique qui est demeuré pendant bien longtemps l'accord bilatéral par excellence dans le domaine du transport aérien.¹⁷³ Cet accord « [...] établit les normes et les principes d'orientation des conditions d'exploitation des services aériens convenus et, notamment, de l'échange des droits de trafic. »¹⁷⁴ Par exemple, à l'article 2 de l'accord, il était prévu que les parties contractantes désignaient les compagnies aériennes de leur choix pouvant agir à titre de transporteur aérien entre elles.¹⁷⁵ Ce type de clause, soit une clause de nationalité ou de désignation, est également présent dans les accords de type ciel ouvert que l'on retrouve aujourd'hui. Par contre, l'accord Bermudes I n'avait pas établi de mécanisme permettant une libéralisation des tarifs dans le secteur aérien. Il y avait cependant un système de supervision des tarifs qui nécessitait une double approbation, soit d'une part par la IATA¹⁷⁶ et d'autre part par les autorités compétentes des deux parties contractantes.¹⁷⁷ Avec la libéralisation des transports aux États-Unis dans les années 1970¹⁷⁸, notamment par l'apparition des vols

¹⁷² *Id.*

¹⁷³ HAVEL, p. 111.

¹⁷⁴ NAVEAU, p. 48.

¹⁷⁵ HAVEL, p. 113.

¹⁷⁶ L'*Association internationale du transport aérien* (IATA) est une organisation qui réunit les principales compagnies de transport aérien sur la planète. Ainsi, l'IATA représente plus de 225 compagnies aériennes qui se réunissent de manière régulière afin de faire progresser l'industrie de l'aviation. La tâche de l'organisation consiste essentiellement à élaborer et harmoniser des tarifs à l'échelle mondiale (BIEBER, p. 296). De plus, l'organisation définit des modèles de standards pour l'industrie de l'aviation, notamment en proposant des modèles de billets d'avion, de contrats ou encore de procédures relativement aux passagers ou encore aux bagages. Cette organisation est plutôt considérée comme une association professionnelle de droit privé et est complémentaire à l'OACI. L'IATA collabore à l'OACI en faisant notamment la promotion de la sécurité et de la sûreté dans le transport aérien (NAVEAU, p. 75). Son siège social est établi dans la ville de Montréal depuis 1945.

¹⁷⁷ *Id.*, p. 114 et NAVEAU, p. 53.

¹⁷⁸ La principale loi sur la déréglementation des transports aux États-Unis est l'« Airline Deregulation Act » du 24 octobre 1978. Pour plus de précisions voir : HAVEL, p. 239 et BOURQUI, p.76 à 79.

*charters*¹⁷⁹, le premier accord des Bermudes n'était plus adapté aux circonstances de l'époque.¹⁸⁰ Par conséquent, il a été dénoncé par la Grande-Bretagne le 22 juin 1976 sous le motif qu'il octroyait une position dominante aux États-Unis dans le marché transatlantique.¹⁸¹ Ainsi, un an plus tard, soit le 23 juillet 1977, l'accord Bermudes II a été conclu.¹⁸² L'auteur Pablo Mendes de Leon explique que cet accord « [...] was designed to restrict fifth freedom rights, especially of US carriers, balance capacity, keep charters under bilateral control, focus on third and fourth Freedom traffic as the 'primary objective' of the operation of international air services, and promote the government's role in pricing. »¹⁸³ L'accord n'a pas eu d'influence significative, il s'agissait davantage d'une adaptation à la situation de la fin des années 1970.¹⁸⁴

L'un des principaux problèmes des ententes bilatérales de type bermudien repose sur le fait qu'elles ont souvent pour conséquence de provoquer une absence de concurrence et une fermeture des marchés. En effet, ceux-ci demeurent clos à toute

¹⁷⁹ D'autres facteurs sont à prendre en considération comme la surcapacité de certaines routes, l'accroissement du nombre de compagnies régulières, les facteurs économiques et monétaires et les accords en de coopération entre les compagnies aériennes. Pour plus de précisions, voir NAVEAU, p. 55.

¹⁸⁰ HAVEL, p. 116.

¹⁸¹ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 255 et Pablo Mendes DE LEON, « Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992 », (2002) 28-4/5 *ASL* 280-314, 281.

¹⁸² Air Transport Services, Agreement between the Government of the United States of America and the Government of The United Kingdom of Great Britain And Northern Ireland concerning Air Services, 28.5 U.S.T. 5368 1976-1977.

¹⁸³ Pablo Mendes DE LEON, « Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992 », (2002) 28-4/5 *ASL* 280-314, 281.

¹⁸⁴ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 255 et Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international 'post-bermudien'. Bientôt un ordre juridique 'post-libéral' », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 268.

compagnie provenant d'un pays tiers.¹⁸⁵ De plus, ces accords empêchent les fusions et acquisitions transnationales, puisque les compagnies aériennes des États sont souvent détenues ou encore contrôlées par des ressortissants du pays.¹⁸⁶ Il fallait donc trouver un nouveau modèle.

2. Les accords de type « ciel ouvert »

Les accords bilatéraux de type « ciel ouvert » ou « open sky » ont été inventés aux États-Unis à la suite de la déréglementation qui s'est opérée dans le marché interne de l'aviation civile américaine à la fin des années 1970.¹⁸⁷ Un accord « ciel ouvert » peut être conclu entre deux pays, il repose « [...] sur les principes de liberté et de flexibilité. Il implique la suppression de toute restriction quantitative et géographique aux échanges aériens. »¹⁸⁸ Cette réalité se traduit par une ouverture à la troisième et à la quatrième liberté de l'air. Un accord ciel ouvert permet donc à un transporteur de relier librement un point quelconque d'un État de départ vers un point quelconque d'un État d'arrivée.¹⁸⁹ Les droits de la cinquième liberté de l'air peuvent même être consentis. Concrètement, cela signifie qu'une compagnie aérienne provenant de l'un des pays signataires d'une telle entente pourrait exercer des droits de trafic aérien sur le territoire de l'autre pays contractant pour ensuite

¹⁸⁵ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international ‘post-bermudien’ ». Bientôt un ordre juridique ‘post-libéral’ », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 268.

¹⁸⁶ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCE* 172-176, 172. Cf. NAVEAU, p. 176 et s.

¹⁸⁷ Pour plus de précisions sur la politique aérienne extérieure des États-Unis entre 1978 et 1992 voir à cet effet : HAVEL, p. 302.

¹⁸⁸ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international ‘post-bermudien’ ». Bientôt un ordre juridique ‘post-libéral’ », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 268.

¹⁸⁹ *Id.*

poursuivre sa route vers un pays tiers.¹⁹⁰ Les auteurs Jacques Naveau, Pierre Godfroid et Pierre Frühling ont établi une liste de critères qui sont généralement communs aux ententes dites ciel ouvert :¹⁹¹

- principes des opportunités égales; mise en concordance des règles commerciales;
- faculté de multidésignation des transporteurs (ceux-ci doivent toutefois remplir les conditions de nationalité et de contrôle par des nationaux de l'État de désignation);
- possibilité illimitée d'exploiter des droits de trafic sur les services exploités entre les deux pays sans distinction quant à la nature des services, l'origine ou la destination du trafic (à condition qu'il s'agisse de trafic international);
- absence de toute restriction quant à la capacité, aux fréquences ou aux types d'avion;
- liberté pour les deux transporteurs de prendre des initiatives tarifaires et de pratiquer des prix adaptés au marché, à l'exclusion des tarifs prédateurs;
- possibilité d'arrangements de coopération entre les entreprises désignées (avec faculté d'exemption aux lois antitrust).

Les accords ciel ouvert ont permis la création entre autres des « hubs » internationaux, véritables plates-formes centrales aéroportuaires permettant la mise en concordance de plusieurs vols.¹⁹² De plus, ces accords ont favorisé la formation d'alliances entre diverses compagnies aériennes permettant ainsi des accords de

¹⁹⁰ *Id.*

¹⁹¹ Pour plus de précisions, voir NAVEAU, p. 60 ; Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 256. Voir également la liste de critères établis dans Pablo Mendes DE LEON, « Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992 », (2002) 28-4/5 *ASL* 280-314, 311.

¹⁹² NAVEAU, p. 60.

partage de codes, de coordination de vols et même parfois des partages de recettes.¹⁹³

B. Des accords nationaux à la compétence communautaire

Plusieurs États membres ont signé des ententes, notamment avec les États-Unis, sur le modèle des accords ciel ouvert. Cela a eu pour conséquence d'entraîner une fragmentation du ciel européen au détriment des compagnies communautaires. Pour remédier à cette situation, la Commission européenne a essayé tout au long des années 1990 de se voir attribuer cette compétence.

1. La fragmentation du ciel européen avec les pays tiers

En 1992, les Pays-Bas concluent avec les États-Unis un premier accord de type ciel ouvert.¹⁹⁴ Il s'agissait de la première étape d'une stratégie américaine visant à conclure le plus grand nombre possible d'accords de ce type avec des pays de la Communauté européenne.¹⁹⁵ Ainsi, en octobre 1995, les États-Unis avaient réussi à obtenir ou étaient en voie d'obtention de plusieurs ententes avec différents États membres.¹⁹⁶ La stratégie américaine était simple, en cumulant des ententes ciel ouvert avec différents États membres, il était possible pour leurs transporteurs

¹⁹³ *Id.*

¹⁹⁴ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCE* 172-176, 174 et Pablo Mendes DE LEON, « Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992 », (2002) 28-4/5 *ASL* 280-314, 280.

¹⁹⁵ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCE* 172-176, 174.

¹⁹⁶ Plusieurs États membres avaient conclu ou étaient en voie de conclure des accords de type ciel ouvert avec les États-Unis notamment l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, le Luxembourg, la Suède. Mentionnons que la Grande-Bretagne sous le régime de l'accord Bermudes II. Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 256.

nationaux d'avoir un accès privilégié au marché européen sans pour autant que les transporteurs européens puissent bénéficier du même accès au marché étatsunien.¹⁹⁷ En d'autres termes, avec ces ententes les transporteurs américains étaient en droit de faire du cabotage dans le marché interne européen, principe contraire à l'article 7 de la Convention de Chicago de 1944.¹⁹⁸ Les compagnies aériennes de la Communauté européenne étaient donc désavantagées, elles pouvaient certes desservir n'importe quel point aux États-Unis, cependant elles étaient au départ toujours contraintes à leur pays d'origine et ne possédaient pas de flexibilité en provenance des États-Unis.¹⁹⁹ En somme, la fragmentation du ciel européen était désavantageuse pour les transporteurs communautaires et rendait du même coup inégales les conditions de concurrence au-dessus de l'Atlantique.²⁰⁰ Il fallait donc trouver un moyen de rendre les ententes ciel ouvert plus avantageuses pour les États membres de la Communauté européenne.

a) Les initiatives de la Commission européenne

Au début des années 1990, l'Union européenne s'affairait à réaliser progressivement la libéralisation de son marché interne de l'aviation. L'attention n'était donc pas nécessairement portée sur les relations aériennes des États membres de la communauté avec des pays tiers. Pourtant, dès 1990 la Commission publiait une communication afin de réclamer la compétence permettant une négociation

¹⁹⁷ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 269.

¹⁹⁸ *Id.*

¹⁹⁹ Ainsi, les compagnies aériennes communautaires n'étaient pas en droit de relier deux villes américaines entre elles. L'inverse était cependant possible pour les compagnies américaines en Europe. Voir à cet effet

²⁰⁰ Loïc GRARD, « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Drt. Europ.* 695-733, 698.

unique dans les ententes bilatérales avec les autres pays.²⁰¹ La Commission s'appuyait alors sur le fondement juridique à l'effet que « [...] les transports aériens relevaient de la politique commerciale commune et donc que les accords en matière de transport aérien avec les États tiers relevaient de la compétence exclusive de la Communauté. »²⁰² Les États membres ont rapidement décrié cette prise de position en mentionnant qu'il s'agissait d'une obstruction et d'un empiètement fédéral dans leurs champs de compétence.²⁰³ Les plus petits États de l'Union européenne étaient même d'avis que leurs compagnies nationales perdraient des parts de marché sur le continent au profit des transporteurs des grands États.²⁰⁴ Puis, dans une communication de 1992 sur les relations aériennes extérieures de la Communauté européenne,²⁰⁵ la Commission a adopté une position moins controversée et plus conciliante par rapport au rôle qu'elle voudrait avoir en matière d'ententes internationales de transport aérien. Cette nouvelle position a été bien accueillie par les États membres.²⁰⁶ Par ailleurs, en 1994 la Commission publiait une

²⁰¹ Communication de la Commission au Conseil, « Les relations avec les pays tiers dans le domaine du transport aérien », Doc COM (90) 17 final et 18 final, Bruxelles, 23 février 1990.

Par ailleurs, mentionnons que dans un mémorandum de 1979 la Commission réclamait un mandat du Conseil européen afin de pouvoir négocier des ententes bilatérales dans le domaine de l'aviation avec des pays tiers. Voir à cet effet Mémorandum du 4 juillet 1979, *Contribution des Communautés européennes au développement des services de transport aérien*, Bull. CE, suppl. 5/79, annexe II, p. 40. Voir à cet effet BOURQUI, p. 68.

²⁰² John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCUE* 172-176, 173.

²⁰³ Ce n'est pas tous les États qui sont contre cette mesure. Cependant, certains d'entre eux sont craintifs par rapport à la manière dont les négociations pourraient se dérouler. Voir Loïc GRARD, « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Dnt. Europ.* 695-733, 699 et Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 269.

³⁷ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 269 et 270.

²⁰⁵ Communication de la Commission au Conseil, « Les relations avec les pays tiers dans le domaine du transport », COM (92) 434 final, Bruxelles, 21 octobre 1992.

²⁰⁶ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCUE* 172-176, 173.

communication en réclamant à nouveau le pouvoir de négocier des ententes bilatérales.²⁰⁷ En réaction, le Comité économique et social a estimé que la Commission devrait œuvrer en coopération avec le Conseil.²⁰⁸ Dans un avis sur les accords GATT/GATS, la CJCE a même confirmé en 1994 que la position de la Commission désirant avoir la compétence pour négocier des accords aériens avec des pays tiers n'était pas justifiée en droit.²⁰⁹ Puis, en 1999 la Commission dans une communication insiste à nouveau sur l'importance du développement des relations aériennes extérieures de la Communauté.²¹⁰

Néanmoins, un certain nombre d'accords aériens bilatéraux ont été conclus par la Commission européenne au cours des années 1990. Ces accords ont été faits sur autorisation du Conseil européen en vertu de l'article 300 du Traité CE.²¹¹ Il s'agissait d'accords passés avec des pays limitrophes de l'Union européenne ou encore ceux qui étaient en voie de devenir membres de la Communauté. Par ailleurs, en 1996, le Conseil avait octroyé à la Commission un mandat partiel de négociation avec les États-Unis.

²⁰⁷ Communauté européenne, Communication de la Commission, *L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs*, COM (94) 218 final, Bruxelles, 1^{er} juin 1994.

²⁰⁸ Avis du Comité économique et social sur la communication de la Commission « L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs », *JO*, n° C 110, 2 mai 1995.

²⁰⁹ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCUE* 172-176, 173.

²¹⁰ Communication de la Commission européenne et au Conseil, au Parlement européen, au Comité des régions et au Comité économique et social, « L'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux », COM (1999) 182 final, Bruxelles, 20 mai 1999.

²¹¹ NAVEAU, p. 173.

b) Relations avec les pays limitrophes de l'Union européenne

Dès 1990, le Conseil a recommandé que des négociations soient entreprises avec la Norvège et la Suède²¹² afin d'étendre à ces deux États la réglementation européenne sur les transports aériens, considérant leurs participations conjointes avec le Danemark dans le transporteur SAS.²¹³ Cette entente n'est plus en vigueur aujourd'hui en raison de l'entrée de la Suède dans l'Union européenne et de l'appartenance de la Norvège à l'accord sur l'Espace Économique Européen.²¹⁴ L'accord a servi de modèle afin de définir les relations aériennes extérieures de la Communauté avec les pays tiers.²¹⁵ Par ailleurs le 21 juin 1999 un accord bilatéral est intervenu avec la Suisse. L'accord octroie aux compagnies suisses la plupart des droits et obligations dont bénéficient les transporteurs communautaires.²¹⁶ Ces derniers bénéficient de tous les droits de trafic sur la Suisse à l'exception du cabotage.

Le Conseil a mandaté la Commission les 3 et 4 octobre 1996 afin de négocier une entente de transport aérien avec la Pologne, la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie. D'autres pays se sont également ajoutés, soit la Bulgarie, l'Estonie, la

²¹² Décision n° 92/384/CEE du Conseil, du 22 juin 1992, concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté économique européenne, le Royaume de Norvège et le Royaume de Suède dans le domaine de l'aviation civile, *JOUE*, n° L 200, 18 juillet 1992, p. 19. Voir également : Proposition de décision du Conseil, « L'ouverture des négociations entre la Communauté économique européenne, le Royaume de Norvège et le Royaume de Suède sur une modification de l'entente dans le domaine de l'aviation civile », COM (93) 265 final, Bruxelles, 9 juin 1993.

²¹³ John BALFOUR, « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCUE* 172-176, 173.

²¹⁴ *Id.*

²¹⁵ NAVEAU, p. 173.

²¹⁶ L'accord a été approuvé par un référendum du peuple suisse en 2000 ainsi que par une décision du Conseil et de la Commission du 4 avril 2002. Cf. « Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien », *JOUE*, n° L 114/1, 30 avril 2002, cette entente a été modifiée par trois Décisions n° 1/2004, 2/2004 et 3/2004 des 6, 22 et 22 avril 2004 (publiés au *JOUE*, n° L 151, 30 avril 2004). Cf. NAVEAU, p. 174.

Lettonie, la Lituanie, la Roumanie et la Slovénie. Finalement, mentionnons que le 1^{er} mai 2004, dix nouveaux États ont fait leur entrée dans l'Union européenne (la Tchéquie, l'Estonie, Chypre, la Lettonie, la Lituanie, la Hongrie, Malte, la Pologne, la Slovénie et la Slovaquie). Ces nouvelles adhésions permettent de renforcer l'harmonisation de la réglementation dans le domaine aérien en Europe.

c) Les relations aériennes de la Communauté avec les États-Unis

Le 17 juin 1996, le Conseil octroie à la Commission un mandat partiel de négociation avec les États-Unis sur les questions touchant notamment les règles de concurrence, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, les *systèmes informatisés de réservations* (S.I.R.), le partage des codes et le règlement des différents créneaux horaires.²¹⁷ Compte tenu de ce mandat partiel ne visant pas les droits de trafic, les États-Unis n'ont pas attribué beaucoup de crédibilité à la Commission.²¹⁸ Ainsi, cette dernière n'a eu d'autres choix que de s'adresser devant la CJCE pour faire valoir ses prérogatives.

2. Vers une compétence externe de la Communauté européenne

Ainsi, depuis le début des années 1990 et même avant, la Commission a essayé à plusieurs reprises d'obtenir un mandat lui permettant de négocier des accords bilatéraux de transport aérien au nom des États membres. Considérant l'ineptie du

²¹⁷ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international ‘post-bermudien’. Bientôt un ordre juridique ‘post-libéral’ », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 270.

²¹⁸ Loïc GRARD, « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Drt. Europ.* 695-733, 699.

Conseil à vouloir lui attribuer une autorisation en ce sens et considérant le nombre croissant d'accords bilatéraux sur le point d'être conclus par différents États membres avec les États-Unis, la Commission a donc porté une requête à la CJCE en décembre 1998.²¹⁹ L'objectif visait à obtenir une décision à l'effet que les États membres n'étaient plus compétents pour négocier seuls des ententes bilatérales de transport aérien avec les États-Unis.²²⁰ La Cour a rendu à cet effet des arrêts en novembre 2002, ce qui a produit des conséquences eu égard à la conclusion d'accords bilatéraux en matière de transport aérien avec des pays tiers.

a) Les arrêts « ciel ouvert » de la CJCE du 5 novembre 2002

En 1998, la Commission décide d'intenter un recours contre huit États membres de l'Union (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Allemagne, Luxembourg, Suède et la Grande-Bretagne²²¹) qui auraient manqué à leurs obligations en concluant des accords de transport aérien avec les États-Unis.²²² Une série d'arrêts est rendue à cet effet le 5 novembre 2002.²²³ Le fondement juridique de la poursuite se fonde sur

²¹⁹ *Id.*

²²⁰ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international ‘post-bermudien’ ». Bientôt un ordre juridique ‘post-libéral’ », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 270.

²²¹ Notons que dans cette affaire, la Grande-Bretagne était mise en cause non pas dû à un accord ciel ouvert mais en raison de l'Accord Bermudes II du 23 juillet 1977.

²²² CJCE, aff. C-471/98, 5 novembre 2002, *Rec.* 2002, p. I-09681, n° 1 ; BOURQUI, p. 165 et suiv.; NAVEAU, p. 176 et suiv.; HAVEL, p. 424 et suiv.; DEMPSEY, p. 88 et suiv.; Frederick SØRENSEN, Wilko VAN et Angela CHENG-JUI LU, « ECJ Ruling on Open Skies Agreement v. Future International Air Transport », (2003) 28-1 *ASL* 3-18; Henri WASSENBERGH, « The Decision of the ECJ of 5 November 2002 in ‘Open Skies’ Agreement Cases », (2003) 28-1 *ASL* 19-31; Martin BARTLIK, « The ‘Open Skies’ Decision of the European Court of Justice : the Advent of a New Era ? », (2003) 28 *Ann. Air & Space L.* 357-365; H. S. RUTGER JAN TOE LAER, « The ECJ Decisions: ‘Blessing in Disguise’ », (2006) 31 *ASL* 19-49 et Peter BOMBAY et MATE GERGELY, « The 2006 ECAA Agreement: Centrepiece of the European Community’s Aviation Policy Towards its Neighbours », (2008) 33-2 *ASL* 214-232.

²²³ CJCE, aff. C-471/98, *Rec.* 2002, p. I-09681. (Affaires C-476/98, *Commission c. Allemagne*; C-475/98 *Commission c. Autriche*; C-471/98, *Commission c. Belgique*, C-476/98; *Commission c. Danemark*; C-469/98, *Commission c. Finlande*; C-466/98, *Commission c. Grande-Bretagne*; C-472/98, *Commission c. Luxembourg*; C-468/98, *Commission c. Suède*).

les articles 10 et 43 (art. 49 TFUE) du Traité CE, ainsi que des Règlements (CEE) n° 2407/92 sur les licences, n° 2408/92 sur l'accès aux liaisons intracommunautaires, n° 2409/92 sur les tarifs, n° 2299/89 sur les S.I.R. et n° 95/93 sur les créneaux horaires.²²⁴ Par ailleurs, la Commission demande à la Cour de constater à titre subsidiaire et en partie complémentaire, que, dans la mesure où il serait considéré que les accords ciel ouvert ne modifiaient pas de manière radicale et ne remplaçaient donc pas les accords conclus précédemment, les huit États membres avaient manqué aux obligations qui leur incombait en vertu de l'article 10 du Traité, ainsi que du droit dérivé, en ne supprimant pas, dans les accords précédents, les dispositions incompatibles avec le Traité CE et, notamment avec son article 43 (art. 49 TFUE), ainsi qu'avec le droit dérivé, ou en n'adoptant pas à cet effet toutes les mesures légales possibles.²²⁵ En somme, le litige portait « [...] d'une part, sur la violation par les États membres concernés de certaines compétences exclusives de la Communauté et d'autre part, sur la conformité éventuelle des accords précités [accords ciel ouvert] avec le droit communautaire. »²²⁶ Ainsi, huit arrêts sont rendus le 5 novembre 2002²²⁷ condamnant les clauses de nationalité dans les accords bilatéraux et définissant la portée de la compétence exclusive de la Communauté dans les accords aériens.

²²⁴ Rappelons que ces règlements fondent en quelque sorte le commerce aérien sur le marché unique européen. Cf. Partie I, Titre 2.

²²⁵ CJCE, aff. C-471/98, n° 1.

²²⁶ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 257.

²²⁷ Mentionnons que dans l'ensemble les principes de ces arrêts de 2002 furent confirmés en 2007 dans CJCE, aff. C-523/0424, 24 avril 2007, *Commission c. Pays-Bas*, *Rec. 2007*. Cf. Loïc GRARD, « Open skies : vendange contentieuse tardive ! », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 115.

b) Les clauses de nationalité dans les accords bilatéraux

Le premier motif de la requête adressée à la CJCE par la Commission se fondait sur une violation de l'article 43 (art. 49 TFUE) du Traité CE en vertu duquel « [...] les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. » Les accords bilatéraux de transport aérien conclus par les États membres avec les États-Unis contenaient une clause de désignation en vertu de laquelle « [...] chacune des parties pouvait refuser les droits prévus par lesdits accords aux transporteurs désignés par l'autre partie, lorsque ces derniers n'étaient pas détenus ou contrôlés par les ressortissants de l'autre partie. »²²⁸ La Commission était d'avis que cette clause de désignation allait à l'encontre de l'article 43 (art. 49 TFUE) du Traité CE, car dans certaines situations un transporteur aérien aurait pu être privé des bénéfices des traitements réservés aux compagnies nationales. Le principe du traitement national impose à un État membre, partie à une convention bilatérale avec un pays tiers et qui accueille une compagnie détenue ou contrôlée par des ressortissants d'un autre État membre, de lui accorder les mêmes bénéfices qu'une compagnie provenant de l'État d'accueil.²²⁹

La Cour a estimé que la clause de désignation contenue dans les accords bilatéraux de transport aérien allait à l'encontre du droit communautaire puisqu'elle permettait aux États-Unis de pouvoir décider sur un critère de propriété et de contrôle si un État membre, n'étant pas parti à l'accord bilatéral de transport aérien, pouvait avoir

²²⁸ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 259.

²²⁹ NAVEAU, p. 177.

accès ou non au marché américain.²³⁰ Ce type de situation pourrait survenir lorsqu'un transporteur aérien, détenu ou contrôlé par un État membre ou par l'un de ses ressortissants, s'établit dans un autre État membre partie à un accord bilatéral comprenant une clause de désignation.²³¹ En somme, la Cour était d'avis que dans les accords aériens bilatéraux, la clause relative à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes était contraire à l'article 43 (art. 49 TFUE) du Traité CE.²³²

c) La portée de la compétence externe de la Communauté européenne

Dans cette affaire, la CJCE en se fondant sur une jurisprudence antérieure²³³ a reconnu que la Communauté disposait d'une compétence exclusive lui permettant de conclure des conventions internationales dans le domaine du transport aérien. Cette compétence proviendrait non seulement de l'article 100, §2 (ex-80, § 2 Traité CE) TFUE, mais également d'une théorie des compétences implicites développées par l'arrêt « AETR », puis reprise dans l'*Avis 1/94* dit « OMC » du 15 novembre 1994 et confirmée une fois de plus dans l'*Avis 2/92* dit « OCDE » du 24 mars 1995.²³⁴ Ainsi, en matière de transport, les États membres agissant collectivement ou individuellement ne perdent le droit de contracter des obligations avec des États

²³⁰ BOURQUI, p. 165 et suiv.

²³¹ Dans la présente affaire, il avait été reconnu que le Royaume de Belgique n'accordait pas aux compagnies aériennes ressortissantes des autres États membres le même traitement que celui réservé aux compagnies belges. Voir à cet effet CJCE, aff. C-471/98, *Rec.* 2002, p. I-09681 et Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 259.

²³² CJCE, aff. C-471/98 *Commission c. Belgique*, *Rec.* 2002, p. I-09681, n° 142.

²³³ CJCE, aff. 22/70, *Rec.* 1971, p. 263; *Avis 1/76*, *Rec.* 1977, p. 741 (26 avril 1977); *Avis 1/94*, 15 novembre 1994, *Rec.* 1994, p. I-5267 ; *Avis 2/92*, 24 mars 1995, *Rec.* 1995, p. I-521.

²³⁴ CJCE, *Avis 2/92*, 24 mars 1995, *Rec.* 1995, p. I-521; NAVEAU, p. 178 et Loïc GRARD, « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Drt. Europ.* 695-733, 713.

tiers qu'au fur et à mesure que des règles communes sont instaurées par la Communauté.²³⁵ Les arrêts ciel ouvert de 2002 viennent confirmer que ce principe s'applique également dans le domaine du transport aérien.²³⁶ De plus, pour que la compétence externe de la communauté puisse être exclusive, des règles communes doivent préalablement avoir été établies sur le plan interne.²³⁷ Bref, la compétence étatique disparaît « [...] à la double condition que la compétence intracommunautaire soit juridiquement exprimée et que l'acte qui en découle subisse une altération du fait de l'engagement international souscrit individuellement par l'État. »²³⁸

Par ailleurs, dans sa décision, la Cour considère que les Règlements (CEE) n° 2407/92 et 2408/92 ne comportent pas de dispositions visant les transporteurs d'États tiers.²³⁹ Cela signifie donc que la portée de ces règlements ne peut être affectée par des accords de transport aérien conclus par les États membres avec des pays tiers.²⁴⁰ En contrepartie, les autres règlements de la requête concernant les tarifs, les S.I.R. et l'attribution des créneaux horaires comprennent des clauses se rapportant aux transporteurs des États tiers.²⁴¹ En conséquence, les États membres peuvent conserver une partie de leur compétence, notamment pour la négociation

²³⁵ CJCE, Avis 1/94, 15 novembre 1994, *Rec.* 1994, p. I-5267, n° 77.

²³⁶ CJCE, aff. C-471/98 *Commission c. Belgique*, *Rec.* 2002, p. I-09681, n° 93.

²³⁷ *Id.*

²³⁸ Loïc GRARD, « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Drt. Europ.* 695-733, 714.

²³⁹ CJCE, aff. C-471/98 *Commission c. Belgique*, *Rec.* 2002, p. I-09681, n° 105 et 106.

²⁴⁰ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 272 et NAVEAU, p. 178.

²⁴¹ La Communauté n'a donc pas de capacité internationale en matière de droits durs qui sont généralement associés aux droits commerciaux. Elle se retrouve cependant avec les droits mous associés aux règlements des tarifs et des S.I.R. Cf. Loïc GRARD, « Open skies : vendange contentieuse tardive ! », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 115.

d'accords commerciaux et pour les droits de trafic. Néanmoins, ils n'ont plus le pouvoir d'attribuer des créneaux horaires.²⁴² Ainsi, la Commission n'obtient pas de la CJCE une condamnation sans équivoque sur la compétence des États membres. Pour le professeur Loïc Grard, il s'agit sans contredit d'un échec pour la Commission puisque les arrêts ciel ouvert de novembre 2002 ont seulement mené à une « [...] condamnation partielle de la compétence des États. »²⁴³ Cependant, le professeur ajoute que pour des raisons pratiques, cette compétence partielle des États membres risque d'être transférée à la Communauté européenne, puisque cette approche aura tôt fait d'être contre-productive.²⁴⁴

3. Les conséquences des arrêts « ciel ouvert » pour les États membres dans leurs relations avec les États tiers

Depuis le 5 novembre 2002, les relations aériennes extérieures de la Communauté ont subi de profondes transformations. En effet, quelques jours après la sortie des arrêts ciel ouvert la Commission publie une communication sur le sujet dans laquelle elle demande à tous les États membres de l'Union de dénoncer leurs accords bilatéraux avec les États-Unis. De plus, la Commission demande à ce que le Conseil l'habilite à pouvoir négocier un accord aérien global avec les États-Unis.²⁴⁵ Puis, le 26 février 2003, la Commission publie une nouvelle communication

²⁴² Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 258 et 259 et Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 272.

²⁴³ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 272.

²⁴⁴ *Id.* Cf. Voir à cet effet Partie I, Titre 3, C.

²⁴⁵ Communication de la Commission, « Les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 pour la politique européenne en matière de transport aérien », COM (2002) 649, final, Bruxelles, 19 novembre 2002.

concernant les procédures d'allocation des droits de trafic entre les transporteurs communautaires sur la base des accords bilatéraux existant entre un État membre et un pays tiers.²⁴⁶ Le document propose également la mise en place d'un règlement concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.²⁴⁷

Le 5 juin 2003,²⁴⁸ le Conseil octroie à la Commission un mandat dit « horizontal ».²⁴⁹ Ce mandat permet à la Commission d'entreprendre des négociations sur toutes les questions pour lesquelles la compétence communautaire est reconnue, en superposition des accords conclus par les États membres.²⁵⁰ La Commission peut donc mener des négociations avec des pays tiers afin de substituer par des clauses types, certaines dispositions incompatibles au droit communautaire ayant été conclues par des États membres avec des pays tiers dans de précédents accords bilatéraux de transport aérien.²⁵¹ La Commission a sur cette base signé plusieurs ententes de services aériens avec différents pays.²⁵² De plus, un règlement

²⁴⁶ Communication de la Commission « Les relations entre la Communauté et les pays tiers dans le domaine de l'aviation », COM (2003) 94 final, Bruxelles, 26 février 2003.

²⁴⁷ *Id.*

²⁴⁸ 2515^{ème} session du Conseil de l'Union européenne « Transports, Télécommunications et Énergie » tenue à Luxembourg les 5 et 6 juin 2003, doc. 10172/03, n° 9, en ligne : <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/fr/trans/76206.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

²⁴⁹ Loïc GRARD, « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile », (2003) 49 *AFDI* 492-515, 499 et suiv. et Henri WASSENBERGH, « 5 June 2003, a Historic Decision by the EU Council of Transport Ministers », (2003) 28-4/5 *ASL* 214-217.

²⁵⁰ Loïc GRARD, « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile », (2003) 49 *AFDI* 492-515.

²⁵¹ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 261.

²⁵² À titre d'exemple et de manière non exhaustive : « Accord entre la CE et la République orientale de l'Uruguay sur certains aspects des services aériens », *JOUE*, n° L 330, 28 novembre 2006, p. 9 ; « Accord entre la CE et la République du Chili sur certains aspects des services aériens », *JO*, n° L 300, 31 octobre 2006, p. 46 ; « Accord entre le Conseil es ministres de la République d'Albanie et la Communauté européenne sur certains aspects des services aériens », *JO*, n° L 294, 25 octobre 2006,

permet d'encadrer les activités des États membres en matière de négociation d'accords relatifs aux services aériens avec les États tiers.²⁵³ Ce règlement propose notamment l'instauration d'une forme de coopération entre les États membres et la Commission relativement à la négociation d'ententes bilatérales avec des pays tiers. À son article 1^{er} le règlement prévoit que les États membres peuvent négocier des ententes de transport aérien avec des États tiers, dans des matières faisant l'objet du mandat horizontal de la Commission. Ainsi, lors de telles négociations, un État membre « [...] devient *ipso jure* mandataire de l'Union européenne pour le champ de compétence qui est la sienne. »²⁵⁴ Cette négociation sur la base de clauses types permet aux États tiers de négocier qu'une seule fois une entente avec un partenaire européen. En plus d'être limitées dans leurs contenus aux clauses types préétablis, les négociations entreprises par un État membre doivent être notifiées aux autres États membres et à la Commission.²⁵⁵ Dans l'éventualité où l'accord en question ne respecte pas les clauses-types une procédure de consultation est mise en place pour examiner la légitimité de l'entente.²⁵⁶ Finalement, en vertu de ce règlement les États membres ne peuvent conclure avec des États tiers une entente qui aurait comme conséquence de réduire le nombre des compagnies communautaires pouvant être désignées.²⁵⁷ Suite aux arrêts ciel ouvert de la CJCE, la Commission s'est fait reconnaître certaines compétences exclusives dans le domaine des ententes

p. 52, cité dans Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 261.

²⁵³ Règlement (CE) n° 847/2004, *JOUE*, n° L 195/3, 2 juin 2004.

²⁵⁴ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien" ». Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 274.

²⁵⁵ Article 1^{er}, Règlement (CE) n° 847/2004.

²⁵⁶ *Id.*

²⁵⁷ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266, 263.

bilatérales relevant du transport aérien. Il en est résulté une toute nouvelle politique extérieure dans le domaine de l'aviation pour la Communauté.

C. La nouvelle politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation

En juin 2003, le Conseil donne à la Commission le mandat de négocier un accord de transport aérien avec des partenaires stratégiques; de plus, la Commission reçoit le mandat de négocier une entente avec les États-Unis. Il s'agit de toute évidence d'une décision historique, car pour la première fois un véritable mandat de négociation est octroyé à la Commission.²⁵⁸ À cet effet, la Commission a publié le 11 mars 2005 une communication afin de développer l'agenda de la politique extérieure de la Communauté dans le domaine de l'aviation.²⁵⁹ Le document propose de poursuivre la mise en conformité des accords bilatéraux avec le droit communautaire et d'établir progressivement des accords ambitieux entre la Communauté et les pays tiers. À plus long terme, la Commission souhaite en arriver à des accords globaux de transport aérien dans les grandes régions du monde.

1. Relations avec les pays voisins de l'Union européenne

Dans une communication de 2005 portant sur le développement de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté, la Commission proposait de grandes orientations en vue d'arriver à des ententes ciel ouvert avec différents pays. Une première série d'ententes a été conclue avec des pays limitrophes de l'Union

²⁵⁸ Henri WASSENBERGH, « 5 June 2003, a Historic Decision by the EU Council of Transport Ministers », (2003) 28-4/5 *ASL* 214-217, 214.

²⁵⁹ Communication de la Commission, « Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté », COM (2005) 79 final, Bruxelles, 11 mars 2005.

européenne, par exemple les pays des Balkans (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, Roumanie, Serbie-Monténégro et la Mission de l'ONU au Kosovo) qui ont signé dès décembre 2005 un accord portant sur la création d'un espace aérien commun avec l'UE. Puis, dans le cadre du processus de Barcelone,²⁶⁰ un accord a été signé le 12 décembre 2006 avec le Maroc, l'objectif étant pour la Communauté d'en arriver à la création d'un espace aérien commun avec ses principaux voisins pour la fin de l'année 2010.²⁶¹

La Commission veut également contracter une entente ciel ouvert avec la Russie. À cet effet, un premier accord permettant le survol de la Sibérie est intervenu en 2007.²⁶² Cet accord permet notamment de mettre fin à un système de taxation pénalisant les compagnies européennes. Cette entente devrait servir de modèle pour d'autres pays de la même région tel que l'Ukraine, la Biélorussie, la Moldavie ou encore les pays du Caucase et de l'Asie centrale.²⁶³

²⁶⁰ Le processus de Barcelone vise à établir un dialogue multilatéral entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et certains pays de la rive sud de la Méditerranée (l'Algérie, l'Autorité Palestinienne, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et la Turquie), et d'autre part à établir un cadre élargi des relations politiques, économiques et sociales (Déclaration de Barcelone, Bull. 11/1995, § 2.3.1) voir à cet effet Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 264. Par ailleurs, le 5 mars 2010 un accord entre la Géorgie et l'UE a été signé. Cf. « Vers l'intégration de la Géorgie dans l'espace aérien européen », *Rev. dr. trans.* 2010.4.alerte 37.

²⁶¹ Dominique Paola BOURQUI, « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCE* 254-266, 265.

²⁶² Johannes BAUR, « EU-Russia Aviation Relations and the Issue of Siberian Overflights », (2010) 35-3 *ASL* 225-247.

²⁶³ DECOSTER, p. 72.

2. Relations avec les États-Unis

Avec l'obtention d'un mandat de négociation unique avec les États-Unis, la Commission a donc procédé à l'élaboration d'une politique extérieure complète avec leur partenaire. Il en résulte un nouvel espace transatlantique portant le nom d'« Open Aviation Area ». Il s'agit ni plus ni moins que d'une fusion juridique des aviations civiles de chaque côté de l'Atlantique, l'objectif étant de créer un marché aérien transatlantique unique.²⁶⁴ Ainsi, 60 % du trafic aérien mondial est touché par ce nouvel espace, ce qui représente plus du tiers du marché mondial dans le secteur de l'aviation.²⁶⁵

Ainsi, depuis le 30 mars 2008,²⁶⁶ un accord ciel ouvert est entré en vigueur entre la Communauté européenne et les États-Unis.²⁶⁷ L'accord se substitue aux accords négociés par les États membres. La principale avancée de la nouvelle entente réside dans le fait que la clause de nationalité disparaît pour devenir une clause communautaire. Ainsi, il y a désormais de nouveaux droits de trafic permettant une libéralisation des troisième et quatrième libertés de l'air. Par exemple, le

²⁶⁴ DEMPSEY, p. 86-87 et Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 275. Cf. Mark A. GLYNN, « Birds of a Feather : Network Carriers Flock Together in Early Experiences of Transatlantic Open Skies », (2009) 34 *Ann. Air & Space L.* 207-252.

²⁶⁵ Loïc GRARD, « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 267-280, 275

²⁶⁶ « Accord de transport aérien entre les États-Unis d'une part et la Communauté européenne d'autre part », *JOUE*, n° L 134/4, 25 mai 2007. Voir également Communautés européennes, « Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du conseil concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part », COM (2006) 169 final, Bruxelles, 21 avril 2006.

²⁶⁷ Mentionnons que le 17 décembre 2009, un accord entre les États-Unis, la Norvège et l'Islande est intervenu afin d'étendre à ces deux pays l'accord en vigueur entre l'Union européenne et les États-Unis. Voir à cet effet « Extension de l'accord aérien conclu avec les États-Unis à l'Islande et à la Norvège », *Rev. dr. trans* 2010.2.alerte 14.

transporteur aérien d'origine allemande Lufthansa pourrait effectuer une liaison entre Paris et New York et Air France pourrait désormais opérer une liaison entre Amsterdam et New York.²⁶⁸ Relativement aux services de vols cargo, les transporteurs européens peuvent même bénéficier de droit de septième liberté en effectuant une liaison entre les États-Unis et un pays tiers sans pour autant faire une escale dans un pays européen.²⁶⁹

Cependant, soulignons que cet accord n'est pas en soi une finalité dans les relations aériennes de la Communauté avec les États-Unis. C'est pourquoi dès le mois de mai 2008 de nouvelles négociations ont repris afin de parvenir à une seconde étape dans le processus ciel ouvert.²⁷⁰ À ce titre, un accord dit de seconde étape a été signé le 24 juin 2010.²⁷¹ L'accord permettra notamment de procéder à une réforme des règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes.²⁷²

²⁶⁸ Loïc GRARD, « 'Ciel ouvert' entre l'Union européenne et les États-Unis. Enfin! Déjà? Bientôt... », (2009) n° 526 *RMCE* 145-153, 148.

²⁶⁹ *Id.* 149.

²⁷⁰ Loïc GRARD, « Aviation commerciale : les premiers pas de l'euratlantisme », *Rev. dr. trans* 2007.5.repère 5.

²⁷¹ « Signature d'un accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis », *Rev. dr. trans* 2010.9.alerte 83. Cf. Euractiv, « Engagement européen et américain pour l'ouverture des marchés aériens », en ligne : <<http://www.euractiv.com/fr/transport/engagement-europeen-et-americain-pour-louverture-des-marches-aeriens-news-382980>> (consulté le 30 septembre 2010) et Loïc GRARD, « Échanges internationaux : « Ciel ouvert II », une avancée modeste de la libéralisation du commerce aérien transatlantique », *Rev. dr. trans* 2010.10.comm. 191.

²⁷² *Id.*

3. Relations avec les autres pays

Par ailleurs, un accord aérien horizontal est intervenu entre l'Union européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine comprenant le Bénin, le Burkina, la Guinée-Bissau, la Côte-d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Cette entente est une première puisqu'elle procède à une union bilatérale du commerce aérien de deux organisations régionales.²⁷³

Par ailleurs, mentionnons qu'un accord ciel ouvert a été obtenu avec le Canada le 17 décembre 2009.²⁷⁴ L'entente prévoit que toutes les compagnies européennes peuvent exploiter des vols directs vers le Canada au départ de n'importe quel aéroport situé sur le territoire de l'Union européenne. L'accord prévoit également une libéralisation progressive d'autres droits de trafic en plus de supprimer toutes les restrictions relatives aux itinéraires, aux tarifs et au nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne. D'autres séries de négociations devraient reprendre afin de libéraliser davantage le secteur et de permettre éventuellement le cabotage.²⁷⁵

Enfin, la Commission a engagé des discussions avec plusieurs autres États tiers ayant une importance stratégique pour le développement de la Communauté.

²⁷³Décision n° 2010/144/CE, *JOUE*, n° L 56, 6 mars 2010, p. 15 ; Loïc GRARD, « Accord aérien 'horizontal' entre l'Union européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine : naissance du multilatéralisme », *Rev. dr. trans.*, 2010.5.comm. 120.

²⁷⁴ « Accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et le Canada », *Rev. dr. trans.*, 2010.2.alerte 12; Communication de la Commission, « Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile vis-à-vis du Canada », COM (2006) 871 final, Bruxelles, 9 janvier 2007. Cf. Loïc GRARD, « Publication de l'accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et le Canada », *Rev. dr. trans.* 2010.10.comm. 197. L'acte est publié au *JOUE*, n° L 207, 6 août 2010, p. 30.

²⁷⁵ Loïc GRARD, « Espace aérien sans frontière entre le Canada et l'Union européenne. – Le vrai démarrage de la politique 'Ciel ouvert' », *Rev. dr. trans.* 2009.6.repère 6.

Mentionnons à cet effet la Chine, l'Inde, le Chili, la Nouvelle-Zélande et l'Australie.²⁷⁶

D. Remarques conclusives

À la suite de cette étude, il est possible de comprendre que la libéralisation des règles dans le domaine des ententes bilatérales s'est faite progressivement et est le fruit d'un long processus. Il semble de toute évidence que la Commission européenne soit la mieux placée afin de conclure de telles ententes avec des pays tiers. De plus, on remarque clairement la volonté de l'Union européenne d'adopter une stratégie cohérente et intégrée dans le domaine des ententes ciel ouvert avec ses partenaires. Par ailleurs, il semblerait que la libéralisation du commerce aérien entre les pays provoque nécessairement une uniformisation des règles juridiques. L'exemple européen le démontre amplement. Il reste cependant à voir, au cours des prochaines années, comment se développeront les ententes aériennes interétatiques et si une libéralisation progressive et bien contrôlée se poursuivra.

²⁷⁶ DECOSTER, p. 73.

TITRE 4 – ASPECTS CHOISIS DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN COMMUNAUTAIRE

Le domaine du transport aérien en Europe est à ce point vaste qu'il aurait été difficile de couvrir l'ensemble des matières. Cependant, il nous semblait opportun d'effectuer une brève mise au point sur certains autres aspects législatifs du ciel européen.

A. Les règles de concurrence dans le transport aérien

Afin d'assurer la réussite du marché intérieur, le TFUE prévoit des dispositions pour tenter de réguler la concurrence entre les différents États membres.²⁷⁷ Le secteur du droit aérien pose à cet effet plusieurs difficultés en ce sens où les compagnies aériennes représentaient traditionnellement des compagnies publiques pouvant détenir un quasi-monopole dans leur pays d'origine. Nous ferons donc un bref survol des différentes dispositions venant encadrer la concurrence dans le domaine du transport aérien.

Les règles de concurrence du TFUE sont prévues aux articles 101 à 109. Les principes et l'applicabilité de ces règles au transport aérien ont été consacrés, comme il a été mentionné précédemment, dans l'arrêt « Nouvelles-Frontières » de 1984. À ces articles du TFUE se sont ajoutés des règlements qui viennent encadrer l'application des règles de concurrence. Ces règlements ont été adoptés lors du premier paquet aérien de 1987, puis ont subi au fil des ans de nombreuses

²⁷⁷ Catherine PRIETO, « Les restrictions de concurrence des compagnies aériennes », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 281-289.

modifications.²⁷⁸ En 2003, ces règlements ont été révisés et consolidés dans le cadre du Règlement (CE) n° 1/2003 sur la mise en œuvre des articles 101 et 102 du Traité.²⁷⁹ Finalement, la Commission a adopté en 2006 un règlement²⁸⁰ sur l'application des exemptions de l'article 101, § 3 TFUE (ex-article 81, § 3 du Traité CE) à certains accords, décisions et pratiques concertés ayant pour objet la consultation tarifaire du transport aérien régulier, ainsi que la répartition des créneaux horaires dans les aéroports.

1. Généralités

L'article 101, § 1 du TFUE prévoit que « sont incompatibles avec le marché commun et interdit tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées, qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet, d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun [...] ». Cependant, cette disposition peut être déclarée inapplicable en vertu du § 3 de ce même article 101.²⁸¹ De plus, l'article 102 dispose que « est incompatible avec le marché commun et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché commun ou dans une partie substantielle de celui-ci. » En matière de contrôle de fusion des

²⁷⁸ Il s'agit du Règlement (CEE) n° 3975/87 et du Règlement (CEE) n° 3976/87, *JOUE*, n° L 374, 31 décembre 1987.

²⁷⁹ Règlement (CE) n° 1/2003, *JOUE*, n° L 1/1, 4 janvier 2003. Voir également le Règlement (CE) n° 411/2004, *JOUE*, n° L 68/1, 6 mars 2004. Ce dernier règlement abroge les quelques dispositions du Règlement (CEE) n° 3975/87 qui ne l'étaient pas encore par le Règlement (CE) n° 1/2003.

²⁸⁰ Règlement (CE) n° 1459/2006, *JOUE*, n° L 272/3, 3 octobre 2006. Voir également le Règlement (CE) n° 487/2009, *JOUE*, n° L 148/1, 11 juin 2009.

²⁸¹ Voir le Règlement (CE) n° 487/2009, *JOUE*, n° L 148/1, 11 juin 2009.

entreprises de transport aérien il s'agit désormais du Règlement (CE) n° 139/2004²⁸² qui trouve application en remplacement du Règlement (CEE) n°4064/89 sur le contrôle des concentrations.²⁸³

2. Les règles de procédure

Le Règlement n° 17, adopté en 1962, constitue le tout premier règlement relatif à la mise en œuvre des articles 101 et 102 du TFUE.²⁸⁴ Ce règlement a été suivi par l'adoption du Règlement n° 141/62 soustrayant le domaine du transport aérien et des transports de manière générale à l'application des articles 101 et 102 du TFUE.²⁸⁵ Avec l'arrivée du Règlement (CE) n° 1/2003, les autorités de concurrences nationales et les États membres ont désormais le pouvoir d'appliquer les différentes règles de concurrences prévues aux articles 101 et 102 dans le domaine du transport aérien. Par ailleurs, le règlement (CE) n° 411/2004 permet l'application du Règlement (CE) n° 1/2003 à l'ensemble des liaisons, qu'elles soient intracommunautaires ou vers des pays tiers.²⁸⁶

3. Les dispositions sectorielles en matière d'ententes

Le Règlement (CEE) n° 3976/87 permet à la Commission d'adopter des règlements d'exemption communément appelés des « block exemption » selon lesquels certaines catégories d'accords entre entreprises, de décisions d'associations

²⁸² Règlement (CE) n° 139/2004, *JOUE*, n° L 24/1, 29 janvier 2004. Voir Europa-synthèses de la législation de l'UE, *Contrôle des concentrations entre entreprises*, en ligne : < http://europa.eu/legislation_summaries/competition/firms/126096_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

²⁸³ Règlement (CEE) n°4064/89, *JOUE*, n° L 395/1, 30 décembre 1989.

²⁸⁴ BIEBER, p. 313.

²⁸⁵ *Id.* p. 313 et 314

²⁸⁶ *Id.*, p. 316.

d'entreprises et de pratiques concertées peuvent déroger aux dispositions de l'article 101, § 1 du TFUE.²⁸⁷ L'article 2, § 2 du règlement propose une liste énumérative d'accords pour lesquels la Commission peut adopter des règlements d'exemptions.²⁸⁸ L'objectif poursuivi par cette mesure était de permettre aux compagnies aériennes de s'adapter graduellement à un environnement plus concurrentiel, tout en continuant à entretenir des relations de coopération encadrées.²⁸⁹ Finalement, suite à la réforme du droit de la concurrence intervenu avec l'article 1, § 2 du Règlement (CE) n° 1/2003, une exemption n'est plus nécessaire pour légaliser des pratiques concertées.

4. L'application de l'interdiction des abus de position dominante

L'article 102 du TFUE, prohibe l'abus de position dominante sur le marché commun. Trois critères doivent être réunis afin de faire la preuve d'une telle position dominante, soit l'existence d'une position dominante sur le marché commun ou sur une partie substantielle de celui-ci, l'abus de cette position et son effet sur le marché communautaire. En matière de position dominante, la principale difficulté consiste essentiellement à définir le marché. Celui-ci doit l'être en fonction du point d'origine et de destination.²⁹⁰ Plusieurs décisions ont été rendues sur la base de l'abus de position dominante. Par exemple, la Commission a considéré qu'Air Lingus détenait une position dominante sur le marché du transport

²⁸⁷ NAVEAU, p. 108.

²⁸⁸ Il peut s'agir par exemple d'accords entre compagnies permettant l'achat, le développement et l'exploitation en commun de systèmes informatisés ou encore des consultations en vue de la préparation en commun de propositions relatives aux tarifs, aux prix et aux conditions applicables au transport de passagers et de bagages.

²⁸⁹ NAVEAU, p. 108.

²⁹⁰ *Id.*, p. 113-115.

aérien pour deux motifs. Premièrement, sa part de passagers transportés sur le service Londres-Dublin s'élevait à 75 % et deuxièmement, sa part de ventes de billets dépassait les 50 %.²⁹¹

5. Le contrôle des aides d'États

Le régime des aides d'États est prévu aux articles 107 à 109 du TFUE et s'applique au domaine du transport aérien depuis le début des années 1990.²⁹² L'article 107, § 1 prévoit que « [...] sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. » Dans le secteur du transport aérien, la suppression des aides d'États aux compagnies aériennes s'est avérée relativement complexe considérant que la plupart des compagnies aériennes étaient des émanations des États et ceux-ci en assuraient leur financement.²⁹³ C'est pourquoi la Commission européenne a publié en 1994 des lignes directrices visant à encadrer l'octroi d'aides opérationnelles par

²⁹¹ Décision de la Commission du 26 février 1992, *British Midland/Air Lingus*, *JOUE*, n° L 96/34, 1992. Voir BIEBER, p. 318 et Loïc GRARD, « Ryanair c. Aer Lingus, premier épisode d'une nouvelle série judiciaire », *Rev. dr. trans.* 2008.5.comm. 107. Pour d'autres exemples d'abus de position dominante, voir Loïc GRARD, « Abus de position dominante : récompenser l'agent de voyage sans évincer le concurrent », *Rev. dr. trans.* 2007.4.comm. 87 ; « Aides d'État accordées à Olympic Airways : acte II, scène 2 d'une pièce en trois actes », *Rev. dr. trans.* 2008.4.comm. 81 et « Alitalia II, le TPICE juge de l'économie européenne du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 213. Voir également Angela CHENG-JUI LU, « International Airline Alliances : EC Competition Law, Us Antitrust Law and International Air Transport Law », (2002) 37 *Ann. Air & Space L.* 401-427.

²⁹² Sur la question des aides d'État en droit aérien européen voir DEMPSEY, p. 126-138 et Pierre FRÜHLING, « Le contrôle des aides d'États dans le secteur du transport aérien », (1997) n° 3-4 *Cah. Drt. Europ.* 275-369 et du même auteur « The New European Commission's Guidelines on Aid to Airports and Aid by Airports to Airlines », (2006) 31-2 *ASL* 98-119.

²⁹³ Voir NAVEAU, p. 137 et pour plus d'informations sur le contrôle des aides d'État en droit européen : Marianne DONY, *Commentaire J. Mégret. Contrôle des aides d'État*, 3^e éd., Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 2007.

les États aux compagnies aériennes.²⁹⁴ Puis en 2004, une décision de la Commission est rendue par rapport à des aides octroyées à la compagnie Ryanair par l'aéroport de Charleroi.²⁹⁵ Il en a résulté la publication de nouvelles lignes directrices en 2005.²⁹⁶ Ces nouvelles lignes directrices remplacent celles de 1994 et visent les aides octroyées par les aéroports à des compagnies aériennes, ainsi que les aides octroyées aux aéroports.²⁹⁷

6. Les mesures de défense commerciale

Un dernier aspect du droit de la concurrence concerne les moyens de défense pris par la Commission afin de protéger les compagnies aériennes de l'UE contre les pratiques tarifaires déloyales des pays tiers. À la suite des attentats du 11 septembre 2001 à New York, le gouvernement américain avait accordé de généreuses subventions à ses compagnies aériennes. Cela avait provoqué une situation de concurrence déloyale pour les compagnies ressortissantes de l'UE, considérant que ces dernières ne bénéficiaient pas d'aides d'État au même titre que les compagnies

²⁹⁴ Communautés européennes, « Application des articles 92 et 93 TCE et l'article 61 de l'Accord EEE aux aides d'États dans le secteur de l'aviation », *JOUE*, n° C 350/5, 1994.

²⁹⁵ Décision du 12 février 2004, n° 2004/393/CE, Avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie Ryanair lors de son installation à Charleroi, *JOUE*, n° L 137/1, 9 décembre 2005. Cf. Sigmar STADLMEIR et Birgit RUMERSDORFER, « The Ryanair/Charleroi Case Before the European Court », (2009) 34-4/5 ASL 309-318.

²⁹⁶ Communautés européennes, « Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », 2005/C312/01, *JOUE*, n° C 312/1, 9 décembre 2005. Cf. BIEBER, p. 319 ; Nadège CHAPIER-GRANIER, « Aides aux aéroports régionaux et au démarrage de lignes aériennes », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 112 ; Olivier BERGEAU, « L'adoption des mesures de simplification de la procédure de contrôle des aides d'État. Une réponse pragmatique aux objectifs ambitieux du plan d'action de 2005 », (2010) n° 540 *RMUE* 472-477 et Pierre FRÜHLING, « The New European Commission's Guidelines on Aid to Airports and Aid by Airports to Airlines », (2006) 31-2 ASL 98-119.

²⁹⁷ NAVEAU, p. 141. Pour des exemples de cas d'application, voir Loïc GRARD, « Aides aux compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux : coup de canif du TPICE dans la doctrine de la Commission européenne », *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 35 et du même auteur « Non-récupération des aides accordées illégalement à Olympic Airways entre 1998 et 2002 : la Grèce doublement condamnée », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 174.

états-uniennes.²⁹⁸ Outre les dispositions prévues au TFUE, notamment à l'article 107, la Commission adopte le Règlement (CE) n° 868/2004 afin de résoudre ce problème.²⁹⁹ Son objectif est de pouvoir « lutter à armes égales » avec les compagnies concurrentes provenant de pays tiers. Ce règlement prévoit un processus de réparation en vertu duquel les transporteurs aériens non communautaires peuvent se voir imposer une taxe par la Communauté.³⁰⁰ L'imposition de cette taxe peut survenir lorsqu'il apparaît que des transporteurs aériens communautaires subissent un préjudice parce que des transporteurs aériens non communautaires reçoivent des subventions directes ou indirectes ou encore qu'ils ont des pratiques tarifaires déloyales sur une ou plusieurs routes à destination ou en provenance de l'UE.

B. L'allocation des créneaux horaires

L'achèvement du marché unique du transport aérien en Europe a permis aux transporteurs aériens des différents États membres d'avoir accès à l'ensemble des aéroports de la Communauté. Or, dans bien des cas, il peut arriver que ces aéroports soient déjà saturés au niveau de leur capacité à accueillir des vols supplémentaires. Cette situation entraîne par conséquent un obstacle au marché unique du transport aérien en Europe. Pour remédier à ce problème, plusieurs solutions ont été avancées, notamment l'ouverture de nouveaux aéroports ou encore

²⁹⁸ BIEBER, p. 319.

²⁹⁹ Règlement (CE) n° 868/2004, *JOUE*, n° L 162/1, 30 avril 2004.

³⁰⁰ Article 9, *id.*

l'agrandissement de ceux existants.³⁰¹ Or, ces solutions ne s'avèrent pas toujours faciles à mettre en œuvre compte tenu des coûts élevés de construction de ces nouvelles infrastructures, de l'espace de plus en plus limité et bien entendu des pressions citoyennes en raison du bruit des aéronefs.

Ainsi, afin d'assurer à un maximum de compagnies aériennes l'accès aux aéroports, le Règlement (CEE) n° 95/93 portant sur l'attribution de créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté a été adopté.³⁰² Ce règlement vise à garantir que dans les aéroports ayant une capacité limitée, les créneaux d'atterrissage et de décollage soient utilisés efficacement et distribués de manière équitable, non discriminatoire et transparente.³⁰³ Ce règlement a subi depuis son entrée en vigueur plusieurs modifications, dont la plus importante en 2004.³⁰⁴ En vertu de ce nouveau règlement, un créneau horaire est défini comme étant : « [...] l'autorisation accordée par un coordonnateur conformément au présent règlement d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport coordonné à une date et à une heure précise, aux fins de l'atterrissage et du décollage, selon l'attribution faite par un coordonnateur

³⁰¹ BOURQUI, p. 237. Cf. P. Nikolai EHLERS, « Aviation in Europe – A Multiple- Challenge Industry », (2004) 29 *Ann. Air & Space L.* 493-500, 499.

³⁰² Règlement (CEE) n° 95/93, *JOUE*, n° L 014, 22 janvier 1993 modifié par le Règlement (CE) n° 894/2002, *JOUE*, n° L 142, 31 mai 2002, par le Règlement (CE) n° 1554/2003, *JOUE*, n° L 221, 4 septembre 2003, par le Règlement (CE) n° 793/2004, *JOUE*, n° L 138, 30 avril 2004 et par le Règlement (CE) n° 545/2009, *JOUE*, n° L 167/24, 29 juin 2009. Cf. Nicolas DELEUZE, « Vers un marché des créneaux horaires ? », (1997) 51 *R.F.D.A.S.* 239-251 et Loïc GRARD, « Assouplissement de la législation sur les créneaux horaires : en attendant la vraie réforme », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 172.

³⁰³ Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Attribution des créneaux horaires », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24085_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

³⁰⁴ Règlement (CE) n° 793/2004, *JOUE*, L 138, 30 avril 2004.

conformément au présent règlement ». ³⁰⁵ Le coordonnateur auquel il est fait référence est une personne nommée par un État membre, responsable d'un ou plusieurs aéroports et qui veille à ce que les activités des transporteurs aériens soient conformes aux créneaux horaires qui leur sont attribués. ³⁰⁶ Le règlement prévoit un processus transparent d'attribution des créneaux horaires, ³⁰⁷ un processus de transfert de créneaux horaires d'un transporteur aérien à un autre ³⁰⁸ ainsi qu'un « pool » de créneaux horaires. ³⁰⁹ Ce pool regroupe notamment les créneaux horaires qui ne sont pas utilisés ou encore des créneaux horaires nouvellement créés. Ces créneaux horaires sont alors réattribués à des transporteurs aériens qualifiés de nouvel arrivant ³¹⁰, ainsi qu'à d'autres transporteurs aériens ayant déjà accès au marché. ³¹¹

C. L'assistance en escale

Les services d'assistance en escale sont des services indispensables pour tout transporteur aérien. Ils comprennent notamment l'enregistrement et l'acheminement des passagers et des bagages, le guidage au sol, le nettoyage de l'aéronef ainsi que son ravitaillement en carburant. ³¹² Jusqu'en 1996, les services d'assistance en

³⁰⁵ Article 1^{er}, § 2, a), « a) », Règlement (CE) n° 793/2004.

³⁰⁶ Article 1^{er}, § 4, b), « § 5 », *id.*

³⁰⁷ Article 1^{er}, § 5, « Article 8 », *id.*

³⁰⁸ Article 1^{er}, § 5, « Article 8 bis », *id.*

³⁰⁹ Article 1^{er}, § 6, « Article 10 », *id.*

³¹⁰ Sur la définition de nouvel arrivant voir l'article 1^{er}, § 2, b), Règlement (CE) n° 793/2004. Cf. BOURQUI, p. 252-253.

³¹¹ BOURQUI, p. 247-265.

³¹² Nadège CHAPIER-GRANIER, *Les aéroports commerciaux entre économie administrée et économie de marché. Aspects juridiques d'une mutation*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, p. 149. Pour une liste exhaustive des services d'assistance en escale voir l'Annexe de la Directive n° 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, *JOUE*, n° L 272 du 25 octobre 1996, p. 36.

escale n'étaient pas inclus dans le processus de libéralisation des transports. Ainsi, en 1994 la Commission enregistre un nombre élevé de plaintes provenant de compagnies aériennes concernant des services d'assistance en escale faisant l'objet d'un monopole de la part d'un nombre limité de prestataires de services d'assistance en escale. Les compagnies se plaignaient alors d'être victimes d'une facturation discriminatoire à l'encontre des compagnies aériennes étrangères.³¹³ Les services qu'elles recevaient étaient de piètre qualité pour un coût très élevé. Les compagnies aériennes ont donc souhaité une ouverture de l'accès au marché de l'assistance en escale.³¹⁴

Afin de combler cette demande, le Conseil a adopté en 1996 la Directive n° 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.³¹⁵ Il en a résulté une ouverture progressive du marché de l'assistance en escale à la concurrence. Les transporteurs aériens ont désormais le choix, dans les limites de la directive, à divers prestataires de services d'assistance en escale et même de recourir à l'exercice de l'autoassistance en escale.³¹⁶ La libre

³¹³ BOURQUI, p. 267.

³¹⁴ Communication de la Commission européenne au Conseil, au Parlement européen, au Comité des régions et au Comité économique et social, *L'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux*, COM (1999) 182, final, Bruxelles 20 mai 1999, n° 21; BOURQUI, p. 268 et GRARD, p. 58.

³¹⁵ Directive n° 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, *JOUE*, n° L 272 du 25 octobre 1996 et Nadège CHAPIER-GRANIER, *Les aéroports commerciaux entre économie administrée et économie de marché. Aspects juridiques d'une mutation*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, p. 222-235

³¹⁶ L'autoassistance en escale consiste en une situation dans laquelle « [...] un usager [une compagnie aérienne] se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. » Article 2, d), Directive n° 96/67/CE. Cf. BIEBER, p. 311 et 312 et Christina BARBOT, « Competition in complementary goods: Airport handling markets

prestation des services en matière d'assistance en escale peut cependant se heurter à des limitations pour des raisons de sûreté, de sécurité, de capacité et d'espace disponible.³¹⁷ Par conséquent, dans certaines situations un nombre restreint de prestataires de services peut être autorisé.³¹⁸

D. Les redevances aéroportuaires

Dans le transport aérien, les aéroports ont de toute évidence un rôle très important à jouer. Ils prennent en charge les aéronefs et leurs mouvements depuis leur approche de l'aéroport jusqu'à leur décollage, nonobstant ce qui a trait aux tâches liées à la gestion du trafic aérien.³¹⁹ Les aéroports fournissent donc aux compagnies aériennes des infrastructures comme peuvent l'être des aérogares ou encore des aires de trafic. Ces installations ne sont cependant pas gratuites; les compagnies aériennes doivent payer des redevances.³²⁰ En dehors de tout cadre juridique national, la Convention de Chicago de 1944 trouve application dans cette matière.³²¹

Au début de 2009, une directive portant sur les redevances aéroportuaires a été adoptée.³²² Dans les années antérieures, la Commission avait insisté à plusieurs

and Council Directive n° 96/67/EC », en ligne : <http://www.fep.up.pt/investigacao/cef.up/WIP_Seminars/2010_01_15/CBarbot_15Jan10.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

³¹⁷ Article 9, § 1, Directive n° 96/67/CE.

³¹⁸ BOURQUI, p. 270.

³¹⁹ *Id.*, p. 279.

³²⁰ *Id.*

³²¹ Article 15, Convention de Chicago de 1944 et article 1, section 4 de l'Accord de transit des services aériens internationaux.

³²² Directive n° 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires, *JOUE*, n° L 70, 14 mars 2009. Cf. Loïc GRARD, « Enfin, la directive « redevances aéroportuaires »! », *Rev. dr. trans.* 2009.5.comm. 107; Christophe VERDURE, « Les redevances aéroportuaires au regard de l'intérêt communautaire en droit de la concurrence », *Rev. dr. trans.* 2008.5comm. 108; Nadège CHAPIER-GRANIER, « Premier jalon législatif communautaire sur les « redevances aéroportuaires ». – Commentaire de la directive n° 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires. »,

reprises sur la pertinence d'une telle directive. Elle avait même élaboré un projet en 1997 qui n'a jamais abouti. Une directive dans ce domaine était nécessaire, notamment puisque dans certains aéroports, les redevances étaient considérées comme anormalement élevées par rapport aux coûts réels des installations et des services.³²³ Par ailleurs, des disproportions élevées étaient notées entre le coût des redevances s'il s'agissait d'un national ou encore d'un vol intracommunautaire comparable.³²⁴

Ainsi, la directive de 2009 vient encadrer autant que possible les redevances que les compagnies aériennes devront payer aux aéroports.³²⁵ Cette directive ne contient pas une méthode uniforme de calcul des redevances devant être payées et ne vise que les redevances dues pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires, la prise en charge des passagers et du fret. Par exemple, la nouvelle directive propose que les coûts des redevances puissent être modulés, notamment en fonction des performances environnementales des aéronefs ou encore si une compagnie s'attend à bénéficier de moins de services moins élevés (comme c'est le cas souvent pour les transporteurs « low cost »).³²⁶ Finalement, chaque État membre doit mettre en place une autorité indépendante chargée de veiller à la bonne application de la directive,

Rev. dr. trans. 2009.9.étude 11 et de la même auteure « Redevances aéroportuaires pour services rendus : la surveillance des modulations tarifaires », *Rev. dr. trans.* 2008.9.comm. 182.

³²³ BOURQUI, p. 281.

³²⁴ D'autres motifs militaient également en faveur de l'adoption d'une directive sur les redevances aéroportuaires. Voir à cet effet BOURQUI, p. 281.

³²⁵ À l'article 2, § 4, la Directive n° 2009/12/CE propose une définition de ce que comprennent les redevances aéroportuaires. Il s'agit d'un « [...] prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret. »

³²⁶ Loïc GRARD, « Enfin, la directive « redevances aéroportuaires » ! », *Rev. dr. trans.* 2009.5.comm. 107.

un délai de deux ans étant accordé aux États afin de la transposer dans le droit national.

TITRE 5 – LA CRISE AÉRIENNE DU PRINTEMPS 2010 : L'ÉRUPTION DU VOLCAN EYJAFÖLL

L'éruption du volcan islandais Eyjaföll au mois d'avril 2010 a rappelé la fragilité et la dépendance de notre société face aux transports aériens.³²⁷ En Europe comme en Amérique, beaucoup ont critiqué, souvent à tort, la gestion de la crise par les autorités compétentes. Pourtant, celles-ci ont pris des mesures diligentes suivant le respect et l'application du « principe de prévention ».

A. Chronologie des événements

En avril 2010, l'espace aérien européen et même transatlantique a subi une grande perturbation à la suite de l'éruption d'un volcan islandais qui était inactif depuis les années 1820. L'éruption ayant débuté le 21 mars s'est aggravée aux alentours du 14 avril en dégageant un épais nuage de cendres.³²⁸ Selon l'IATA, environ 100 000 vols auraient été affectés bloquant du même coup quelque 10 millions de passagers.³²⁹ Le trafic aérien a repris normalement dès le 20 avril après six journées complètes de fermeture. Par ailleurs, en raison d'autres menaces d'éruption, des

³²⁷ Loïc GRARD, « Retombées juridiques européennes d'une éruption volcanique », *Rev. dr. trans.* 2010.7.repère 7.

³²⁸ François BOSTNAVARON, Dominique GALLOIS et Pierre LE HIR, « Un nuage volcanique paralyse le ciel européen », (2010) n° 4 *Le Mensuel (Les meilleurs articles du « Monde »)* 20-21.

³²⁹ IATA, Fact sheet, « Volcanic Ash », en ligne : < http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/volcanic-ash.aspx > (consulté le 30 septembre 2010).

fermetures ponctuelles d'aéroports situés au nord de l'Europe ont eu lieu au mois de mai.³³⁰

Selon les estimations de l'IATA, la crise aurait coûté aux compagnies aériennes environ 1,8 milliard de dollars US. Par ailleurs, l'IATA a, durant la fermeture de l'espace aérien, dénoncé à plusieurs reprises la mauvaise gestion des opérations par l'Union européenne et par les gouvernements nationaux des États membres.³³¹ Quant à l'Organisation mondiale du tourisme, elle estime une perte d'environ 1,7 milliard d'euros pour l'industrie touristique européenne.³³²

B. Gestion de la crise aérienne

Le 27 avril 2010, un communiqué de presse du Parlement européen a mentionné que les députés saluaient l'initiative de la fermeture de l'espace aérien des vingt-sept États membres de l'UE en raison de l'application du « principe de prévention ».³³³ L'un des facteurs ayant milité en faveur de l'application de ce principe demeure sans aucun doute les événements de 1982 où un Boeing 747 de la

³³⁰ La documentation française, chronologie internationale, avril-mai 2010, « Éruption d'un volcan en Islande, entraînant de fortes perturbations dans le trafic aérien en Europe et dans le monde », en ligne : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/monde/chronologies/europe-2010.shtml>> (consulté le 30 septembre 2010).

³³¹ IATA, Fact sheet, « Volcanic Ash », en ligne : <http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/volcanic-ash.aspx> (consulté le 30 septembre 2010).

³³² La documentation française, chronologie internationale, avril-mai 2010, « Éruption d'un volcan en Islande, entraînant de fortes perturbations dans le trafic aérien en Europe et dans le monde », en ligne : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/monde/chronologies/europe-2010.shtml>> (consulté le 30 septembre 2010).

³³³ « Leçons de la fermeture de l'espace aérien », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 56. Cf. Éditorial, « Principe de précaution ou principe d'anxiété », (2010) n° 4 *Le Mensuel (Les meilleurs articles du « Monde »)* 29.

British Airways perdit ses quatre moteurs pendant seize minutes en raison d'un nuage de cendres volcaniques lors d'un vol entre la Malaisie et l'Australie.³³⁴

Le principe de prévention suppose une intervention des pouvoirs publics avant la survenance du dommage dans le cas où il y a la présence d'une « menace tangible » et que la situation peut rapidement devenir critique. Ainsi, il convient de prévenir à temps des conséquences pouvant être préjudiciables.³³⁵ Dans la présente situation, le nuage de cendre constituait une menace tangible et les autorités, par prévention, ont cru bon de fermer l'espace aérien. Les rapports et les enquêtes sur ces évènements sauront démontrer s'il était justifié ou non par les autorités publiques de procéder à la fermeture de l'espace aérien pendant six jours.

Par ailleurs, l'agence européenne Eurocontrol s'est faite critiquée à plusieurs reprises pour sa gestion de la crise. Cependant, il faut rappeler que l'agence n'a qu'un rôle consultatif et n'a pas la compétence requise afin de gérer une crise de cette ampleur. Il appartenait donc aux États membres de prendre les mesures nécessaires.³³⁶

³³⁴ OACI, « Manuels sur les nuages de cendres volcaniques », en ligne : <http://www.vol-libre-geneve.ch/~webcam/data/repository/meteo_old/francis/Document_9691_-_ed_2_-_amdt_1_-_Manuel_sur_les_nuages_de_cendres_volcaniques_de_mati%20E8res_radioactives_de_produits_chimiques_toxiques_-_2007-12-14_F.pdf>, p. V, (consulté le 30 septembre 2010).

³³⁵ Nicolas de SADELEER, *Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution : Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement*, Bruxelles, Bruylant, 1999, p. 136. Cf. Claude GUIBERT, Nicolas LOUKANOS, « Principe de précaution et prévention », (2002) 56 *R.F.D.A.S.* 234-253. Le principe de prévention peut souvent être confondu avec le « principe de précaution ». Le principe de précaution est souvent considéré comme un niveau plus élevé du principe de prévention et n'implique pas comme tel une connaissance parfaite du risque, il suggère plutôt une « gestion de l'incertitude ». Cf. Nicolas de SADELEER, *Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution : Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement*, Bruxelles, Bruylant, 1999.

³³⁶ « Leçons de la fermeture de l'espace aérien », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 56.

C. Droit des passagers aériens

Tel que vue précédemment, le Règlement (CE) n° 261/2004 a permis aux usagers de l'espace aérien de garantir leurs droits.³³⁷ Ainsi, en voyant leur vol retardé ou supprimé, les passagers ont eu droit à un support de la compagnie aérienne en recevant les des rafraîchissements, la possibilité de se restaurer ou encore de l'hébergement.³³⁸ Par ailleurs, les passagers pouvaient décider de voir leur billet rembourser ou encore obtenir un réacheminement à leur destination finale.³³⁹

D. Effets de la crise aérienne

Il est encore tôt pour prendre suffisamment de recul afin d'évaluer de manière précise les répercussions des événements d'avril 2010. Toutefois, certains constats s'imposent. Ainsi, l'une des conséquences de la crise aérienne liée au nuage de cendre du volcan islandais se traduira sans aucun doute par l'accélération de l'harmonisation du cadre réglementaire au niveau du transport aérien.³⁴⁰ À cet effet, une réunion des ministres des transports européens a eu lieu le 4 mai 2010 afin de discuter d'une stratégie permettant de compléter le plus rapidement possible le ciel unique européen et par la même occasion, améliorer la réactivité des États membres en cas de crise. Ainsi avant la fin de 2010 il devrait y avoir une proposition de la Commission européenne visant à renforcer la gestion du trafic aérien en Europe.³⁴¹

³³⁷ Ruwantissa ABEYRATNE, « Responsibility and Liability Aspects of the Icelandic Volcanic Eruption », (2010) 35-4/5 *ASL* 281-292. Cf. Partie II, Titre 2.

³³⁸ « Protection des passagers victimes des perturbations aériennes », *Rev. dr. trans.* 2010. 6.alerte 53.

³³⁹ Mélanie KOHLER, « La crise aérienne liée au nuage de cendres, génératrice de difficultés pour les transporteurs aériens, mais accélératrice de l'émergence de la réglementation aérienne et d'une solidarité intermodale », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 52.

³⁴⁰ « Leçons de la fermeture de l'espace aérien », *Rev. Dr. Trans.* 2010.6.alerte 56.

³⁴¹ *Id.*

Ces évènements ont donc permis de rappeler l'importance de compléter l'harmonisation de la législation entourant le ciel unique européen et potentiellement d'y inclure un système commun de gestion de crise.

De plus, il est à noter que la crise aérienne a permis l'émergence d'une nouvelle « solidarité intermodale ».³⁴² En effet, le transport aérien étant paralysé, les voyageurs à la recherche d'un moyen de transport alternatif ont pour la plupart utilisé le train. Les compagnies ferroviaires un peu partout en Europe, comme la *SNCF* en France ou la *Deutsch Bahn* (DB) en Allemagne, ont pendant cette période augmenté le nombre de places disponibles. La compagnie *Lufthansa* a même créé un partenariat avec la DB en vertu duquel un passager, victime d'une suppression de vol, se voyait remettre un billet de train lui permettant d'effectuer ainsi le trajet réservé.³⁴³

³⁴² *Id.*

³⁴³ *Id.*

**PARTIE II – LE DÉPLOIEMENT DE LA COMPÉTENCE DE L’UNION
EUROPÉENNE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION : ASPECTS
SPÉCIFIQUES**

Avec la construction du marché unique de l’aviation en Europe, des règlements sectoriels étaient essentiels pour édifier un cadre juridique le plus complet qui soit. Ainsi, afin d’apprécier le déploiement de la compétence de l’UE dans le secteur de l’aviation, il s’avérait nécessaire d’approfondir certains aspects spécifiques. Nous avons retenu quatre secteurs qui nous apparaissaient comme étant les plus pertinents dans le cadre de notre étude, soit l’environnement, la protection des passagers, la sécurité et la sûreté.

Chacun de ces secteurs fait l’objet de règles spécifiques mises en place par l’UE. Que ce soit par l’entremise de directives ou encore de règlements, il est possible de constater la volonté de l’UE d’édicter un corps complet de règles afin d’harmoniser autant que possible certains aspects particuliers entourant l’aviation civile en Europe. Ainsi, comme mentionné précédemment, quatre secteurs spécifiques ont été retenus. Nous avons décidé de limiter notre propos et convenu qu’il serait préférable de s’attarder seulement à ces aspects. Il aurait pu être question par exemple des règles particulières entourant les aéroports ou encore de certaines règles dans le domaine de la résolution des différends, cependant nous avons préféré nous restreindre sur les éléments susmentionnés.

En somme, cette seconde partie se veut en quelque sorte le complément de la première. Ainsi, nous avons étudié dans un premier temps en quoi consistait le déploiement de la compétence de l'UE par l'analyse du cadre réglementaire général entourant le domaine de l'aviation en Europe. Cette seconde partie portera sur l'étude d'aspects essentiels entourant le transport aérien, mais qui sont de nature plus spécifique.

TITRE 1 – L'ENVIRONNEMENT ET LE TRANSPORT AÉRIEN

Dans une communication de la Commission remontant à 1999, s'intitulant *Les transports aériens et l'environnement*, on établissait qu'il s'avérait impératif d'améliorer les performances environnementales des activités liées au transport aérien.³⁴⁴, l'objectif étant de compenser les effets de la forte croissance du secteur aérien sur l'environnement. Ainsi, la communication soulignait l'importance de stimuler la recherche et l'innovation au niveau de la performance environnementale des avions. De plus, il était proposé d'accroître l'efficacité des normes techniques environnementales au niveau du bruit dans les aéroports, des émissions de gaz à effet de serres (GES) et de la certification des pièces et équipement des aéronefs.

³⁴⁴ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au comité des régions, « Les Transports aériens et l'Environnement », COM (1999) 640, Bruxelles, 1^{er} décembre 1999.

A. Le projet « Clean sky »

L'initiative technologique conjointe (ITC) « Clean Sky » est une entreprise commune de l'Union européenne qui possède la personnalité juridique et qui a été créée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2017.³⁴⁵

1. Objectifs

Le principal objectif du projet *Clean sky* est la réduction des émissions des GES dans le domaine de l'aviation par le biais de l'utilisation et de l'intégration de technologies de pointe.³⁴⁶ Des études faites par la Commission européenne ont révélé que le secteur de l'aviation était responsable d'environ 4% des émissions de gaz à effet de serre.³⁴⁷ Les cibles visées par le projet sont à atteindre pour 2020 et correspondent à une réduction de 50% des émissions de CO₂, de 80% des émissions NOx (oxydes d'azote) et d'une réduction du bruit des aéronefs dans une proportion de 50%.³⁴⁸ Pour l'essentiel ce projet consiste à la conception de moteurs qui sont moins polluants, au renforcement de l'efficacité énergétique des appareils ainsi qu'au développement de matériel plus léger.

2. Financement

Le projet est financé par l'Union européenne jusqu'à concurrence de 800 millions d'euros, ainsi que par le secteur privé pour le même montant. Le financement public de ce projet provient du septième *Programme-cadre de recherche et de*

³⁴⁵ Article 1^{er}, Règlement (CE) n° 71/2008, *JOUE*, n° L 30/4, 4 février 2008.

³⁴⁶ Article 2, § 2, Règlement (CE) n° 71/2008.

³⁴⁷ « Vers un ciel plus propre », *Rev. dr. trans.* 2007.8.alerte 61.

³⁴⁸ DECOSTER, p. 101.

développement technologique (PCRD) de l'Union européenne pour la période 2007-2013. Le 7^e PCRD possède une enveloppe de 53 milliards d'euros destinés à financer des projets impliquant les universités, l'industrie, les centres de recherche et les autorités publiques dans tous les États membres. Mentionnons qu'une somme correspondant à 4,1 milliards d'euros est destinée aux projets dans le secteur aéronautique.

B. Aviation et changement climatique

Le transport aérien produit divers type d'émissions polluantes tel des traînées de condensation, du dioxyde de carbone, de l'oxyde d'azote, etc. La Commission a donc mis en place une stratégie visant à réduire autant que possible les émissions polluantes provenant du transport aérien.³⁴⁹ Ce document propose à la fois de miser sur des mesures déjà existantes, tel que l'imposition d'une taxe sur le carburant³⁵⁰ ou encore l'amélioration de la gestion du trafic aérien par l'entremise du *Ciel unique européen*. Par ailleurs, la Commission propose le développement de nouveaux instruments économiques rentables, comme l'échange des droits d'émissions de GES, le développement et l'utilisation des biocarburants.

1. L'échange des droits d'émissions de GES et l'aviation

Les émissions de GES dans le secteur de l'aviation comptent pour environ 4% des activités humaines qui contribuent au phénomène du réchauffement climatique. Il

³⁴⁹ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions, « Réduction l'impact de l'aviation sur le changement climatique », COM (2005) 459 final, Bruxelles, 27 septembre 2005.

³⁵⁰ Directive n° 2003/96/CE, *JOUE*, n° L 283/51, 31 octobre 2003.

n'en demeure pas moins que depuis 1990, les émissions de GES ont connu dans le secteur de l'aviation une augmentation de 87%.³⁵¹ Or, le champ d'application du protocole de Kyoto³⁵² au domaine aérien n'inclut pas les émissions de CO₂; les États sont simplement incités par l'OACI à réduire leurs émissions.³⁵³ C'est donc pourquoi la Commission a proposé un plan d'action à l'échelle européenne visant à intégrer le transport aérien dans le système communautaire d'échange de droits d'émissions.

a) Contexte européen

En tant que partie au protocole de Kyoto, l'Union européenne s'est engagée à réduire de 8% ses émissions de GES pour la période 2008-2012 et de 20% d'ici à 2020 par rapport à leur niveau de 1990.³⁵⁴ De plus, en vertu de ce Protocole les États parties devaient mettre en place pour 2008 un système de droits échangeables de quotas d'émissions de GES. L'UE a cependant devancé cette échéance en mettant en place dès le 1^{er} janvier 2005 son propre système d'échange de quotas des émissions de GES qui est destiné à s'intégrer progressivement au marché international des droits d'émissions.³⁵⁵ Ainsi, la Directive n° 2003/87/CE adoptée le

³⁵¹ DECOSTER, p. 118.

³⁵² Sur l'intégration du Protocole de Kyoto par la Communauté européenne voir : Bernadette LE BAUT-FERRARESE, « La réception du Protocole de Kyoto en droit européen », (2010) 46-1 *RTD eur.* 55-76.

³⁵³ DECOSTER, p. 118. Voir également le site Internet de l'OACI sur les changements climatiques, en ligne : <http://www.icao.int/env/fr/ClimateChange_f.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

³⁵⁴ Préambule (3), Directive n° 2009/29/CE. De plus, le préambule dispose que la cible pourrait même « [...] atteindre 30 % pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives. Il convient que, d'ici à 2050, les émissions mondiales de gaz à effet de serre aient diminué d'au moins 50 % par rapport à leurs niveaux de 1990. »

³⁵⁵ Isabelle BON-GARCIN, « La mise en place d'un marché de quotas de CO₂ pour le transport routier de marchandise », *Rev. dr. trans.* 2008.2.dossier 5 et Nicolas de SADELEER, « Le système

13 octobre 2003 institue le *Système communautaire d'échange de quotas d'émissions de GES* (SCEQE).³⁵⁶ Le SCEQE est aujourd'hui appliqué dans 11 000 installations de production d'électricité ou d'industries manufacturières considérées comme étant très énergivores.³⁵⁷ Chaque État membre doit constituer un plan national contraignant de réduction des GES afin d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto.

b) L'intégration du transport aérien dans le SCEQE

En décembre 2006, la Commission a proposé de plafonner les émissions de CO₂ pour tous les avions en y incluant à la fois les compagnies communautaires et étrangères.³⁵⁸ À cette fin, un accord a été conclu entre le Parlement et le Conseil en juin 2008. Cet accord a donné lieu à la Directive n° 2008/101/CE, qui vise à intégrer les activités aériennes dans le SCEQE.³⁵⁹ Par cette directive, il est prévu que tous les vols au sein de l'UE et les vols internationaux au départ ou à l'arrivée de l'UE participeront au système européen d'échange des quotas d'émissions dès 2012.³⁶⁰ Le plafond d'émissions des compagnies aériennes devra être réduit de 3%

communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre : entre ambition et prudence », (2009) n°4 *R.D.U.E.* 703-731.

³⁵⁶ Directive n° 2003/87/CE, *JOUE*, n° L 275/32, 25 octobre 2003. Cette directive fût modifiée en 2004, 2008, et plus récemment en 2009 avec la Directive n° 2009/29/CE, *JOUE*, n° L 140/63, 5 juin 2009.

³⁵⁷ Commission européenne, « L'action de l'UE pour lutter contre le changement climatique : Le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) », Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg 2009, en ligne : <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/brochures/ets_fr.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

³⁵⁸ Communautés européennes, « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive n° 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ». COM (2006) 818 final. Bruxelles, 20 décembre 2006.

³⁵⁹ Directive n° 2008/101/CE, *JOUE*, n° L 8/3, 13 janvier 2009.

³⁶⁰ DECOSTER, p. 118; Ulrich STEPPLER et Angela KLINGMÜLLER, « EU Emission Trading Scheme and Aviation : Quo Vadis ? », (2009) 34- 4/5 *ASL* 253-260; Loïc GRARD, « L'aviation vers

et ensuite de 5% en 2013.³⁶¹ Le calcul de réduction sera fait sur la base des émissions annuelles moyennes des compagnies aériennes entre 2004 et 2006. Ainsi, avec l'introduction du transport aérien dans le SCEQE, les compagnies communautaires seront à même de vendre leurs quotas excédentaires si elles réduisent leurs émissions et pourront à l'inverse en acheter si leurs émissions augmentent.³⁶² Ce système communautaire pose cependant certaines difficultés, notamment quant à son intégration à un système planétaire proposé par l'OACI.³⁶³

2. Le développement des biocarburants

Un autre aspect de la stratégie de l'UE pour satisfaire les exigences du protocole de Kyoto demeure le développement des énergies produites à partir de sources renouvelables.³⁶⁴ Dans le domaine du transport aérien, il s'agit plus spécifiquement du développement des biocarburants.³⁶⁵ Afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixée dans le cadre du livre blanc sur les transports de 2001, l'UE mise sur le développement des biocarburants.³⁶⁶ À cet effet, une directive visant à promouvoir

le marché européen du carbone », *Rev. dr. trans.* 2008.2.dossier 4 et Nadège CHAPIER-GRANIER, Giulia MAURI, « Émission de CO2 et aérien : n'oubliez pas de soumettre vos « monitoring plans » cet été ! », *Rev. dr. trans.* 2009.7.alerte 79.

³⁶¹ « Le secteur de l'aviation inclus dans le système européen d'échange de quotas d'émissions », *Rev. dr. trans.* 2008.10.alerte 111.

³⁶² *Id.*

³⁶³ Éric DESROSIERS, « Bourse du carbone – L'aviation civile prise de vitesse par l'Europe ? », *Le Devoir*, 29 septembre 2010, en ligne : <<http://www.ledevoir.com/economie/transport/297087/bourse-du-carbone-l-aviation-civile-prise-de-vitesse-par-l-europe>> (consulté le 30 septembre 2010).

³⁶⁴ En vertu de l'article 2, a) de la Directive n° 2009/28/CE on entend par « énergies produites à partir de sources renouvelables » qu'il s'agit d' « [...] une énergie produite à partir de sources non fossiles renouvelables, à savoir: énergie éolienne, solaire, aérothermique, géothermique, hydrothermique, marine et hydroélectrique, biomasse, gaz de décharge, gaz des stations d'épuration d'eaux usées et biogaz. »

³⁶⁵ Cf. Charles E. SCHLUMBERGER, « Are alternative fuels an alternative? A review of the opportunities and challenges of alternative fuels for aviation », (2010) 35 *Ann. Air & Space L.* 119-152.

³⁶⁶ En vertu de l'article 2, i) de la Directive n° 2009/28/CE on entend par « biocarburants » qu'il s'agit de tout « [...] combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la

l'utilisation des biocarburants et les autres carburants renouvelables dans le domaine des transports avait été adoptée en 2003. Cette directive a par contre été abrogée et remplacée en 2009 par la Directive n° 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.³⁶⁷

a) La Directive n° 2009/28/CE

Cette directive de 2009 vise à définir « [...] un cadre commun pour la promotion de la production d'énergie à partir de sources renouvelables. Elle fixe des objectifs nationaux contraignants concernant la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie et la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie pour les transports. Elle établit des règles concernant les transferts statistiques entre les États membres, les projets conjoints entre ceux-ci et avec des pays tiers, les garanties d'origine, les procédures administratives, l'information, la formation et l'accès au réseau électrique pour l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Elle définit des critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides. »³⁶⁸

b) Méthode de stimulation du marché

Au printemps 2007, le Conseil s'est fixé un objectif d'avoir 10% de biocarburant dans la consommation totale d'essence ou de gazole destiné au transport dans

biomasse. » En vertu de l'article 2 e) de la Directive n° 2009/28/CE, la « biomasse » est définie comme étant « [...] la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et de ses industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux. »

³⁶⁷ Directive n° 2009/28/CE, *JOUE*, n° L 140/16, 5 juin 2009.

³⁶⁸ Article 1^{er}, Directive n° 2009/28/CE.

l'Union européenne.³⁶⁹ Pour y arriver, une vaste stratégie de stimulation du marché a été établie. Tout d'abord, afin de stimuler l'offre de biocarburants, l'UE mise sur l'instauration d'un cadre juridique défini et assurant une sécurité pour les investisseurs potentiels. Par ailleurs, la puissance publique européenne a également recours aux deniers publics afin de financer la recherche et le développement dans le domaine des biocarburants.³⁷⁰ Afin d'accroître la demande pour les biocarburants, les États membres ont l'obligation d'en faire la promotion notamment en fournissant de l'information auprès des consommateurs. Finalement, divers avantages fiscaux peuvent être octroyés afin de stimuler la compétitivité des biocarburants et la rendre plus attractive face aux carburants traditionnels.³⁷¹

C. La gestion du bruit dans les aéroports de la Communauté

L'un des aspects de la politique de l'Union européenne en matière de transport aérien consiste à réduire les nuisances sonores des avions et améliorer l'environnement acoustique des aéroports.³⁷² Pour y arriver, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 26 mars 2002 une directive à cet effet.³⁷³ Le texte

³⁶⁹ Daniel DÜRR, « Transport et énergie : le cas des biocarburants », *Rev. dr. trans.* 2009.7.dossier 2.

³⁷⁰ Carlos-Manuel ALVES, « Biocarburants et Union européenne, entre marché et intérêt général », *Rev. dr. trans.* 2008.7.étude 10.

³⁷¹ *Id.*

³⁷² *Le bruit des avions. Aspects juridiques*, Centre d'étude du droit de l'environnement, Facultés universitaires Saint-Louis, Actes du colloque organisé à Bruxelles le 14 juin 2001, Bruylant, Bruxelles, 2002; Amane GOGORZA, « La procédure de défense en matière de nuisances sonores aéroportuaires », *Rev. dr. trans.* 2009.4.comm. 80 et Loïc GRARD, « Bruit autour des aéroports : la stratégie contentieuse mise en échec », *Rev. dr. trans.* 2008.1.comm. 15.

³⁷³ Directive n° 2002/30/CE, *JOUE*, n° L 85/40, 28 mars 2002. Voir également la directive relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement : Directive n° 2002/49/CE, *JOUE*, n° L 85/40, 28 juillet 2002. Cette directive a comme objet le contrôle du bruit dans l'environnement au sein de grandes agglomérations et à proximité d'infrastructures de transport importantes, y compris d'aéroports, l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets et, enfin, l'établissement par les autorités compétentes de programmes d'action visant à prévenir et à réduire le

s'applique à tous les aéroports de la Communauté dont le trafic excède 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire.³⁷⁴ Notons, qu'un mouvement d'avion correspond à un décollage ou à un atterrissage.³⁷⁵

Conformément à l'article 6 de la directive, les aéroports peuvent désormais introduire des mesures visant à restreindre l'utilisation d'avions présentant une faible marge de conformité ou encore à les interdire complètement.³⁷⁶ Cette directive abroge le Règlement (CE) n° 925/1999 qui interdisait à des avions d'un certain âge d'être immatriculé nonobstant l'installation sur ces appareils d'un réducteur de bruit de type « Hushkits ».³⁷⁷

1. La Directive n° 2002/30/CE

Le principal objectif de la directive vise à établir des règles communes dans la Communauté afin d'en arriver à des restrictions d'exploitation homogènes dans les

bruit dans l'environnement lorsque c'est nécessaire et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est bonne. »

³⁷⁴ En vertu de l'article 2 c), Directive n° 2002/30/CE, un avion à réaction subsonique civil correspond à un avion « [...] dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipement. »

³⁷⁵ Article 2 a), Directive n° 2002/30/CE.

³⁷⁶ L'article 2 d) de la Directive n° 2002/30/CE définit les aéronefs présentant une faible marge de conformité comme étant les avions à réaction subsoniques civils « [...] qui respectent les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçus), ou à la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale. » Mentionnons que l'OACI dispose d'un comité chargé d'étudier et d'édicter des normes relativement à la certification acoustique. Voir également la Directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988) (version codifiée). Directive n° 2006/93/CE, *JOUE*, n° L 374, 27 décembre 2006.

³⁷⁷ Article 15, Directive n° 2002/30/CE

aéroports, permettant ainsi de limiter et même de réduire le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit.³⁷⁸ D'autres objectifs sont également poursuivis par la Communauté, comme le développement de la capacité aéroportuaire de manière la plus respectueuse qui soit de l'environnement, la création d'un cadre réglementaire en conformité avec les exigences du marché intérieur afin d'éviter la concurrence déloyale entre aéroports, le développement d'objectifs de diminution du bruit dans chaque aéroport et finalement l'obtention d'un effet bénéfique pour l'environnement, au meilleur coût qui soit.³⁷⁹

a) L'approche équilibrée

Cette directive permet aux aéroports d'introduire des mesures destinées à éliminer progressivement le bruit suivant le principe de l'« approche équilibrée »³⁸⁰, conformément à la résolution A 33/7 de la 33^e assemblée de l'OACI.³⁸¹ Cette approche repose sur l'examen, pour chaque aéroport, de quatre éléments spécifiques visant à garantir la prise en considération de tous les intérêts lorsque vient le temps de procéder à des restrictions. Par cette approche, les « [...] États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire et, plus précisément, les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures

³⁷⁸ Article 1^{er}, a), *id.*

³⁷⁹ Article 1^{er}, b), c), d), e), *id.*

³⁸⁰ L'approche équilibrée a été confirmée dans une décision de la CJCE de 2007. CJCE, 14 juin 2007, *aff. C-422/05, Commission c. Belgique* : *Rec. CJCE* 2007, I, p. 4749. Voir également Loïc GRARD, « Émissions acoustiques des aéronefs : dans certains États « l'approche équilibrée » peine à s'imposer », *Rev. dr. trans.* 2007.8.comm. 173.

³⁸¹ Résolution A 33/7 de la 33^e assemblée de l'OACI, en ligne : <<http://www.icao.int/icao/en/env/a33-7.htm>> (consulté le 30 septembre 2010).

d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et des restrictions d'exploitation. »³⁸²

b) Dispositions particulières

L'article 6 de la directive sous-tend que certains aéroports urbains peuvent appliquer des mesures plus strictes au niveau des émissions sonores des aéronefs.³⁸³

Conformément à l'Annexe I de la directive, ces aéroports sont Berlin-Tempelhof, Stockholm Bromma, London City et Belfast City. De plus, l'article 8 de la directive n° 2002/30/CE prévoit que les pays en voie de développement peuvent bénéficier d'une exemption de 10 ans pour les avions déjà immatriculés dans leur pays d'origine et qui étaient en circulation dans les aéroports avant décembre 2001.

2. Résultats de l'implantation de la Directive n° 2002/30/CE

Finally, dans un rapport de 2008 de la Commission destiné au Conseil et au Parlement européen, il est fait état que la directive n° 2002/30/CE n'a pas nécessairement obtenu les résultats escomptés.³⁸⁴ Dans les conclusions du document, il y est mentionné que la directive a été utilisée seulement dans un nombre restreint d'aéroports et que son impact sur les aéronefs présentant une faible marge de conformité est relativement limité considérant le remplacement naturel de

³⁸² Article 2 g), Directive n° 2002/30/CE.

³⁸³ En vertu de l'article 2 b), *id.*, un aéroport urbain consiste en « un aéroport dont aucune piste n'a une longueur de roulement utilisable au décollage de plus de 2000 mètres, qui n'offre que des liaisons de point à point entre des États européens ou à l'intérieur d'un même État, et qui est situé au centre d'une grande agglomération où, selon des critères objectifs, un grand nombre de personnes souffrent du bruit des avions et où toute augmentation supplémentaire du nombre de mouvements entraîne une nuisance particulièrement forte étant donné la gravité de la pollution sonore. »

³⁸⁴ Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « Restrictions d'exploitation pour raison de bruit dans les aéroports de l'UE. (Rapport sur l'application de la directive 2002/30/CE) », COM (2008) 66 final, Bruxelles, 15 février 2008.

ces aéronefs. Malgré tout, la Commission est d'avis que considérant l'augmentation du transport aérien au cours des prochaines années, le nombre de personnes perturbées en raison du bruit continuera d'augmenter.

D. La certification environnementale des aéronefs, de leurs pièces et de leurs équipements

Un règlement visant à établir des règles d'application pour la certification environnementales des aéronefs, de leurs pièces et de leur équipement a été adopté en 2003.³⁸⁵ Ce règlement vise à fixer les exigences « [...] techniques communes et les procédures administratives afférentes à la certification, en matière de navigabilité et d'environnement, des produits, pièces et équipements. »³⁸⁶ De plus, le règlement fixe les conditions relatives à l'octroi de certaines autorisations et certifications afin de rendre les aéronefs le plus respectueux possible de l'environnement.³⁸⁷

À terme, l'AESA aura la responsabilité d'établir le cadre réglementaire relatif à la certification environnementale des aéronefs, de leurs pièces et de leurs

³⁸⁵ Règlement (CE) n° 1702/2003, *JOUE*, n° L 243/6, 27 septembre 2003. Ce règlement a été modifié par le Règlement (CE) n° 375/2007, *JOUE*, n° L 94/3, 4 avril 2007. Voir à cet effet : Loïc GRARD, « Certification environnementale : évolution des règles communautaires », *Rev. dr. trans.* 2007.4.comm. 92.

³⁸⁶ Article 1^{er}, § 1, Règlement (CE) n° 1702/2003.

³⁸⁷ Article 1^{er}, § 1, Règlement (CE) n° 1702/2003. Il s'agit de la délivrance des certificats de type, de type restreint et de type complémentaire, et les modifications qui y sont apportées; la délivrance des approbations de conception de réparation; la démonstration de la conformité aux exigences en matière de protection environnementale; la délivrance des certificats acoustiques; l'identification des produits, pièces et équipements; la certification des organismes de conception et de production ainsi que la délivrance des consignes de navigabilité. Par ailleurs, l'Annexe du règlement, les conditions spécifiques pour la délivrance des certificats sont énumérées. La « partie 21 » porte sur les exigences et les procédures de certification des aéronefs et des produits qui y sont associés. Cette partie porte aussi sur les règles applicables aux organismes de conception et de production de ces produits. La « partie M » comprend les exigences de navigabilité.

équipements. L'objectif poursuivi sera de refléter l'état actuel de la technique et les meilleures pratiques; prendre en compte l'expérience aéronautique internationale, ainsi que les progrès scientifiques et techniques, puis permettre une réaction immédiate aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.³⁸⁸

TITRE 2 – LES DROITS DES PASSAGERS AÉRIENS

La libéralisation des transports intervenue au niveau communautaire s'est accompagnée *de facto* par une harmonisation législative des différents règlements assurant la meilleure protection qui soit des passagers aériens. Suite à une communication de la Commission de 2000, une série de mesures furent adoptées afin d'établir un rapport de force permettant de mieux protéger les droits des consommateurs face aux transporteurs aériens.³⁸⁹

A. L'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retards importants d'un vol

Avec le transport aérien viennent également certains aléas et difficultés pour les passagers. Que ce soit par exemple des conditions climatiques forçant l'annulation d'un vol, un bris mécanique important sur un appareil ou encore simplement une erreur informatique, plusieurs raisons peuvent justifier à un usager du transport aérien, un refus d'embarquement, une annulation ou encore un retard important sur

³⁸⁸ Europa, Synthèse de la législation de l'UE, « Certification environnementale des aéronefs, de leurs pièces et de leurs équipements », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124482_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

³⁸⁹ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Protection des passagers aériens dans l'Union européenne », COM (2000) 365 final, Bruxelles, 21 juin 2000.

un vol. Ainsi, un règlement communautaire a été adopté à cet effet en 2004.³⁹⁰ L'article 3 de ce règlement précise son champ d'application. Ainsi, le règlement s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Par ailleurs, le règlement s'adresse à tous les passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.³⁹¹ De plus, ce règlement s'applique aux passagers ayant une réservation confirmée et qui se présentent en temps utile pour l'enregistrement, sauf dans le cas des passagers en transfert de vol.³⁹²

Ainsi, le règlement encadre les cas de refus d'embarquement, d'annulation ou encore de retard sur un vol. Lorsqu'une telle situation survient, la compagnie aérienne est dans l'obligation en vertu de l'article 14, d'informer les passagers de

³⁹⁰ Règlement (CE) n° 261/2004, *JOUE*, n° L 46/1, 17 février 2004. Ce règlement remplace le Règlement (CEE) n° 295/91, *JOUE*, n° L 036 du 8 février 1991. Mentionnons que ce nouveau règlement de 2004 est entré en vigueur en date du 17 février 2005. Par ailleurs, l'IATA contestait la validité du règlement. Ce dernier ayant été confirmé dans un arrêt de la CJCE de 2006. Voir à cet effet CJCE., aff. C-344/04, 10 janvier 2006, *The Queen re. I.A.T.A. e.a. c. Department for transport, E.T.L.*, p. 487 et suiv. Voir également Jorn J. WEGTER, « The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004 : Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention », (2006) 31-2 *ASL* 133-148.

³⁹¹ Un vol aller-retour, en provenance d'un État tiers vers un État membre assuré par une compagnie non communautaire n'est pas soumis au présent règlement nonobstant le fait qu'il s'agissait d'un vol aller-retour ayant débuté en Europe. Voir à cet effet : CJCE, 4^e ch., aff. C-173/07, 10 juillet 2008, *Emirates Airlines*. Cf. Loïc GRARD, « Indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol : la Cour de justice fait prévaloir l'intérêt du plus grand nombre sur l'intérêt d'un seul », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 212.

³⁹² Article 2, Règlement (CE) n° 261/2004. Par ailleurs, l'article 3 dispose que le règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant gratuitement ou à un tarif réduit n'étant pas accessible au public. L'article 3 précise également que le règlement s'applique aux passagers voyageant avec un billet d'avion acquis dans le cadre d'un programme de fidélisation.

leurs droits en affichant un panneau³⁹³ devant le comptoir d'enregistrement et en distribuant une notice écrite les informant de leurs droits.³⁹⁴

1. Le refus d'embarquement

L'article 2, j) définit ce en quoi consiste le refus d'embarquement. Il s'agit du « [...] refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, § 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats. » Le règlement vise donc à assurer une protection minimale aux passagers pouvant être victimes d'un refus d'embarquement. En effet, les compagnies aériennes font régulièrement de la surréservation afin d'assurer la plus grande rentabilité possible sur leurs vols en mettant en vente plus de place que la capacité de l'avion. Le règlement vise donc à trouver un équilibre entre la rentabilité commerciale des compagnies aériennes et la protection des passagers.³⁹⁵ Pour y arriver, il est indiqué à l'article 4 du règlement que lorsqu'un transporteur aérien prévoit refuser des passagers, il doit d'abord demander s'il n'y a pas des volontaires qui accepteraient de renoncer à leur réservation. Cependant, lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisamment élevé, le transporteur aérien peut refuser des passagers contre leur

³⁹³ En vertu de l'article 14 du Règlement (CE) n° 261/2004, le panneau doit afficher le texte suivant : « Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance. »

³⁹⁴ Amandine GARDE et Michael HARAVON, « De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe », (2006) n° 516 *RMCUE* 670-679, 671.

³⁹⁵ *Id.*

volonté, en octroyant cependant la priorité aux personnes à mobilité réduite.³⁹⁶ Dans tous les cas, les usagers se faisant refuser l'embarquement, que ce soit avec ou sans leur consentement, sont pris en charge par la compagnie aérienne³⁹⁷ et ont droit à une indemnisation proportionnelle avec la longueur de leur vol.³⁹⁸ Par ailleurs, l'article 8 précise que la compagnie aérienne doit offrir la possibilité aux usagers d'être réacheminés à leur destination en temps utile ou encore d'obtenir le remboursement de leur billet d'avion. Finalement, les passagers peuvent même réclamer une indemnisation complémentaire en vertu du premier alinéa de l'article 12 du règlement.

2. L'annulation de vol

En vertu de l'article 5 du règlement, il est prévu qu'en cas d'annulation de vol, une compagnie aérienne doit offrir à ses passagers la possibilité d'obtenir une indemnisation, un remboursement ou un réacheminement à la destination finale. Par ailleurs, la compagnie doit offrir une prise en charge aux passagers et leur fournir les renseignements nécessaires sur les autres moyens de transport possibles afin de se rendre à leur destination. Néanmoins, il y a certaines différences en ce qui a trait à l'obligation d'indemnisation pour les passagers, victimes d'annulation de vol, par

³⁹⁶ Néanmoins, mentionnons que les personnes à mobilité réduite incluant les personnes les accompagnant ainsi que les enfants voyageant seuls ont priorité en vertu de l'article 11, § 1 du Règlement (CE) n° 261/2004.

³⁹⁷ En vertu de l'article 9 du Règlement (CE) n° 261/2004, la prise en charge comprend notamment des rafraîchissements ou encore la possibilité de se restaurer aux frais de la compagnie aérienne. Par ailleurs, il peut même être prévu de couvrir les frais d'hébergement dans l'hypothèse où l'attente est de plusieurs jours.

³⁹⁸ En vertu de l'article 7 du Règlement (CE) n° 261/2004, il est établi un taux d'indemnisation par exemple pour un vol de moins de 1 500 km, le passager reçoit 250 euros, pour un vol de plus de 1 500 à 3 500 km l'indemnisation atteint 400 euros. Finalement pour les vols de plus de 3 500 km l'indemnisation prévue est de 600 euros. La distance est déterminée en fonction de la dernière destination où le passager devait arriver.

rapport à ceux qui sont refusés à l'embarquement. Ainsi, le transporteur aérien n'a pas l'obligation d'indemniser les passagers lors de l'annulation d'un vol si ceux-ci sont informés suffisamment à l'avance.³⁹⁹

Par ailleurs, le transporteur aérien n'a pas l'obligation d'indemniser les passagers « [...] s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »⁴⁰⁰ La question reste cependant à savoir en quoi consistent des « circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées », ainsi que des « mesures raisonnables ». Les intempéries ne peuvent constituer des cas de circonstances extraordinaires, néanmoins de la neige au mois de juillet en Sicile pourrait être considérée comme des circonstances extraordinaires

³⁹⁹ L'article 5, §1 c) du Règlement (CE) n° 261/2004 fixe les critères permettant de déterminer si un passager a droit à une indemnisation pour cause de l'annulation d'un vol. Ainsi, les passagers victimes d'un vol annulé n'ont pas droit à une indemnisation dans les cas suivants : s'ils sont informés au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue; de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux semaines avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue ou encore s'ils sont informés moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

⁴⁰⁰ Article 5, §3 du Règlement (CE) n° 261/2004. Par ailleurs, le préambule 14 du Règlement dispose que des circonstances extraordinaires peuvent survenir « [...] en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que des grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif. » Le préambule 15 dispose également qu'il devrait être considéré qu'il y a circonstances extraordinaires, « [...] lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. » Voir également Francis P. SCHUBERT, « The Liability of Air Navigation Services for Air Traffic Delays and Flight Cancellation. The Impact of EC Regulation 261/2004 », (2007) 32 *Ann. Air & Space L.* 65-90, 70 ; Robert LAWSON et Tim MARLAND, « The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of *IATA* and *Sturgeon* – in Harmony or Discord ? », (2011) 36-2 *ASL* 99-108.

contrairement à de semblables intempéries en janvier à Oslo.⁴⁰¹ De plus, mentionnons qu'un bris technique d'aéronef ne pourrait être considéré comme des circonstances extraordinaires. Néanmoins, un problème technique trouvant son origine dans des circonstances extraordinaires et forçant l'annulation d'un vol ne ferait alors pas l'objet d'une indemnisation.⁴⁰²

Enfin, un passager aérien qui fait une demande d'indemnisation à la suite de l'annulation d'un vol entre deux États membres de l'Union européenne peut s'adresser à un tribunal compétent, soit du lieu de départ, soit du lieu d'arrivée de l'avion. En effet, un jugement de la CJCE a affirmé que le choix d'un tribunal compétent ne se fait pas en fonction du lieu du siège social de la compagnie aérienne assurant le vol ou encore du lieu de la conclusion du contrat de transport aérien.⁴⁰³

3. Le retard

L'article 6 du Règlement (CE) 261/2004 prévoit que lorsqu'un vol est retardé d'au moins deux heures, les passagers peuvent bénéficier de certains droits dépendamment de la durée du retard et de la longueur du vol. L'article 6, §1 du Règlement 261/2004 indique également trois cas de figure relativement au retard soit : au moins deux heures de retard pour tous les vols de 1 500 km et moins; au

⁴⁰¹ Amandine GARDE et Michael HARAVON, « De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe », (2006) n° 516 *RMCE* 670-679, 673.

⁴⁰² CJCE, 4^e ch., 22 décembre 2008, aff. C-549/07. Voir également Loïc GRARD, « Indemnisation des passagers aériens en cas d'annulation d'un vol : un problème technique n'a rien d'extraordinaire », *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 36.

⁴⁰³ CJCE, 4^e ch., 9 juill. 2009, aff. C-204/08, Rehder. Voir également Loïc GRARD, « Quel tribunal pour le passager aérien victime de l'annulation d'un vol sur une liaison entre deux États de l'Union européenne ? », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 173.

moins trois heures pour tous les vols de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km et au moins quatre heures ou plus pour tous les autres vols. Lorsque de longs retards surviennent, en vertu de l'article 9, §1 a), les passagers se voient offrir par la compagnie aérienne une assistance, sous forme par exemple de repas et de rafraîchissements. Par ailleurs, dans l'éventualité où le départ est prévu pour le jour suivant, les passagers peuvent obtenir de l'hébergement dans un hôtel, ainsi que le transport aller-retour entre l'aéroport et le lieu d'hébergement conformément aux dispositions de l'article 9, §2 du Règlement (CE) n° 261/2004.

4. Distinctions entre un vol annulé et un vol retardé

Le Règlement (CE) n° 261/2004 pose certaines difficultés d'application, notamment quant à la distinction entre un vol retardé et un vol annulé. En effet, un vol effectué la journée suivant le départ prévu, mais qui conserve son numéro d'origine doit-il être considéré comme un retard ou une annulation? En se référant à l'article 6, §1, ii) du Règlement (CE) n° 261/2004, il est précisé qu'un vol retardé peut être remis au lendemain. De plus, l'article 2 l) du règlement définit l'annulation comme « le fait qu'un vol qui était prévu initialement [...] n'a pas été effectué. » Une lecture *a contrario* de cet article pourrait ainsi suggérer qu'un vol effectué le lendemain sous le même numéro serait retardé et non annulé.⁴⁰⁴

⁴⁰⁴ NAVEAU, p. 386. Par ailleurs, mentionnons que la Cour de cassation française a décidé dans un arrêt du 22 juin 2004 qu'un départ d'un vol accusant un retard de vingt-quatre heures ne permettait pas d'être assimilé à un retard. Voir à cet effet Cass. 1^{ère}, 22 juin 2004 (pourvoi n° 01-00.444). Société Corsair international.

Par ailleurs, un arrêt de la CJCE du mois de novembre 2009 précise que les passagers, victimes d'un retard de plus de trois heures, doivent être indemnisés de la même manière que les passagers victimes d'une annulation de vol.⁴⁰⁵ Cependant, une compagnie aérienne n'est pas tenue à l'indemnisation dans les cas où le retard est excusable, c'est-à-dire que l'origine du retard se trouve dans des circonstances exceptionnelles s'apparentant à une force majeure. Ce jugement pose certaines difficultés considérant qu'il crée des inégalités entre les passagers, victimes d'une annulation de vol, par rapport à ceux victimes d'un retard. Ainsi, les passagers victimes d'une annulation seront indemnisés « [...] s'ils arrivent à leur destination deux heures après l'heure prévue et les victimes d'un retard ne seront indemnisées qu'à partir d'un retard de trois heures par rapport à l'heure initiale. »⁴⁰⁶

5. Surclassement et déclassement

L'article 10 du Règlement (CE) n° 261/2004 propose certaines mesures relativement au surclassement et au déclassement. Ainsi, au premier paragraphe, il est établi qu'un transporteur aérien qui place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté ne peut exiger de supplément. Cependant, un transporteur aérien qui place un passager dans une classe inférieure à celle pour

⁴⁰⁵ Voir à cet effet : CJCE, 4^e ch., 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432-/07, Sturgeon et a. Cf. Philippe DELEBECQUE, « La CJCE précise la notion de retard au sens des règlements communautaires passagers », *Rev. dr. trans.* 2010.3.comm. 74. Sur cette question, voir également Arnold KINGA et Pablo MENDES DE LEON, « Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for Change ?! », (2010) 35-2 *ASL* 91-112 et Ludger GIESBERTS et Guido KLEVE, « Compensation for Passenger in the Event of Flight Delays », (2010) 35-4/5 *ASL* 293-304.

⁴⁰⁶ Vincent CORREIA, « Extension jurisprudentielle du régime d'indemnisation des retards dus aux annulations de vols », *Rev. dr. trans.* 2010.1.comm. 18.

laquelle le billet d'avion a été acheté doit offrir un remboursement partiel sur le prix du billet.⁴⁰⁷

6. L'applicabilité du Règlement (CE) n° 261/2004

L'article 15 du Règlement (CE) n° 261/2004 dispose que toute clause venant limiter la portée du règlement est invalide. Ainsi, il s'agit d'un texte d'ordre public auquel il n'est pas possible de déroger.⁴⁰⁸ Par ailleurs, le règlement précise aux articles 12 et 13 que les passagers peuvent avoir droit à une indemnisation complémentaire et le droit à la réparation des dommages en se fondant sur le droit national. En cas de violation du règlement, il est prévu à l'article 16 que les autorités nationales doivent désigner une autorité chargée de son application, que ce soit pour les vols au départ d'un État membre comme pour ceux provenant d'un État tiers.⁴⁰⁹

B. L'indemnisation des passagers en cas de faillite des compagnies aériennes

Une résolution a été présentée devant le Parlement européen le 25 novembre 2009 visant à protéger les passagers contre les faillites des transporteurs aériens. Les

⁴⁰⁷ En vertu de l'article 10, §2 du Règlement (CE) n° 261/2004, il est prévu qu'un passager se faisant transférer dans une classe inférieure recevra une compensation de 30 % du billet pour tous les vols de 1 500 km ou moins; 50 % du prix du billet pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km, à l'exception des vols entre le territoire européen des États membres et les départements français d'outre-mer, ainsi que pour tous les autres vols de 1500 km à 3500 km et finalement 75 % du prix du billet pour tous les vols n'entrant pas dans les deux catégories précédentes y compris les vols entre le territoire européen des États membres et les départements français d'outre-mer.

⁴⁰⁸ Amandine GARDE et Michael HARAVON, « De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe », (2006) n° 516 *RMCUE* 670-679, 674.

⁴⁰⁹ Le Luxembourg n'avait pas établi de régime de sanctions en cas de violation du règlement. La CJCE a en 2007 rendu un arrêt condamnant pour manquement le Grand Duché. Voir CJCE, 8^e ch., 19 avril 2007, aff. C-264/06, *Commission c. Luxembourg*. Cf. Loïc GRARD, « Droits des passagers aériens : première procédure communautaire d'infraction, premier bilan », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 113.

députés ont alors proposé la création d'un fonds de garantie, ainsi que la mise en place d'un système d'assurance pour les passagers et les transporteurs. Il serait même prévu que dans l'éventualité où une compagnie fait l'objet d'une liquidation judiciaire, une autre compagnie desservant le même trajet pourra s'engager si elle dispose de sièges vides à accueillir des passagers. Depuis 2000, environ soixante-dix-sept compagnies aériennes auraient fait faillite.⁴¹⁰

C. La protection des droits des personnes à mobilité réduite

Un règlement a été adopté en 2006⁴¹¹ concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.⁴¹² Le préambule du règlement fait état de la ligne directrice sur laquelle le texte a été écrit. Ainsi, on peut lire que « les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que tous les autres citoyens, à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Cela s'applique au transport aérien comme aux autres domaines de la vie. » Il est établi que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite doivent avoir accès aux services de transport aérien et ne devraient pas se voir refuser le transport pour des raisons liées à leur handicap ou leur manque de mobilité. Le règlement crée une obligation de traitement équitable qui impose « [...] qu'aucune discrimination à

⁴¹⁰ « Renforcement des droits des passagers en cas de faillite des compagnies aériennes », *Rev. dr. trans.* 2010.1.alerte 6.

⁴¹¹ Règlement (CE) n° 1107/2006, *JOUE*, n° L 204/1, 26 juillet 2006.

⁴¹² L'article 2 a) du Règlement (CE) n° 1107/2006 définit une « personne handicapée » ou une « personne à mobilité réduite » comme étant : toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuelle, ou de toute cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers.

l'égard des personnes handicapées ou à mobilité réduite visant à refuser ou conditionner leur accès à un transport aérien en raison de leur handicap ou manque de mobilité ne puisse être mise en œuvre de manière arbitraire. »⁴¹³ Ce principe trouve cependant une limitation, par exemple, dans des situations où il y aurait des motifs de sécurité justifiés et imposés par le droit.⁴¹⁴ Ainsi, dans les cas où une personne handicapée ou à mobilité réduite se faisait refuser l'embarquement sur la base de sa limitation, peut se voir rembourser son billet d'avion ou encore se faire réacheminer.⁴¹⁵

Ce règlement crée des obligations pour les gestionnaires des aéroports. Par exemple, l'article 5 prévoit qu'un point doit être désigné dans l'aéroport afin que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite puissent aisément annoncer leur arrivée afin de demander et de recevoir une assistance appropriée. En contrepartie, les usagers du transport aérien nécessitant une aide particulière doivent notifier au moins quarante-huit heures à l'avance auprès du transporteur aérien ou de l'organisateur du voyage leur besoin d'assistance.⁴¹⁶ De plus, lorsqu'une personne handicapée ou à mobilité réduite se présente dans un aéroport, les

⁴¹³ « Entrée en vigueur des articles 3 et 4 du Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite dans le cadre de leurs voyages aériens », *Rev. dr. trans.* 2007.9.alerte 70.

⁴¹⁴ Préambule (2), Règlement (CE) n° 1107/2006.

⁴¹⁵ Article 4, § 1 du Règlement (CE) n° 1107/2006.

⁴¹⁶ « Transport aérien des personnes à mobilité réduite », *Rev. dr. trans.* 2008.1.alerte 10. Par ailleurs, les usagers du transport aérien qui nécessitent une assistance du fait de leur mobilité réduite ou encore de leur handicap ne se font pas imposer de coûts supplémentaires. Il s'agit des autorités aéroportuaires ainsi que les compagnies aériennes qui doivent se partager de tels frais si l'on se fie à un jugement rendu en Grande-Bretagne sur la base d'un règlement national présentant certaines similitudes avec le Règlement (CE) n° 1107/2006. Voir à cet effet *Ross v. Ryanair and Stansted Airport Ltd* [2004] EWCA Civ. 1751; (2005) (Central London County Court, 30 January 2004) et Anna KONERT et Hans EPHRAIMSON, « Passengers with Reduced Mobility in the EU, Canada and the US », (2008) 38-3 *ASL* 233-243.

gestionnaires de l'aéroport doivent s'assurer que la personne reçoit toute l'assistance nécessaire conformément à l'Annexe 1 du règlement reproduit ci-dessous.⁴¹⁷ Par ailleurs, il appartient aux États membres de déterminer le régime des sanctions applicable en cas de violation du règlement. Ces sanctions doivent être proportionnées, efficaces et dissuasives.⁴¹⁸

Annexe 1 – Assistance sous la responsabilité des entités gestionnaires des aéroports

1. Assistance et arrangements nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de faire ce qui suit :
 - communiquer leur arrivée à un aéroport et leur demande d'assistance aux points désignés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal au sens de l'article 5,
 - se déplacer d'un point désigné jusqu'au comptoir d'enregistrement,
 - procéder à leur enregistrement, ainsi qu'à celui de leurs bagages,
 - se rendre du comptoir d'enregistrement jusqu'à l'aéronef, en s'acquittant des formalités d'émigration et douanières et des procédures de sûreté,
 - embarquer à bord de l'aéronef, grâce des ascenseurs mis à leur disposition, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
 - se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à leur siège,
 - entreposer leurs bagages à bord de l'aéronef et les récupérer,
 - se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef,
 - débarquer de l'aéronef, grâce à des ascenseurs mis à leur disposition, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
 - se rendre de l'aéronef jusqu'au hall de livraison de bagages et de récupérer leurs bagages, en accomplissant les formalités d'immigration et douanières,
 - se rendre du hall de livraison de bagages jusqu'à un point désigné,
 - obtenir leur correspondance s'ils sont en transit, avec une assistance à bord et au sol, ainsi qu'à l'intérieur des terminaux et entre eux, le cas échéant,
 - se rendre aux toilettes sur demande.
2. Au cas où une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite serait aidée par un accompagnateur, celui-ci est autorisé à fournir, sur demande, l'assistance nécessaire dans l'aéroport ainsi que pour l'embarquement et le débarquement.
3. Prise en charge au sol de tout l'équipement de mobilité nécessaire, y compris les fauteuils roulants électriques, moyennant un préavis de quarante-huit heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, et sans préjudice de l'application de la législation relative aux matières dangereuses.
4. Remplacement temporaire d'équipement de mobilité endommagé ou perdu, mais pas nécessairement à l'identique.
5. Prise en charge au sol de chiens d'assistance reconnus, le cas échéant.
6. Communication sous des formes accessibles des informations nécessaires pour prendre les vols.

⁴¹⁷ Article 7, §1, Règlement (CE) n° 1107/2006.

⁴¹⁸ Article 16, Règlement (CE) n° 1107/2006.

Finalement, mentionnons que ce règlement semble en apparence avoir de bons objectifs, soit la prise en charge effective des personnes handicapées et à mobilité réduite afin de leur offrir les mêmes conditions de transport que les autres passagers. Cependant, le règlement s'applique seulement aux vingt-sept États membres de l'Union européenne, entraînant ainsi plusieurs difficultés d'harmonisation législatives au niveau international. De plus, sur la majorité des avions, les sièges ne sont pas appropriés ou encore mal configurés pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.⁴¹⁹

D. La liste noire des compagnies aériennes

À la suite d'un important accident d'avion survenu à Sharm-el-Sheikh en 2004 qui a fait 148 victimes, dont la majorité étant des touristes européens, il a été décidé de renforcer les règles de sécurité dans le domaine de l'aviation. Ainsi, on a adopté le Règlement (CE) n° 2111/2005 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 de transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif.⁴²⁰ Cette nouvelle réglementation permet de donner aux voyageurs la possibilité d'être informés sur l'identité du transporteur qui effectuera le vol pour lequel ils ont fait une réservation. Les transporteurs aériens considérés comme peu sûrs ne pourront faire voler leurs appareils et leur nom figurera sur une liste publiée et accessible à tous. Ces règles

⁴¹⁹ Anna KONERT, « Protecting the Rights of Passengers with Reduced Mobility in the EU : Regulation EC 1107/2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduces mobility when traveling by air », (2008) 33 *Ann. Air & Space L.* 477-483, 482

⁴²⁰ Règlement (CE) n° 2111/2005, *JOUE*, n° L 244/15, 27 décembre 2005 et le Règlement (CE) n° 331/2008, *JOUE*, n° L 102/3, 12 avril 2008. Cf. Paul STEPHEN DEMPSEY, « Blacklisting : Banning the Unfit from the Heavens », (2007) 32 *Ann. Air & Space L.* 29-64.

de vol s'appliquent au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre; au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, si le transporteur aérien contractant est un transporteur communautaire. De plus, ces règles trouvent application au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, si le vol fait partie d'un contrat de transport qui a été conclu dans la Communauté et si le voyage a commencé dans la Communauté. Afin d'établir la liste noire des compagnies aériennes, une liste de critères est prévue à cet effet en annexe du règlement. Ces critères reposent essentiellement sur trois points : la présence d'informations prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien; la présence de lacunes dans la capacité et/ou réticence d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, tel qu'un manque de transparence ou encore des mesures insuffisantes et, finalement, la présence de lacunes et/ou réticences des autorités chargées de la surveillance d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, par exemple un manque de coopération de la part des autorités de l'aviation civile d'un État membre. Finalement, un transporteur qui procède à des améliorations peut être admis à nouveau dans l'espace aérien communautaire. En d'autres termes, la liste noire sert en quelque sorte « [...] comme un outil de remise aux normes, autant qu'un outil de répression. »⁴²¹

⁴²¹ Loïc GRARD, « Sécurité et compagnies aériennes ‘black-listés’ : un an après », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 65.

E. L'identité du transporteur aérien

Au moment d'effectuer la réservation, le contractant du transport aérien doit informer les passagers de l'identité du ou des transporteurs aériens pour que les passagers puissent s'assurer que la compagnie avec laquelle ils font affaire n'est pas inscrite sur la liste noire.⁴²² Par ailleurs, les passagers doivent être informés de tout changement de transporteur aérien effectif, au plus tard au moment de l'embarquement. Il est même prévu à l'article 12 du Règlement (CE) n° 2111/2005 que les passagers puissent avoir droit à un remboursement ou encore à un réacheminement dans l'éventualité où une compagnie aérienne se voit inscrite sur la liste noire à la suite de la réservation du billet d'avion par le passager.

F. Utilisation des systèmes informatisés de réservation

Le Règlement (CE) n° 80/2009 instaure la création d'un code de conduite pour les systèmes informatisés de réservation (SIR) et abroge en même temps le règlement (CEE) n° 2299/89.⁴²³ En vertu de l'article 2, § 4 du règlement les SIR se définissent comme étant « [...] un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles et les tarifs de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à disposition des abonnés. » En somme, ces systèmes permettent aux agents de voyage de trouver des vols, d'en comparer les prix et de procéder immédiatement à une réservation pour leurs clients. Autrefois, les systèmes étaient détenus par les

⁴²² Article 11, Règlement n° (CE) 2111/2005.

⁴²³ Règlement (CE) n° 80/2009, *JOCE*, n° L 035, 4 février 2009.

compagnies aériennes, ce qui n'est plus nécessairement le cas aujourd'hui, les compagnies aériennes préférant souvent vendre leurs billets sur internet.⁴²⁴ Ainsi, avec l'arrivée des nouvelles technologies, il y a désormais 40 % des billets d'avion qui sont achetés en ligne contre 60 % obtenus à partir des S.I.R.⁴²⁵ Une mise à jour de la réglementation apparaissait donc nécessaire. Ce nouveau règlement permettra aux compagnies aériennes et aux S.I.R. d'avoir la liberté dans la négociation des conditions de distribution et de services, ce qui devrait favoriser une concurrence plus agressive et ainsi contribuer à la baisse du prix des billets d'avion pour les consommateurs.⁴²⁶

En plus de permettre une plus grande protection des données à caractère personnel des passagers,⁴²⁷ ce règlement prévoit que dans les informations fournies aux consommateurs, le prix affiché devra intégrer l'ensemble des taxes et redevances ou encore les surtaxes prévisibles au moment de l'affichage.⁴²⁸ De plus, les S.I.R. seront à même d'afficher de manière claire et facilement compréhensible la moyenne des émissions de CO₂, ainsi que la consommation de carburant en litre pour une personne.⁴²⁹

⁴²⁴ « Réservation des billets d'avion : plus de concurrence et une meilleure protection des consommateurs », *Rev. dr. trans.* 2008.7.alerte 87.

⁴²⁵ Loïc GRARD, « Un nouveau Code de conduite "simplifié" pour utiliser les systèmes informatisés de réservation », *Rev. dr. trans.* 2009.4.comm. 78.

⁴²⁶ *Id.*

⁴²⁷ Article 11 et suiv., Règlement (CE) n° 80/2009.

⁴²⁸ Annexe 1, Règlement (CE) n° 80/2009 .

⁴²⁹ *Id.*

G. Remarques conclusives

Bref, le droit communautaire s'est efforcé par différentes mesures législatives d'assurer une protection des passagers aériens qui soit la plus développée possible. À travers différents règlements, les passagers aériens sont mieux protégés face aux compagnies. Par exemple, un passager voyant son vol annulé est pris en charge par le transporteur aérien et différentes possibilités lui sont offertes afin de lui causer le moins de retard possible sur son itinéraire. Par suite de cette étude, il apparaît que les compagnies aériennes ont en quelque sorte une plus grande responsabilité sociale. Par exemple, elles sont tenues d'accompagner les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées afin de leur garantir des services de qualité. Il faudrait par contre en arriver à une plus grande harmonisation au niveau international, afin d'avoir les mêmes standards de pratique, peu importe le continent et la compagnie aérienne.

TITRE 3 – LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

En matière de sécurité, le droit communautaire s'intéresse principalement aux questions relatives à la fiabilité technique des aéronefs, ainsi qu'à la compétence du personnel.⁴³⁰ Au fil des ans, l'UE a progressivement implanté son propre cadre réglementaire en matière de sécurité dans le domaine des transports aériens. Celui-ci tient compte des règles édictées tant au niveau international, comme dans la Convention de Chicago de 1944 ou dans celles émises par l'OACI, qu'au niveau

⁴³⁰ Xavier LATOUR, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire », dans Xavier LATOUR (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005, Université de Paris V, Éditions L'Harmattan, 2005, p. 13-29, à la page 13.

européen, à travers Eurocontrol ou encore la *Conférence Européenne de l'Aviation*.⁴³¹ Ainsi, l'UE a adopté un nombre important de règlements et de directives ayant comme effet d'assurer un niveau de sécurité qui soit le plus élevé possible dans le domaine des transports aériens.⁴³²

A. L'Agence européenne de la sécurité aérienne

La pleine réalisation du ciel unique européen doit nécessairement s'accompagner d'un niveau élevé et uniforme de sécurité dans l'aviation civile. Ainsi, la Commission a proposé d'instituer l'*Agence européenne de la sécurité aérienne* (AESA). Le règlement 1592/2002 par son article 12 crée ladite agence en lui donnant le mandat de « [...] garantir le fonctionnement et le développement corrects de la sécurité de l'aviation civile. »⁴³³ Le règlement 1592/2002 a cependant été abrogé par le règlement 216/2008.⁴³⁴ Celui-ci a pour objectif d'augmenter le champ de compétence de l'AESA, tel que proposé dans une communication de la Commission.⁴³⁵ Notons toutefois que le champ de compétence de l'agence aura

⁴³¹ La *Conférence Européenne de l'Aviation* anciennement la *Commission Européenne de l'Aviation Civile* (CEAC) a vu le jour à la suite d'une conférence de coordination des transports aériens en 1954. L'organisation est chargée de suivre l'évolution des transports intraeuropéens afin de favoriser une meilleure coordination et une meilleure utilisation dans une perspective et le développement ordonné des transports aériens. Elle se nomme aujourd'hui la *Conférence Européenne de l'Aviation* et fait partie intégrante de l'OACI. Cf. NAVEAU, p. 68-69 ; BIEBER, p. 321 et *Conférence Européenne de l'Aviation*, en ligne : <<https://www.ecac-ceac.org>> (consulté le 30 septembre 2010). Voir également Communication de la Commission, « Contribution de la Communauté européenne au renforcement de la sécurité aérienne dans le monde », COM (2001) 390final, Bruxelles, 16 juillet 2001.

⁴³² Cf. Stefan A. KAISER, « Sovereignty in the air: From national security to the Single European Sky », (2010) 35 *Ann. Air & Space L.* 153-176

⁴³³ Règlement (CE) n° 1592/2002, *JOUE*, n° L 240/7, 7 septembre 2002.

⁴³⁴ Règlement (CE) n° 216/2008, *JOUE*, n° L 79/1, 19 mars 2008. Voir également : Loïc GRARD, « La seconde vie de l'Agence européenne de la sécurité aérienne commence », *Rev. dr. trans.* 2008.5.comm. 106.

⁴³⁵ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions, « L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – Un agenda pour 2010 », COM (2005) 578 final, Bruxelles, 15 novembre 2005.

sans doute tendance à encore être élargi davantage au cours des prochaines années, comme en témoigne l'adoption récente du Règlement (CE) 1108/2009.⁴³⁶

1. Le Règlement (CE) n° 216/2008

Le Règlement (CE) n° 216/2008 propose un système de certification s'appliquant à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et aux organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements.⁴³⁷ De plus, il s'applique aux personnels et aux organismes participant à l'exploitation d'aéronefs.⁴³⁸ Dans l'hypothèse où une personne physique ou morale ne respectait pas ses engagements liés à l'obtention du certificat de l'AESA, ce dernier peut lui être retiré par l'agence.⁴³⁹ De plus, le Règlement (CE) n° 216/2008 ajoute un nouveau pouvoir de sanction pour les entreprises ou les personnes étant en infraction avec leur certificat. Ainsi, la Commission, sur recommandation de l'AESA a désormais le pouvoir d'imposer une amende ou encore une astreinte.⁴⁴⁰

2. Missions de l'AESA

Les missions de l'AESA sont énumérées à l'article 17 du Règlement (CE) n° 216/2008. Elles consistent principalement à :

⁴³⁶ Règlement (CE) n° 1108/2009, *JOUE*, n° L 309, 24 novembre 2009. Voir également : Loïc GRARD, « L'ascendant de l'Autorité Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) se poursuit », *Rev. dr. trans.* 2010. 2.comm. 47.

⁴³⁷ Article 1^{er}, § 1, a), Règlement (CE) n° 216/2008.

⁴³⁸ Article 1^{er}, § 1, b), *id.*

⁴³⁹ Article 20, § 1, i), *id.*

⁴⁴⁰ Article 25, *id.*

- assister la Commission dans le développement de règles communes dans le domaine de l'aviation civile ainsi que d'apporter un soutien technique, scientifique et administratif à l'accomplissement de ses missions;
- effectuer les inspections de normalisation pour s'assurer de la bonne application de ces règles dans les États membres;
- délivrer des certificats aux entreprises européennes dans le domaine de la conception d'aéronefs et de certifier les aéronefs utilisés en Europe, de certifier les transporteurs aériens, les organismes d'entretien ou les organismes de formation situés dans les pays tiers.

Le Règlement (CE) n° 216/2008, précise que l'AESA est compétente afin de procéder à la certification en matière de navigabilité et d'environnement (art. 20), de licences des équipages (art. 21), de l'exploitation aérienne (art. 22), ainsi qu'à la certification des aéronefs provenant de pays tiers (art. 23). Par ailleurs, en vertu du Règlement (CE) n° 1108/2009, l'AESA est désormais compétente en ce qui a trait à la certification des aéroports (art. 8 bis, § 2) et des contrôleurs aériens (art. 8 quarter, § 1). Les États membres s'engagent à reconnaître sans exigence et évaluations techniques supplémentaires les certificats délivrés par l'AESA.⁴⁴¹ Par ailleurs, les États membres, la Commission et l'AESA doivent coopérer afin que tout produit, personne ou organisme soit conforme aux dispositions faisant l'objet d'une certification.⁴⁴²

⁴⁴¹ Europa, Synthèse de la législation de l'UE, « Aviation civile et Agence européenne de la sécurité aérienne », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124492_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010).

⁴⁴² *Id.*

3. Structure et financement

L'AESA est un organe de l'Union européenne possédant la personnalité juridique dans chaque État membre.⁴⁴³ Elle est représentée par son directeur exécutif et peut établir ses bureaux locaux dans tous les États membres avec l'accord préalable de ceux-ci.⁴⁴⁴ L'agence est par ailleurs dotée d'un conseil d'administration ayant une fonction de surveillance.⁴⁴⁵ Celui-ci est composé d'un représentant provenant de chaque État membre ainsi que d'un représentant de la Commission.⁴⁴⁶ Le financement de l'AESA provient de diverses sources, notamment d'une contribution de l'Union européenne, de contributions volontaires de la part des États membres, des redevances payées pour les certificats délivrés ainsi que des honoraires chargés pour des publications, des formations ou encore des services fournis par l'agence.⁴⁴⁷

B. Les aéronefs provenant de pays tiers

Il a été constaté à plusieurs reprises que les transporteurs aériens provenant de pays tiers et qui empruntent les aéroports communautaires ne respectent pas nécessairement les normes de sécurité minimales posées par les conventions internationales. Afin de remédier à ce problème, une directive visant à renforcer la sécurité aérienne des aéronefs provenant de pays tiers a été adoptée.⁴⁴⁸ Ainsi la Directive n° 2004/36/CE, proposait « [...] une approche harmonisée en matière

⁴⁴³ Article 28, § 1 et 2, Règlement (CE) n° 216/2008.

⁴⁴⁴ Article 28, § 4, *id.*

⁴⁴⁵ Article 33, § 1, *id.*

⁴⁴⁶ Article 34, *id.*

⁴⁴⁷ Article 59, *id.*

⁴⁴⁸ Directive n° 2004/36/CE, *JOUE*, n° L 143/76, 30 avril 2004.

d'application efficace des normes internationales de sécurité dans la Communauté, par voie d'harmonisation des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres. »⁴⁴⁹ Par cette directive, les États membres devaient instituer un système permettant l'inspection au sol des aéronefs provenant de pays tiers et dont la non-conformité aux standards internationaux est soupçonnée.⁴⁵⁰ Suite à l'inspection d'un aéronef, les autorités compétentes de l'État membre devaient formuler un rapport annuel dans lequel il pouvait être proposé d'étendre à tous les États membres de l'UE les mesures imposées à un transporteur aérien par un seul des États membres.⁴⁵¹

La Directive n° 2004/36/CE a cependant été abrogée au profit du Règlement (CE) n° 216/2008. En vertu de l'article 9, § 1 de ce nouveau règlement, il est dorénavant établi que les aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté doivent être conformes aux normes applicables par l'OACI. Ainsi, les transporteurs aériens provenant d'un état tiers doivent désormais prouver qu'ils sont à même de se conformer aux exigences internationales émises par l'OACI.⁴⁵² Il peut être possible de rencontrer ces exigences par l'obtention d'un certificat provenant du pays dans lequel le transporteur aérien a sa nationalité conformément à l'article 23 du Règlement (CE) n° 216/2008.⁴⁵³

⁴⁴⁹ Article 1^{er}, § 1, *id.*

⁴⁵⁰ Article 4, *id.*

⁴⁵¹ Article 5, *id.*

⁴⁵² Article 9, § 2, al. 1, Règlement (CE) n° 216/2008.

⁴⁵³ Article 9, § 2, al. 2, *id.*

C. L'harmonisation des règles techniques

Afin de procéder à une harmonisation des dispositions techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile en Europe, le Règlement (CEE) n° 3922/91 a été adopté.⁴⁵⁴ Ce règlement prévoit plus spécifiquement 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, ainsi que dans les domaines où les personnes et organismes sont concernés par ces tâches.⁴⁵⁵

Le Règlement (CEE) n° 3922/91 établissait par son article 3 et son annexe II que les règles techniques ainsi que les procédures administratives correspondaient à celles édictées dans les codes JAR provenant des JAA.⁴⁵⁶ Ces codes sont annexés au règlement et il était prévu que les États membres s'engageaient à reconnaître les produits exploités et entretenus en vertu de ces règles communes techniques sans pour autant imposer d'autres exigences dès lors que ce produit a reçu la certification de la part d'un État membre.⁴⁵⁷ Par ailleurs, conformément à l'article 8, § 1 du Règlement (CEE) n° 3922/91, un État membre peut cependant prendre des mesures

⁴⁵⁴ Règlement (CEE) n° 3922/91, *JOUE*, n° L 373/4, 31 décembre 1991.

⁴⁵⁵ Article 1, § 1, Règlement (CEE) n° 3922/91

⁴⁵⁶ Les *Joint Aviation Authorities* (JAA) ont le mandat est de veiller à l'harmonisation des règles techniques applicables dans le domaine de l'aviation civile. Ainsi, il en est découlé les *Joint Aviation Requirements* (JAR) qui sont des règlements techniques portant sur des matières telles que l'entretien des avions ou encore les licences du personnel naviguant. Ils constituent en quelque sorte les standards européens dans le domaine. Cependant avec la création en 2004 de l'AESA, il semblerait que les JAA perdent en importance au niveau de leur pouvoir normatif au profit de l'AESA. Les JAA ont été institués sur recommandation de la CEAC, aujourd'hui la *Conférence Européenne de l'Aviation*. Cf. NAVEAU, p. 68 et 69.

⁴⁵⁷ Article 6, § 1, Règlement (CEE) n° 3922/91.

urgentes dans l'éventualité où un problème de sécurité surviendrait dans les cas notamment d'un accident.

Au fil des ans, ce règlement a été modifié substantiellement afin de l'adapter aux progrès scientifiques et aux nouvelles procédures administratives communes entre tous les États membres.⁴⁵⁸ Finalement, avec l'adoption du Règlement (CE) n° 1592/2002 puis du Règlement n° 216/2008, les codes JAR sont abrogés au profit de l'AESA qui définit désormais un champ précis de règles pour la conception, la fabrication des aéronefs, des pièces et des autres produits aéronautiques.⁴⁵⁹

D. Les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

La Directive n° 94/56/CE permet de faciliter les enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile afin d'améliorer la sécurité aérienne.⁴⁶⁰ La directive dispose que tout accident ou incident grave doit faire l'objet d'une enquête.⁴⁶¹ Afin de procéder à l'enquête, les États membres doivent dans le cadre de leur système juridique respectif être en mesure de définir un statut juridique de l'enquête permettant aux enquêteurs désignés d'accomplir leur mission de la manière la plus efficace et dans les délais les plus courts qui soient.⁴⁶² En vertu de l'article 5, § 2 de la directive les enquêteurs sont autorisés à : avoir un libre accès au lieu de l'accident, effectuer un

⁴⁵⁸ Voir les actes modificatifs : Règlement (CE) n° 1592/2002, *JOUE*, n° L240 du 7 septembre 2002; les Règlements (CE) n° 1899/2006 et n° 1900/2006, *JOUE*, n° L 377, 27 décembre 2006 et le Règlement (CE) n° 8/2008, *JOUE*, n° L 10 du 12 janvier 2008. Voir également Loïc GRARD, « Sécurité : harmonisation des conditions d'exploitation des aéronefs commerciaux », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 64.

⁴⁵⁹ Article 57, § , Règlement (CE) n° 1592/2002.

⁴⁶⁰ Directive n° 94/56/CE, *JOUE*, n° L 319/134, 12 décembre 1994.

⁴⁶¹ Article 4, § 1, *id.*

⁴⁶² Article 5, § 1, *id.*

relevé immédiat d'indices, avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, avoir accès aux résultats d'examen et aux prélèvements effectués sur le corps des victimes ou sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et finalement avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile ou de l'aéroport. De plus, la réalisation des enquêtes doit être confiée à un organisme aéronautique civil complètement indépendant.⁴⁶³ Toutes les enquêtes doivent de manière obligatoire donner lieu à un rapport contenant des recommandations à suivre en matière de sécurité aérienne.⁴⁶⁴ Ce rapport doit être déposé dans les douze mois de la survenance de l'accident ou de l'incident et être communiqué à la Commission et aux entreprises aéronautiques nationales.⁴⁶⁵

E. Compte rendu d'événement dans l'aviation civile

Afin d'accroître à nouveau le niveau de sécurité dans les transports aériens, la Directive n° 2003/42/CE a été adoptée.⁴⁶⁶ Celle-ci garantit que les informations essentielles en matière de sécurité sont communiquées, stockées, protégées et diffusées.⁴⁶⁷ Précisons que la directive ne vise pas la détermination de la faute ou de la responsabilité, il s'agit exclusivement de la prévention des accidents et des incidents aériens.⁴⁶⁸

⁴⁶³ Article 6, § 1, *id.*

⁴⁶⁴ Article 7, § 1 et 8 § 1, *id.*

⁴⁶⁵ Article 7, § 2; 8 § 2 et 9, *id.*

⁴⁶⁶ Directive 2003/42/CE, *JOUE*, n° L 167/24, 4 juillet 2003.

⁴⁶⁷ Article 1, § 1, Directive n° 2003/42/CE.

⁴⁶⁸ Article 1, § 2, *id.*

1. Application de la Directive n° 2003/42/CE

La directive trouve application lorsque surviennent des évènements susceptibles de mettre en danger un aéronef, ses occupants ou encore toute autre personne.⁴⁶⁹ En vertu de l'annexe II de la directive, une liste d'exemples de ce type d'évènement est énumérée. Ainsi, il peut s'agir d'un incident où il y aurait eu un cas de quasi-collision entre un aéronef et un autre aéronef, le sol, un véhicule ou encore une personne. Il peut être question également d'un évènement lié à la gestion de la circulation aérienne comme dans une situation où une défaillance des fonctions de communication survendrait.

2. Collecte et diffusion de l'information

Il incombe aux États membres de mettre en place une autorité compétente ayant la responsabilité de collecter, traiter et stocker les informations pertinentes ayant été observées.⁴⁷⁰ Par ailleurs, toute l'information répertoriée dans le cadre des accidents ou des incidents doit être mise à la disposition de tous les États membres et de la Commission conformément aux dispositions prévues à l'article 6, § 1 de la directive. Des parties intéressées peuvent également avoir accès aux comptes rendus d'évènements produits par un État membre.⁴⁷¹ À cette fin, le Règlement (CE) n° 1330/2007 établit des mesures permettant la diffusion aux parties intéressées d'informations relatives aux évènements aériens.⁴⁷² Il peut s'agir de toute personne

⁴⁶⁹ Article 3, § 1, *id.*

⁴⁷⁰ Article 5, § 1, *id.*

⁴⁷¹ Article 7, § 1, *id.*

⁴⁷² Règlement (CE) n° 1330/2007, *JOUE*, n° L 295/14, 14 novembre 2007. Voir : Loïc GRARD, « Compte rendu d'évènements en matière de sécurité : communication des informations aux tiers », *Rev. dr. trans.* 2008.1.comm. 18.

physique ou morale ayant un but lucratif ou non ou encore tout organisme officiel qu'il ait ou non sa propre personnalité juridique. L'objectif étant que l'organisation ou la personne bénéficiant de ces informations puissent être à même de participer à l'amélioration de la sécurité dans l'aviation civile.⁴⁷³ La demande est étudiée par les autorités compétentes désignées par un État membre et la Commission doit en être informée. Chaque demande est évaluée au cas par cas ou sur la base d'une décision générale dépendamment de la personne intéressée.⁴⁷⁴

TITRE 4 – LA SÛRETÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

La sûreté dans le domaine du transport aérien aborde principalement les questions entourant la protection des aéroports et des appareils contre toute intervention illicite.⁴⁷⁵ L'Union européenne a procédé à une véritable réforme de ses règles entourant la sûreté suite aux attentats du 11 septembre 2001 à New York. Elle avait alors estimé que les prescriptions de l'OACI n'allaient pas suffisamment loin.⁴⁷⁶

⁴⁷³ Article 7, § 2, Directive n° 2003/42/CE.

⁴⁷⁴ Ainsi, les personnes intéressées faisant l'objet d'une décision au cas par cas peuvent être par exemple des contrôleurs de trafic aérien, des organismes de représentations professionnelles, des ingénieurs, des techniciens ou encore du personnel responsable de dispositifs électroniques (article 6, § 2, Directive n° 2003/42/CE). Sur la base d'une décision générale il s'agit des fabricants, des exploitants, des prestataires de services de navigation aérienne, des prestataires de services aéroportuaires, des organismes de formation des pilotes, des organismes de pays tiers, des organisations internationales de l'aviation civile ou encore des organismes de recherche (article 7, Directive n° 2003/42/CE).

⁴⁷⁵ Xavier LATOUR, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire », dans Xavier LATOUR (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005, Université de Paris V, L'Harmattan, Paris, 2005, p. 13-29, à la page 13.

⁴⁷⁶ NAVEAU, p. 386.

A. Règles communes pour la sûreté aérienne en Europe

Ainsi, après les attentats du 11 septembre 2001, il fallait en arriver à de nouvelles règles en matière de sûreté dans le domaine de l'aviation civile en Europe. Considérant l'urgence de la situation, le Règlement (CE) n° 2320/2002 a alors été adopté à la toute fin de 2002.⁴⁷⁷ En instaurant des règles communes, ce règlement est le texte initiateur du droit européen de la sûreté dans le domaine de l'aviation civile. Donnant suite notamment à un rapport de la Commission datant de 2005,⁴⁷⁸ le Règlement (CE) n° 300/2008 a été adopté.⁴⁷⁹ Comme le précédent, le nouveau règlement propose des règles communes relativement à des méthodes d'inspection que ce soit au niveau du personnel, des passagers ou encore des bagages. Il précise également les standards relativement au contrôle de l'accès des différentes zones sensibles des aéroports et des avions (notamment le cockpit); au contrôle des passagers et de leur bagage à main; au contrôle et au suivi des bagages en soute; au contrôle du fret et de la poste; à la formation du personnel au sol; à la spécification des équipements utilisés pour effectuer les contrôles notamment pour renforcer les systèmes de détection et finalement une classification des armes et objets interdits à bord des avions et dans les zones sensibles des aéroports.⁴⁸⁰

⁴⁷⁷ Règlement (CE) n° 2320/2002, *JOUE*, n° L 355/1, 30 décembre 2002.

⁴⁷⁸ Rapport de la Commission, « Premier rapport concernant la mise en œuvre du règlement (CE) 2320/2002 relatif à la sûreté de l'aviation civile », COM (2005) 428 final, 22 septembre 2005. Mentionnons également la Position commune (CE) n° 3/2007, *JOUE*, n° C/70E, 27 mars 2007. Voir à cet effet Nadège CHAPIER-GRANIER, « Sûreté de l'aviation civile », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 116.

⁴⁷⁹ Règlement (CE) n° 300/2008, *JOUE*, n° L 97/72, 9 avril 2008. Voir également Règlement (CE) n° 272/2009, *JOUE*, n° L 91/7, 3 avril 2010.

⁴⁸⁰ Voir à cet effet l'Annexe I du Règlement (CE) n° 300/2008 tel que modifié conformément au Règlement (UE) n° 18/2010, *JOUE*, n° L 7/3, 12 janvier 2010. Par exemple, en vertu du paragraphe 5 de l'annexe I du règlement n° 300/2008, il va être établi des règles communes pour les bagages en soute. Il est établi que ces bagages doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage, ainsi que la manière dont ces bagages doivent être protégés ainsi que de la procédure de vérification de la concordance entre les bagages et les passagers.

Ce règlement sera en mesure d'évoluer par la voie de procédures dites comitologiques, pour ainsi éviter le recours à de lourdes procédures de révision par codécision Parlement/Conseil.⁴⁸¹ Cette solution apportée dans le règlement poursuit un double objectif soit de « [...] maintenir des règles en permanence à la pointe de la lutte contre le terrorisme et, d'autre part, préserver la confidentialité des détails des mesures adoptées et compliquer de ce fait la préparation d'actes terroristes. »⁴⁸² Ainsi, le règlement bénéficie d'une procédure réglementaire simplifiée qui permet de retirer du domaine public des informations pouvant être utilisées par des terroristes.⁴⁸³

Des règlements complémentaires se sont ajoutés depuis 2008 au Règlement (CE) n° 300/2008. L'article 4, § 3, du Règlement (CE) n° 300/2008 prévoit l'établissement de règles communes en matière de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite susceptible de mettre en péril la sûreté. Le 4 mars 2010 le Règlement (UE) n° 185/2010 a été adopté à cet effet et prévoit une série de règles spécifiques afin d'assurer la sûreté dans les aéroports de la Communauté.⁴⁸⁴ De plus, à l'article 11, § 1, du Règlement (CE) n° 300/2008 il était prévu que les États membres devaient mettre en place un programme de contrôle de la qualité devant permettre de veiller à l'application du règlement. À cet effet le Règlement (UE) n° 18/2010 prévoit des spécifications communes relativement aux programmes

⁴⁸¹ Loïc GRARD, « Nouvelles bases juridiques pour la sûreté du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.6.comm. 126.

⁴⁸² *Id.*

⁴⁸³ *Id.*

⁴⁸⁴ Règlement (UE) n° 185/2010, *JOUE*, L 55/1, 5 mars 2010. Voir à cet effet : Loïc GRARD, « Les nouvelles règles de la sûreté du transport aérien sont adoptées », *Rev. dr. trans.* 2010.5.comm. 122.

nationaux de contrôle de la qualité.⁴⁸⁵ Il est question notamment de la manière dont il faut procéder pour entreprendre différents audits et tests de qualité. Un autre règlement a par ailleurs été adopté conformément à l'article 15 du Règlement (CE) n° 300/2008 et concerne l'établissement de procédures relativement à la conduite d'inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne.⁴⁸⁶

De plus, il serait utile de mentionner que des nouvelles mesures relatives à la sûreté sont entrées en vigueur le 29 avril 2010. Ces nouvelles dispositions permettent d'éliminer les doubles contrôles de sûreté, tel que les doubles vérifications dans les zones aéroportuaires européennes lorsque ces zones sont déjà soumises à des mesures d'inspection/filtrage⁴⁸⁷ strictes. Ces nouvelles mesures permettront également d'améliorer la reconnaissance des équivalences des mesures de sûreté adoptées par un pays tiers.⁴⁸⁸ Par ailleurs, de nouvelles mesures ont été adoptées relativement aux liquides, aux aérosols et aux gels à bord des avions. D'ici 2013, un système intégré d'inspection/filtrage permettra de détecter les explosifs liquides. Ainsi, tous les passagers pourront à nouveau apporter avec eux dans l'avion des boissons, gel de rasage, dentifrice, biberons, etc.⁴⁸⁹

⁴⁸⁵ Règlement (UE) n° 18/2010, *JOUE*, n° L 7/3, 12 janvier 2010.

⁴⁸⁶ Règlement (UE) n° 72/2010, *JOUE*, n° L 23/1, 27 janvier 2010.

⁴⁸⁷ Sur les méthodes d'inspections/filtrages voir la « Partie A » du Règlement (CE) n° 272/2009, *JOUE*, n° L 91/7, 3 avril 2009.

⁴⁸⁸ « Amélioration et simplification des règles de sûreté aérienne », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 54.

⁴⁸⁹ Règlement (UE) n° 293/2010, *JOUE*, n° L 89, 9 avril 2010 et Règlement (UE) n° 297/2010, *JOUE*, n° L 90, 10 avril 2010. Voir également Loïc GRARD, « Liquides dans les avions : deux nouveaux règlements », *Rev. dr. trans.* 2010.6.comm. 138 et « Liquide dans les avions : la législation évolue, évoluera », *Rev. dr. trans.* 2010.4.comm. 96.

Finalement, ajoutons que le 24 mai 2011 le Parlement européen a donné le feu vert à l'utilisation de scanners corporels dans les aéroports, à condition que ceux-ci n'émettent pas de rayons cancérogènes.⁴⁹⁰ Les passagers pourront toutefois refuser l'utilisation du scanner corporel. Dans cette éventualité, ils devront en contrepartie subir une fouille manuelle. Certains parlementaires européens s'interrogeaient sur l'opportunité d'implanter ces scanners, principalement pour des considérations éthiques mais également afin de ne pas céder aux pressions commerciales et politiques des États-Unis dans ce domaine.⁴⁹¹ La Commission européenne devrait déposer un rapport complet à cet effet au cours de l'été 2011. À l'heure actuelle, des scanners corporels sont installés dans plusieurs aéroports d'Europe à titre expérimental.

B. Obligations des transporteurs aériens de communiquer les données sur passagers

Afin de lutter efficacement contre l'immigration clandestine et pour améliorer la sécurité aux frontières, l'UE s'est dotée d'une directive fixant des obligations pour les transporteurs aériens qui acheminent des passagers sur le territoire d'un État membre.⁴⁹² Ainsi, les transporteurs doivent transmettre préalablement aux autorités nationales compétentes un certain nombre de données relatives aux passagers. Ainsi, en vertu de l'article 3 de la directive, les transporteurs aériens doivent transmettre des informations comprenant notamment : le numéro et le type du

⁴⁹⁰ France 2.fr, « Feu vert aux scanners corporels », 24 mai 2011, en ligne : <<http://info.france2.fr/europe/feu-vert-aux-scanners-corporels-68908150.html>> (consulté le 27 juin 2011).

⁴⁹¹ « Utilisation des scanners de sûreté dans l'aviation civile », *Rev. dr. trans.* 2011.5.alerte 55.

⁴⁹² Article 1^{er}, Directive n° 2004/82/CE, *JOUE*, n° L 261/24, 6 août 2004.

document de voyage utilisé; la nationalité; le nom complet; la date de naissance; le point de passage frontalier utilisé pour entrer sur le territoire des États membres; le code de transport; les heures de départ et d'arrivée du transport; le nombre total de personnes transportées; le point d'embarquement initial. Ces données sont transmises par les transporteurs aux autorités des États membres qui sont chargées d'effectuer les contrôles des points de passage frontalier. Ces données sont ensuite conservées dans un fichier temporaire dont les informations seront supprimées dans les vingt-quatre heures suivant la transmission.⁴⁹³

En vertu de l'article 4 de cette directive, les États membres doivent instaurer un régime de sanctions destinées aux transporteurs aériens qui ne transmettraient pas les données. Ces sanctions doivent être de nature « [...] dissuasives, effectives et proportionnées » et peuvent varier entre 3000 et 5000 euros.⁴⁹⁴ Les États membres peuvent même prévoir d'autres sanctions en cas de manquement des transporteurs, comme l'immobilisation des appareils, la saisie et la confiscation du moyen de transport ou encore la suspension temporaire ou encore le retrait de l'autorisation d'exploitation.⁴⁹⁵

C. Le transfert de données personnelles des passagers

Le 23 juillet 2007, le Conseil de l'Union européenne a approuvé la signature d'un nouvel accord sur le partage des données personnelles des passagers aériens. Il

⁴⁹³ Article 6, § 1, *id.*

⁴⁹⁴ Article 4, § 1, *id.*

⁴⁹⁵ Article 4, § 2, *id.*

s'agit de l'accord « PNR 2007 » pour *Passenger Name Record*.⁴⁹⁶ À la suite des attentats du 11 septembre 2001, les États-Unis ont exigé de la part des compagnies aériennes européennes desservant leur territoire de leur transférer un certain nombre d'informations sur les passagers s'appêtant à y voyager.⁴⁹⁷ Dans l'éventualité où les compagnies aériennes refusaient, ils leur auraient alors été impossibles de desservir des destinations aux États-Unis. La Commission européenne a donc pris l'initiative de négocier avec les États-Unis afin de parvenir à une entente qui respecte les principes et les valeurs européennes dans le domaine. Comme le souligne le professeur Loïc Grard, « Il n'a jamais été question de s'opposer au transfert, mais d'agir de manière à ce qu'il ne soit pas fait un usage abusif des informations obtenues. »⁴⁹⁸ Il faut donc se référer à la Directive n° 95/46/CE relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation des données⁴⁹⁹ qui conditionne le transfert des données vers un pays tiers, à l'existence dans ce pays « d'un niveau de protection adéquat ».⁵⁰⁰

En vertu de cette nouvelle décision, il y a désormais dix-neuf informations qui seront transmises au gouvernement américain, notamment la date de réservation du billet d'avion, les dates prévues pour le voyage les noms des voyageurs, les

⁴⁹⁶ Décision du conseil, n° 2007/551/PESC/JAI, 23 juillet 2007, *JOUE*, n° L 204, 4 août 2007, p.16. Ce texte remplace un texte transitoire de 2006 (*JOUE*, n° L 298, 27 oct. 2006, p. 29) venant à échéance le 31 juillet 2007, qui lui-même remplaçait un texte de 2004 ayant été annulé par la CJCE (CJCE, 30 mai 2006, aff. C-317/04 et aff. C-318/04, Parlement c. Conseil, 2006, p. 4).

⁴⁹⁷ Loïc GRARD, « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007.9. comm. 197.

⁴⁹⁸ Loïc GRARD, « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007.9. comm. 197.

⁴⁹⁹ Directive n° 95/46/CE, *JOUE*, n° L 281, 23 novembre 1995.

⁵⁰⁰ Préambule (56), *Id.*

informations sur les programmes de fidélisation des voyageurs, etc. Le nombre d'informations est plus réduit que dans l'ancien règlement qui en comptait trente-quatre, cependant il s'agit d'une réduction fictive puisque comme le mentionne le professeur Loïc Grard, les informations ont plutôt été combinées entre elles.⁵⁰¹ Les États-Unis ont en contrepartie mentionné qu'ils n'utiliseraient ces informations seulement qu'à la prévention du terrorisme, de la grande criminalité en y incluant la criminalité transnationale.⁵⁰²

Le règlement PNR 2007 pose cependant certaines difficultés en matière de respect à la vie privée. Aucun mécanisme fiable n'est prévu pour permettre aux citoyens de contester le transfert de ces données.⁵⁰³ Par ailleurs, ces informations pourront être demandées par différentes autorités américaines chargées de l'ordre, de la sécurité publique ou de la lutte contre le terrorisme.⁵⁰⁴ Ainsi, l'échange de ces données ne se limite pas simplement à des matières relevant de la lutte au terrorisme. Les informations demandées par les autorités américaines pourront dans certains cas révéler l'origine raciale, ethnique, les opinions politiques, l'état de santé des personnes, leur vie sexuelle, leur conviction religieuse, etc.⁵⁰⁵ Cependant, il n'est pas précisé clairement le type de mécanisme utilisé par les autorités américaines

⁵⁰¹ Loïc GRARD, « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007. 9.comm. 197.

⁵⁰² Bertrand PAUVERT, « La difficile conciliation de la sûreté aérienne et du respect des libertés individuelles ? », dans Xavier LATOUR (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, L'Harmattan, Paris, 2005, p. 81 à 95, à la page 91.

⁵⁰³ Loïc GRARD, « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007. 9.comm. 197.

⁵⁰⁴ « II - Partage de données PNR », dans *Lettre des États-Unis à l'UE*, Décision n° 2007/551/PESC/JAI du Conseil du 23 juillet 2007, *JOUE*, n° L 204, 4 août 2007, aux pages 0016-0025.

⁵⁰⁵ « III - Types d'informations collectées », *id.*

désirant utiliser les données sur les passagers. Ainsi, il peut s'agir d'une obligation relevant des compagnies aériennes (système push) ou encore la capacité reconnue aux autorités américaines d'avoir un accès direct aux fichiers (système pull).⁵⁰⁶ Finalement, il appert que dans l'éventualité où l'entente ne serait pas respectée par les autorités américaines, le seul recours du côté européen serait la dénonciation générale de l'accord.

⁵⁰⁶ Loïc GRARD, « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007. 9.comm. 197.

CONCLUSION

À la suite de cette étude, il apparaît indéniable que l'UE semble occuper le terrain en matière de transport aérien. D'une compétence partagée comme prévu dans le TFUE, il semblerait que l'UE se soit désormais approprié cette compétence dans le domaine du transport aérien. Comme nous l'avons constaté, l'UE a établi un corps complet de règles légiférant aussi bien dans des matières générales que spécifiques. Un constat s'impose : les États membres ont indéniablement perdu une partie de leur souveraineté au profit de l'UE dans le secteur de l'aviation. Notre hypothèse de départ semble donc dans une certaine mesure se confirmer.

Comme susmentionné, l'article 2, § 2 TFUE dispose que « [...] Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne. » Or, après cette étude, il est indéniable que l'UE semble avoir exercé sa compétence dans l'ensemble des principaux secteurs ayant trait au transport aérien. Il faut donc en comprendre, toujours en vertu de l'article 2, § 2 TFUE, que les États membres ne pourront à nouveau exercer leur compétence que dans la mesure où l'UE cessera d'exercer la sienne.

Néanmoins, il serait juste d'ajouter qu'à l'occasion l'UE semble avoir légiféré par des directives et non des règlements. Comme chacun le sait, une directive a de par sa nature une portée un peu moins contraignante qu'un règlement. En effet, l'État membre doit s'assurer de reprendre la directive et de la transposer dans son propre droit national. Par ce geste, peut-être faut-il en déduire la volonté de l'UE de laisser

une certaine marge de manœuvre dans certaines situations précises comme par exemple dans le cadre de la Directive n° 2009/28/CE faisant la promotion des biocarburants. De plus, pour ce qui est des règlements qu'elle édicte, l'UE semble être relativement souple afin que la législation communautaire relevant de l'aviation civile ne soit pas en conflit avec notamment les intérêts militaires relevant de la sécurité et de la défense des États membres. Rappelons qu'il y avait une telle disposition dans le Règlement (CE) n° 549/2004.

En ce qui a trait à la construction du marché unique du transport aérien, il semble que la réglementation mise en place par l'UE ait permis d'intégrer tout un secteur donné de l'économie européenne qui, jusque-là, avait été mis de côté. Par ailleurs, le projet ciel unique européen semble être manifestement amorcé notamment avec la mise à jour en 2009 de la législation. Cependant, pour arriver à un marché unique du transport aérien sans distorsions de concurrence, il faudra que la Commission développe une stratégie ambitieuse afin de permettre aux compagnies « low cost » de poursuivre leur expansion tout en permettant également le développement des compagnies plus traditionnelles. Encore une fois, compte tenu de la nature du transport aérien, il semble que l'UE soit la mieux placée pour développer une telle stratégie.

En ce qui concerne les accords ciel ouvert, la Commission semble avoir intérêt à continuer de signer ce type d'entente avec des partenaires stratégiques. Cependant, une nouvelle convention internationale devrait sans doute être instaurée à court

terme afin de libéraliser de manière plus systématique le transport aérien entre les pays. Cette convention pourrait se pencher sur la question du cabotage et essayer de voir s'il n'est pas possible de l'autoriser sous des conditions bien précises. Dans un tel projet, l'UE aurait définitivement un rôle important à jouer, étant donné qu'elle représente désormais un seul et même marché. Par ailleurs, il faudrait mentionner que l'UE semble définitivement s'être approprié la compétence externe dans l'élaboration et la signature d'entente ciel ouvert avec des états tiers.

En matière d'environnement et de transport aérien, il est clair que l'UE, en plus d'assurer un leadership à cet égard au niveau international, assure également le développement d'une stratégie européenne. Ainsi, l'UE veut intégrer pour 2012 les émissions des GES dans la bourse européenne du carbone. Il s'agit d'une première dans le domaine, les émissions provenant de l'aviation ne faisant pas partie du protocole de Kyoto. De plus, il faut mentionner qu'une telle action ne serait pas possible entre tous les pays d'Europe, si elle n'était pas justement proposée par l'UE. À cet égard, l'UE est définitivement intervenue dans une large mesure ne laissant pas le choix aux États membres d'inclure les émissions de GES provenant du transport aérien dans cette bourse du carbone. Il semble qu'en matière environnementale, deux facteurs expliquent ce succès de l'UE : tout d'abord, la volonté politique de mettre sur pied un cadre législatif d'avant-garde, mais également le financement massif en recherche et développement de nouvelles technologies telles que SESAR ou encore GALILEO. L'UE devrait continuer à investir massivement dans ce domaine afin de maintenir son leadership dans le

transport aérien sur la scène internationale et ainsi tenter de faire progresser les autres pays.

Pour ce qui est de la protection des droits des passagers aériens, l'UE a réussi à proposer une législation ambitieuse. Cependant, sous la pression des transporteurs et de l'IATA, il ne faudrait pas que celle-ci se dilue au fil des ans. Par ailleurs, relativement aux droits des passagers aériens en cas d'évènement soudain, comme c'était le cas lors de l'éruption du volcan islandais au printemps 2010, il faudrait peut-être prévoir un mécanisme d'indemnisation. Certains diront qu'il s'agit d'un risque inhérent aux transports aériens et qu'une simple assurance voyage privée, de type « tout-risque », permet déjà de dédommager les voyageurs qui souscrivent à une telle police. Nous sommes cependant d'avis qu'à court terme, il faudrait prévoir des mécanismes d'indemnisation pour les passagers victimes de ce type d'aléa, d'autant plus qu'un scénario semblable à 2010 s'est déroulé au printemps 2011. Il pourrait peut-être s'agir d'un fonds financé à parts égales par les voyageurs au moment de l'achat de leur billet et par les compagnies aériennes, fonds qui pourrait être administré par une agence communautaire. En somme, dans le domaine de la protection des passagers, il serait juste d'affirmer une fois de plus, que l'UE a légiféré dans ce domaine, faisant de la protection des passagers aériens un enjeu de premier ordre.

Quant à la sécurité dans le transport aérien, la réforme du ciel unique européen semble vouloir octroyer un mandat encore plus large à l'AESA. Nous sommes

d'avis que la sécurité occupera dans les prochaines années une place encore plus importante qu'aujourd'hui, étant donné l'augmentation prévue du trafic aérien, ainsi que la constante progression des compagnies « low cost ». L'AESA devrait porter une attention particulière à ces compagnies afin que le faible coût des billets ne se fasse pas au détriment de la sécurité des consommateurs. Encore une fois, l'UE par l'entremise d'une agence communautaire ainsi qu'un cadre réglementaire, semble avoir pris les devants en ce qui a trait à la sécurité, afin d'établir un cadre homogène dans l'ensemble des États membres.

En matière de sûreté, il appert que l'UE a mis en place un cadre réglementaire communautaire unique. Néanmoins, le transfert de données personnelles des usagers du transport aérien avec les États-Unis semble poser certaines difficultés. L'UE devrait essayer de réviser cette réglementation (une fois de plus) pour en arriver à garantir un maximum de respect et de confidentialité pour les usagers du transport aérien. À ce titre, le domaine de la sûreté n'échappe donc pas à la communautarisation du secteur aérien.

L'UE s'est donc approprié une compétence qui, de manière traditionnelle, est réservée aux pays souverains. En pratique, cela signifie qu'il lui incombe de poursuivre le développement d'une politique commune en matière de transport aérien afin de rendre le ciel européen le plus intégré et le plus propre qui soit tout en garantissant un maximum de sécurité. De plus, il revient désormais à l'UE d'assurer

un certain niveau d'imputabilité lorsque surviennent des évènements de nature à affecter le trafic aérien dans le ciel européen.

En somme, l'UE semble donc avoir édicté un corps relativement complet de règles et de directives qui englobent la plupart des matières couvertes dans le champ du transport aérien. Il faudra voir dans les prochaines années comment se développera le transport aérien sur ce continent et jusqu'à quel point l'UE pourra être perçue comme un acteur majeur du transport aérien sur la scène internationale. L'une des prochaines étapes serait l'obtention d'un siège à l'OACI.

BIBLIOGRAPHIE

Conventions internationales

« Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international, Varsovie, le 12 Octobre 1929 », en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/warsaw1929.fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010)

« Convention de Chicago, Chicago le 7 décembre 1944 », en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010)

« Accord relatif au transit des services aériens internationaux, Chicago le 7 décembre 1944 », en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010)

« Accord relatif au transport aérien international, Chicago le 7 décembre 1944 », en ligne : <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c-fr.pdf>> (consulté le 30 septembre 2010)

« Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international », (1999) 53 *R.F.D.A.S.* 381-400

Accords internationaux

Air Transport Services, « Agreement between the Government of the United States of America and the Government of The United Kingdom of Great Britain And Northern Ireland concerning Air Services », 28.5 U.S.T. 5368 1976-1977

« Air Services Agreement between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland », (2005) 29 *Ann. Air & Space L.* 259-267

« Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien », *JOUE*, n° L 114/1, 30 avril 2002

« Accord entre la CE et la République orientale de l'Uruguay sur certains aspects des services aériens », *JOUE*, n° L 330, 28 novembre 2006, p. 9

« Accord de transport aérien entre les États-Unis d'une part et la Communauté européenne d'autre part », *JOUE*, n° L 134/4, 25 mai 2007

Textes primaires de l'Union européenne

Acte unique européen, *JOUE*, n° L C 169, 29 juin 1987

Traité sur l'Union européenne, *JOUE*, n° C 191, 29 juillet 1992

Union européenne, versions consolidées du Traité sur l'Union européenne et du Traité instituant la Communauté européenne, *JOUE*, n° C 325, 24 décembre 2002

Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *JOUE*, n° C 115/49, 9 mai 2008

Décisions

Décision n° 87/602/CEE, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987

Décision n° 92/384/CEE, *JOUE*, n° L 200, 18 juillet 1992

Décision de la Commission du 26 février 1992, British Midland/Air Lingus, *JOUE*, n° L 96/34, 1992

Décision n° 2009/320/CE, *JOUE*, n° L 95/41, 9 avril 2009

Décision n° 2010/144/CE, *JOUE*, n° L 56, 6 mars 2010

Décision n° 2007/551/PESC/JAI, *JOUE*, n° L 204, 4 août 2007

Décision n° 1/2004, *JOUE*, n° L 151, 30 avril 2004

Décision n° 2/2004, *JOUE*, n° L 151, 30 avril 2004

Décision n° 3/2004, *JOUE*, n° L 151, 30 avril 2004

Décision n° 2004/393/CE, *JOUE*, n° L 137/1, 9 décembre 2005

Directives

Directive n° 87/601/CEE, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987

Directive n° 94/56/CE, *JOUE*, n° L 319/134, 12 décembre 1994

Directive n° 95/46/CE, *JOUE*, n° L 281, 23 novembre 1995

Directive n° 96/67/CE, *JOUE*, n° L 272 du 25 octobre 1996

Directive n° 2002/30/CE, *JOUE*, n° L 85/40, 28 mars 2002

Directive n° 2002/49/CE, *JOUE*, n° L 85/40, 28 juillet 2002

Directive n° 2003/42/CE, *JOUE*, n° L 167/24, 4 juillet 2003

Directive n° 2003/87/CE, *JOUE*, n° L 275/32, 25 octobre 2003

Directive n° 2003/96/CE, *JOUE*, n° L 283/51, 31 octobre 2003

Directive n° 2004/36/CE, *JOUE*, n° L 143/76, 30 avril 2004

Directive n° 2004/82/CE, *JOUE*, n° L 261/24, 6 août 2004

Directive n° 2006/93/CE, *JOUE*, n° L 374, 27 décembre 2006

Directive n° 2008/101/CE, *JOUE*, n° L 8/3, 13 janvier 2009

Directive n° 2009/12/CE, *JOUE*, n° L 70, 14 mars 2009

Directive n° 2009/28/CE, *JOUE*, n° L 140/16, 5 juin 2009

Directive n° 2009/29/CE, *JOUE*, n° L 140/63, 5 juin 2009

Règlements

Règlement (CEE) n° 3975/87, *JOUE*, n° L 314, 31 décembre 1987

Règlement (CEE) n° 3976/87, *JOUE*, n° L 374, 31 décembre 1987

Règlement (CEE) n° 4064/89, *JOUE*, n° L 395/1, 30 décembre 1989

Règlement (CEE) n° 2342/91, *JOUE*, n° L 217, 11 novembre 1990

Règlement (CEE) n° 2343/91, *JOUE*, n° L 217, 11 novembre 1990

Règlement (CEE) n° 2344/91, *JOUE*, n° L 217, 11 novembre 1990

Règlement (CEE) n° 3922/91, *JOUE*, n° L 373/4, 31 décembre 1991

Règlement (CEE) n° 295/91, *JOUE*, n° L 036 du 8 février 1991

Règlement (CEE) n° 2407/92, *JOUE*, n° L 240, 24 août 1992

Règlement (CEE) n° 2408/92, *JOUE*, n° L 240, 24 août 1992

Règlement (CEE) n° 2409/92, *JOUE*, n° L 240, 24 août 1992

Règlement (CEE) n° 95/93, *JOUE*, n° L 014, 22 janvier 1993

Règlement (CE) n° 2027/97, *JOUE*, n° L 285, 17 octobre 1997

Règlement (CE) n° 2320/2002, *JOUE*, n° L 355/1, 30 décembre 2002

Règlement (CE) n° 1592/2002, *JOUE*, n° L240 du 7 septembre 2002

Règlement (CE) n° 889/2002, *JOUE*, n° L 140, 30 mai 2002

Règlement (CE) n° 894/2002, *JOUE*, n° L 142, 31 mai 2002

Règlement (CE) n° 1/2003, *JOUE*, n° L 1/1, 4 janvier 2003

Règlement (CE) n° 1554/2003, *JOUE*, n° L 221, 4 septembre 2003

Règlement (CE) n° 1702/2003, *JOUE*, n° L 243/6, 27 septembre 2003

Règlement (CE) n° 139/2004, *JOUE*, n° L 24/1, 29 janvier 2004

Règlement (CE) n° 261/2004, *JOUE*, n° L 46/1, 17 février 2004

Règlement (CE) n° 411/2004, *JOUE*, n° L 68/1, 6 mars 2004

Règlement (CE) n° 549/2004, *JOUE*, n° L 96/1, 31 mars 2004

Règlement (CE) n° 550/2004, *JOUE*, n° L 96/10, 31 mars 2004

Règlement (CE) n° 551/2004, *JOUE*, n° L 96/20, 31 mars 2004

Règlement (CE) n° 552/2004, *JOUE*, n° L 96/20, 31 mars 2004

Règlement (CE) n° 793/2004, *JOUE*, n° L 138, 30 avril 2004

Règlement (CE) n° 847/2004, *JOUE*, n° L 195/3, 2 juin 2004
Règlement (CE) n° 868/2004, *JOUE*, n° L 162/1, 30 avril 2004
Règlement (CE) n° 1794/2004, *JOUE*, n° L 317/18, 16 octobre 2004
Règlement (CE) n° 2111/2005, *JOUE*, n° L 244/15, 27 décembre 2005
Règlement (CE) n° 1107/2006, *JOUE*, n° L 204/1, 26 juillet 2006
Règlement (CE) n° 1459/2006, *JOUE*, n° L 272/3, 3 octobre 2006
Règlement (CE) n° 1899/2006, *JOUE*, n° L 377, 27 décembre 2006
Règlement (CE) n° 1900/2006, *JOUE*, n° L 377, 27 décembre 2006
Règlement (CE) n° 219/2007, *JOUE*, n° L 64/1, 2 mars 2007
Règlement (CE) n° 375/2007, *JOUE*, n° L 94/3, 4 avril 2007
Règlement (CE) n° 633/2007, *JOUE*, n° L 146, 8 juin 2007
Règlement (CE) n° 1032/2006, *JOUE*, n° L 186/27, 7 juillet 2007
Règlement (CE) n° 1265/2007, *JOUE*, n° L 283, 27 octobre 2007
Règlement (CE) n° 1330/2007, *JOUE*, n° L 295/14, 14 novembre 2007
Règlement (CE) n° 8/2008, *JOUE*, n° L 10 du 12 janvier 2008
Règlement (CE) n° 216/2008, *JOUE*, n° L 79/1, 19 mars 2008
Règlement (CE) n° 300/2008, *JOUE*, n° L 97/72, 9 avril 2008
Règlement (CE) n° 331/2008, *JOUE*, n° L 102/3, 12 avril 2008
Règlement (CE) n° 683/2008, *JOUE*, n° L 196/1, 24 juillet 2008
Règlement (CE) n° 1008/2008, *JOUE*, n° L 293/3, 31 octobre 2008
Règlement (CE) n° 1361/2008, *JOUE*, n° L 352/12, 31 décembre 2008
Règlement (CE) n° 29/2009, *JOUE*, n° L 13, 17 janvier 2009
Règlement (CE) n° 30/2009, *JOUE*, n° L 13, 17 janvier 2009
Règlement (CE) n° 272/2009, *JOUE*, n° L 91/7, 3 avril 2009
Règlement (CE) n° 487/2009, *JOUE*, n° L 148/1, 11 juin 2009
Règlement (CE) n° 545/2009, *JOUE*, n° L 167/24, 29 juin 2009
Règlement (CE) n° 1070/2009, *JOUE*, n° L 300/34, 14 novembre 2009
Règlement (CE) n° 1108/2009, *JOUE*, n° L 309, 24 novembre 2009
Règlement (UE) n° 18/2010, *JOUE*, n° L 7/3, 12 janvier 2010
Règlement (UE) n° 72/2010, *JOUE*, n° L 23/1, 27 janvier 2010
Règlement (UE) n° 185/2010, *JOUE*, L 55/1, 5 mars 2010
Règlement (CE) n° 255/2010, *JOUE*, n° L 80/10, 26 mars 2010
Règlement (UE) n° 293/2010, *JOUE*, n° L 89, 9 avril 2010
Règlement (UE) n° 297/2010, *JOUE*, n° L 90, 10 avril 2010

Jurisprudences

CJCE, aff. 22/70, *Rec.* 1971, p. 263

CJCE, 4 avril 1974, aff. 167/73, *Commission c. France* : *Rec.*, 1974, p. 371

CJCE, Avis 1/76, 26 avril 1977, *Rec.* 1977, p. 741

CJCE, 30 avril 1986, aff. jointes 209 à 213/84, *Rec.* 1986, p. 1457

CJCE, Avis 1/94, 15 novembre 1994, *Rec.* 1994, p. I-5267

CJCE, Avis 2/92, 24 mars 1995, *Rec.* 1995, p. I-521

CJCE, aff. C-471/98, 5 novembre 2002, *Commission c. Belgique « Ciel ouvert »*, *Rec.* 2002, p. I-09681, n° 142 (Affaires C-476/98, *Commission c. Allemagne*; C-475/98 *Commission c. Autriche*; C-471/98, *Commission c. Belgique*, C-476/98; *Commission c. Danemark*; C-469/98, *Commission c. Finlande*; C-466/98, *Commission c. Grande-Bretagne*; C-472/98, *Commission c. Luxembourg*; C-468/98, *Commission c. Suède*)

CJCE., aff. C-344/04, 10 janvier 2006, *The Queen re. I.A.T.A. e.a. c. Department for transport, E.T.L.*, p. 487

CJCE, 30 mai 2006, aff. C-317/04 et aff. C-318/04, *Parlement c. Conseil*, 2006

CJCE, aff. C-523/0424, 24 avril 2007, *Commission c. Pays-Bas*, *Rec.* 2007 CJCE, 8^e ch., 19 avril 2007, aff. C-264/06, *Commission c. Luxembourg*

CJCE, 14 juin 2007, aff. C-422/05, *Commission c. Belgique* : *Rec.* CJCE 2007, I, p. 4749

CJCE, 4^e ch., 22 décembre 2008, aff. C-549/07

CJCE, 4^e ch., 9 juill. 2009, aff. C-204/08, *Rehder*

CJCE, 4^e ch., 22 octobre 2009, aff. C-301/08 *Bogiatzi* (épouse *Venturas*)

CJCE, 4^e ch., 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432-/07, *Sturgeon et a.*

CJUE, 3^e ch., 6 mai 2010, aff. C-63-09, *Walz*.

Autres jurisprudences

Cass. Civ. 1^{ère}, 22 juin 2004 (pourvoi n° 01-00.444). *Société Corsair international*

Ross v. Ryanair and Stansted Airport Ltd [2004] EWCA Civ. 1751; (2005) (Central London County Court, 30 January 2004)

Mémoires

Mémoire de la Commission du 4 juillet 1979, *Contribution des Communautés européennes au développement des services de transport aérien*, *Bull. CE*, 5/79

Mémorandum de la Commission du 20 mars 1984, *État d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune des transports aériens*, COM (84) 72 final, Bruxelles, 20 mars 1984

Livres Blancs

Livre Blanc, *L'achèvement du marché intérieur*, COM (85) 310, Bruxelles, 14 juin 1985

Livre Blanc, *La gestion du trafic aérien, Vers un espace aérien européen sans frontières*, COM (96) 57, Bruxelles, final, 6 mars 1996

Livre Blanc, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM (2001) 370, final, Bruxelles, 12 septembre 2001

Livre Blanc, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, COM (2011) 144, Bruxelles, final, 28 mars 2011

Communication de la Commission européenne

Communication de la Commission au Conseil, « Les relations avec les pays tiers dans le domaine du transport aérien », Doc COM (90) 17 final et 18 final, Bruxelles, 23 février 1990

Communication de la Commission au Conseil, « Les relations avec les pays tiers dans le domaine du transport », COM (92) 434 final, Bruxelles, 21 octobre 1992

Communautés européennes, « Application des articles 92 et 93 TCE et l'article 61 de l'Accord EEE aux aides d'États dans le secteur de l'aviation », *JOUE*, n° C 350/5, 1994

Communication de la Commission européenne et au Conseil, au Parlement européen, au Comité des régions et au Comité économique et social, « L'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux », COM (1999) 182 final, Bruxelles, 20 mai 1999

Communication de la Commission, « La création du ciel unique européen », COM (1999) 614, final, Bruxelles, 1^{er} décembre 1999

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au comité des régions, « Les Transports aériens et l'Environnement », COM (1999) 640, Bruxelles, 1^{er} décembre 1999

Communication de la Commission européenne au Conseil, au Parlement européen, au Comité des régions et au Comité économique et social, *L'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux*, COM (1999) 182, final, Bruxelles, 20 mai 1999

Communication de la Commission, « Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté », COM (2005) 79 final, Bruxelles, 11 mars 2000

Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Protection des passagers aériens dans l'Union européenne », COM (2000) 365 final, Bruxelles, 21 juin 2000

Communication de la Commission, « Contribution de la Communauté européenne au renforcement de la sécurité aérienne dans le monde », COM (2001) 390 final, Bruxelles, 16 juillet 2001

Communication de la Commission, « Les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 pour la politique européenne en matière de transport aérien », COM (2002) 649, final, Bruxelles, 19 novembre 2002

Communication de la Commission, « Les relations entre la Communauté et les pays tiers dans le domaine de l'aviation », COM (2003) 94 final, Bruxelles, 26 février 2003

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions, « Réduction l'impact de l'aviation sur le changement climatique », COM (2005) 459 final, Bruxelles, 27 septembre 2005

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions, « L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – Un agenda pour 2010 », COM (2005) 578 final, Bruxelles, 15 novembre 2005

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent Examen à mi-parcours du libre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne », COM (2006) 314 final, Bruxelles, 22 juin 2006

Communication de la Commission, « Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile vis-à-vis du Canada », COM (2006) 871 final, Bruxelles, 9 janvier 2007

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen Comité des régions, « Un plan d'action pour

renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe », COM (2006) 819 final, Bruxelles, 24 janvier 2007

Communication de la Commission, « Premier rapport relatif à la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique : bilan et perspectives », COM (2007) 845 final, Bruxelles, 20 décembre 2007

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au comité des régions, « Ciel unique européen II : vers une aviation plus durable et plus performante », COM (2008) 389 final, Bruxelles, 25 juin 2008

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « Le plan de gestion du trafic aérien (plan directeur ATM) », COM (2008) 750 final, Bruxelles, 14 novembre 2008

Communication de la Commission, « Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie », COM (2009) 279, Bruxelles, 4 juin 2009

Autres textes officiels des institutions européenne

Communautés européennes, « Proposition de décision du Conseil, l'ouverture des négociations entre la Communauté économique européenne, le Royaume de Norvège et le Royaume de Suède sur une modification de l'entente dans le domaine de l'aviation civile », COM (93) 265 final, Bruxelles, 9 juin 1993

Communautés européennes, « Protocole relatif à l'adhésion de la Communauté européenne à la Convention internationale de coopération pour la sécurité aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 », telle qu'amendée à plusieurs reprises et ordonnée par le protocole du 27 juin 1997, JOUE, n° L 304/210, 30 septembre 1997

Rapport de la Commission, « Premier rapport concernant la mise en œuvre du règlement (CE) 2320/2002 relatif à la sûreté de l'aviation civile », COM (2005) 428 final, 22 septembre 2005

Communautés européennes, « Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », 2005/C312/01, JOUE, n° C 312/1, 9 décembre 2005

Communautés européennes, « Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du conseil concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une

part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part », COM (2006) 169 final, Bruxelles, 21 avril 2006

Communautés européennes, « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la communauté », COM (2006) 396 final, Bruxelles, 18 juillet 2006

Communautés européennes, « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre », COM (2006) 818 final. Bruxelles, 20 décembre 2006

Position commune (CE) n° 3/2007, *JOUE*, n° C/70E, 27 mars 2007

« II - Partage de données PNR », dans *Lettre des États-Unis à l'UE*, Décision 2007/551/PESC/JAI du Conseil du 23 juillet 2007, *JOUE*, n° L 204, 4 août 2007, aux pages 0016-0025

Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « Restrictions d'exploitation pour raison de bruit dans les aéroports de l'UE. (Rapport sur l'application de la directive 2002/30/CE) », COM (2008) 66 final, Bruxelles, 15 février 2008

Monographies et ouvrages collectifs

Le bruit des avions. Aspects juridiques, Centre d'étude du droit de l'environnement, Facultés universitaires Saint-Louis, Actes du colloque organisé à Bruxelles le 14 juin 2001, Bruylant, Bruxelles, 2002

BLANCO, L.O. et B.V. HOUTTE, *EC Competition in the Transport Sector*, Clarendon Press, Oxford, 2002

BIEBER, R., MAIANI, F. et M. DELALOYE, *Droit européen des transports*, coll. « Dossiers de droit européen », Helbing & Lichtenhahn/Genève, Bâle, Munich; Bruylant/Bruxelles; L.G.D.J./Paris, 2006

BOURQUI, D.P., *L'accès au marché unique du transport aérien dans l'Union européenne*, Helbing & Lichtenhahn Verlag/Bâle; Bruylant/Bruxelles; L.G.D.J./Paris, 2006

CHAPIER-GRANIER, N., *Les aéroports commerciaux entre économie administrée et économie de marché. Aspects juridiques d'une mutation*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006

CONSTANTINOFF, J., *Le droit aérien français et étranger*, Paris, Librairie de jurisprudence ancienne et moderne, 1932

DECOSTER, F. et F. VERSINI, « UE : La politique des transports Vers une mobilité durable », coll. « réflexe Europe », La documentation française, Paris 2009

DEMPSEY, P.S., *European Aviation Law*, Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2004

DEMPSEY, P.S., *Public International Air Law*, Institute and Center for Research in Air & Space Law, McGill University, Montréal, 2008

DERINGER, A., *The Competition Law of the European Economic Community*, Commerce Clearing House, Chicago, 1968

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph., *An Introduction to Air Law*, 7^e éd., Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2001

DONY, M., *Commentaire J. Mégret. Contrôle des aides d'État*, 3^e éd., Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 2007

ESTIENNE-HENROTTE, E., *L'application des règles générales du traité de Rome au transport aérien*, coll. Études européennes, Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 1988

GAILLARD, E., D. CARREAU et W.L. LEE, *Le marché unique européen*, Éditions A. Pedoné, Paris, 1989, p. 196-208

GARAPON, H.-J., *L'aviation civile Ses lois, ses règlements*, Éditions Berger-Levrault, Paris, 1966

GRARD, L., *Du marché unique des transports aériens à l'espace aérien communautaire*, 2 tomes, thèse de doctorat, Bordeaux, Faculté de droit, Université de Bordeaux I, 1992

GRARD, L., *Droit communautaire des transports aérien*, Dossiers JOLY, JOLY Éditions, 1996

GRARD, L. (dir.), *L'Europe et les services publics Le retour de la loi*, Actes Journée Jean Monnet, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 14 avril 2006, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2007

GREAVES, R., *Transport Law of the European Community*, Athlone, Londres, 1991

HAVEL, B.F., *Beyond Open Skies*, Aviation Law and Policy Series, Kluwer Law International, La Haye, Londres, New York, 2009

LE GOFF, M., *Manuel de droit aérien*, Paris, Dalloz, 1954

MAURY, R., *L'intégration européenne*, Sirey, Paris 1958

MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens*, Paris, Dalloz, 1996

MILDE, M., *International Air Law and ICAO*, vol. 4, coll. Essential Air and Space Law, Eleven International Publishing, 2008

NAVEAU, J., *L'Europe et le transport aérien*, Bruylant, Bruxelles, 1983

NAVEAU, J., M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, 2^e éd., Bruxelles, Bruylant, 2006

RIDEAU, J., *Droit institutionnel de l'Union européenne*, 6^e éd., L.G.D.J., Paris, 2010

RODIÈRE, R., *Coopération Européenne et Marché Commun en matière de droit des transports*, Conférences données les 7 et 8 janvier 1965, Enseignement complémentaire 9, Institut d'études européennes Université Libre de Bruxelles, 1965

ROUX, J., *Droit général de l'Union européenne*, 2^e éd., Lexis Nexis-Litec, Paris, 2008

SADELEER, N. de, *Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution : Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement*, Bruxelles, Bruylant, 1999

SCHAUS, L., *Les transports dans le cadre de l'intégration européenne*, Bruylant/Bruxelles, Oyez/Louvain, 1977

Articles de revue et études d'ouvrages collectifs

ABEYRATNE, R., « Responsibility and Liability Aspects of the Icelandic Volcanic Eruption », (2010) 35-4/5 *ASL* 281-292

ABEYRATNE, R., « The Role of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the Twenty First Century », (2009) 34 *Ann. Air & Space L.* 529-544

ALVES, C.-M., « Biocarburants et Union européenne, entre marché et intérêt général », *Rev. dr. trans.* 2008.7.étude 10

ANDRIES, S., « The European Initiative GALILEO : *A European Contribution to the Global Navigation Satellite System (GNSS)* » (2000) 25 *Ann. Air & Space L.* 43-65

AUVRET-FINCK, J., « Avis 1/94 de la Cour, du 15 novembre 1994 », (1995) 31-2 *RTD eur.* 322-336

BALFOUR, J., « Les relations aériennes de la Communauté européenne avec les pays tiers », (1998) n° 416 *RMCUE* 172-176

BARTLIK, M., « The 'Open Skies' Decision of the European Court of Justice : the Advent of a New Era ? », (2003) 28 *Ann. Air & Space L.* 357-365

BAUR, J., « EU-Russia Aviation Relations and the Issue of Siberian Overflights », (2010) 35-3 *ASL* 225-247

BERGEAU, O., « L'adoption des mesures de simplification de la procédure de contrôle des aides d'État. Une réponse pragmatique aux objectifs ambitieux du plan d'action de 2005 », (2010) n° 540 *RMCUE* 472-477

BOMBAY, P. et M. GERGELY, « The 2006 ECAA Agreement: Centrepiece of the European Community's Aviation Policy Towards its Neighbours, (2008) 33-2 *ASL* 214-232

BON-GARCIN, I., « La mise en place d'un marché de quotas de CO₂ pour le transport routier de marchandise », *Rev. dr. trans.* 2008.2.dossier 5

BOURQUI, D.P., « Vers une politique aérienne extérieure de l'Union européenne », (2007) n° 507 *RMCUE* 254-266

BRAURE, E., « Le cadre juridique international de la sûreté du transport aérien », (1998) 52 *R.F.D.A.S.* 273-289

CHAPIER-GRANIER, N., « Aides aux aéroports régionaux et au démarrage de lignes aériennes », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 112

CHAPIER-GRANIER, N., « Restrictions excessives au titre des obligations de service public (OSP) imposées sur une ligne aérienne », *Rev. dr. trans.*, 2007.5.comm. 114

CHAPIER-GRANIER, N., « Sûreté de l'aviation civile », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 116

CHAPIER-GRANIER, N., « Redevances aéroportuaires pour services rendus : la surveillance des modulations tarifaires », *Rev. dr. trans.* 2008.9.comm. 182

CHAPIER-GRANIER, N. et G. MAURI, « Émission de CO₂ et aérien : n'oubliez pas de soumettre vos « monitoring plans » cet été ! », *Rev. dr. trans.* 2009.7.alerte 79

CHAPIER-GRANIER, N., « Premier jalon législatif communautaire sur les « redevances aéroportuaires ». – Commentaire de la directive n° 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires. », *Rev. dr. trans.* 2009.9.étude 11

CHENG-JUI LU, A., « International Airline Alliances : EC Competition Law, Us Antitrust Law and International Air Transport Law », (2002) 37 *Ann. Air & Space L.* 401-427

CHOUKRI, I., « Réflexions sur GALILEO: du déclin d'un projet économique à la déclinaison des coopérations étatiques », (2007) 61 *R.F.D.A.S.* 133-147

CORREIA, V., « Extension jurisprudentielle du régime d'indemnisation des retards dus aux annulations de vols », *Rev. dr. trans.* 2010.1.comm. 18

DE GROOT, J.E.C., « Cabotage liberalization in the European Economic Community and article 7 of the Chicago Convention », (1989) 14 *Ann. Air & Space L.* 139-191

DE LEON, P.M., « Le cabotage aérien dans les communautés européennes », (1992) n° 360 *RMCE* 631-636

DE LEON, P.M., « Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992 », (2002) 28-4/5 *ASL* 280-314

DELEBECQUE, P., « La CJCE précise la notion de retard au sens des règlements communautaires passagers », *Rev. dr. trans.* 2010.3.comm. 74

DELEUZE, N., « Vers un marché des créneaux horaires ? », (1997) 51 *R.F.D.A.S.* 239-251

DEMPSEY, P.S., « Blacklisting : Banning the Unfit from the Heavens », (2007) 32 *Ann. Air & Space L.* 29-64

DEMPSEY, P.S. et S.O. JOHANSSON, « *Montreal v. Brussels* : The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage », (2010) 35-3 *ASL* 207-224

DOLAN, S., « EC Aviation Scene », (2004) 24-6 *ASL* 415-451

DUCREST, J., « L'Union européenne, futur membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ? », (1994) 19-2 *Ann. Air & Space L.* 239-277

DUPONT-ELLERAY, M., « La politique communautaire de l'aviation civile, de la libéralisation du transport aérien au ciel unique européen », (2002) 56 *R.F.D.A.S.* 351-373

DÜRR, D., « Transport et énergie : le cas des biocarburants », *Rev. dr. trans.* 2009.7.dossier 2

DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, J., « L'accès des transporteurs au marché communautaire Le Règlement (CEE) n° 2408/92 et son interprétation », (1994) 47 *R.F.D.A.S.* 389-401

EHLERS, P.N., « Aviation in Europe – A Multiple- Challenge Industry », (2004) 29 *Ann. Air & Space L.* 493-500

ESPÉROU, R., « L'échange bilatéral des droits de trafic est-il condamné ? », (1989) 43 *R.F.D.A.* 193-211

FEARON, S.J., « La nouvelle Convention de Montréal de 1999 : une vision américaine », (1999) 53 *R.F.D.A.S.* 401-408

FLORY, T. et F.-P. MARTIN, « Remarques à propos des avis 1/94 et 2/92 de la Cour de justice des communautés européennes au regard de l'évolution de la notion de politique commerciale commune », (1996) n° 3-4 *Cah. Drt. Europ.* 379- 400

FOLLIOT, M.G., « Les voies et moyens de l'évolution réglementaire du transport aérien en Europe », (1986) 40 *R.F.D.A.* 24-37

FOULLIOT, M.G., « La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur », (1999) 53 *R.F.D.A.S.* 409-438

FRÜHLING, P. et M. GODFROID, « Le nouveau droit aérien Belge », (2001) 55 *R.F.D.A.S.* 3-30

GAILLARD, E. et I. PINGEL, « La libéralisation des transports aériens dans la Communauté Économique Européenne », (1990) 44 *R.F.D.A.S.* 9-32

GATES, S., « La Convention de Montréal de 1999 », (1999) 53 *R.F.D.A.S.* 439-446

GOUCHA SOARES, A., « The Principle of Conferred Powers and the Division of Powers Between the European Community and the Member States », (2001) 23 *Liverpool Law Review* 57-78

FOLLIOT, M.G., « L'espace aérien européen en formation », (1991) 45 *R.F.D.A.S.* 11-25

- FOLLIOT, M.G., « Le siècle du multilatéralisme ? », (2000) 54 *R.F.D.A.S.* 83-104
- FRÜHLING, P., « Le contrôle des aides d'États dans le secteur du transport aérien », (1997) n° 3-4 *Cah. Drt. Europ.* 275-369
- FRÜHLING, P., « The New European Commission's Guidelines on Aid to Airports and Aid by Airports to Airlines », (2006) 31-2 *ASL* 98-119
- GARDE, A. et M. HARAVON, « De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe », (2006) n° 516 *RMCUE* 670-679
- GIESBERTS, L. et G. KLEVE, « Compensation for Passenger in the Event of Flight Delays », (2010) 35-4/5 *ASL* 293-304
- GLYNN, M.A., « Birds of a Feather : Network Carriers Flock Together in Early Experiences of Transatlantic Open Skies », (2009) 34 *Ann. Air & Space L.* 207-252
- GOGORZA, A., « La procédure de défense en matière de nuisances sonores aéroportuaires », *Rev. dr. trans.* 2009.4.comm. 80
- GRARD, L., « Droits des passagers aériens : première procédure communautaire d'infraction, premier bilan », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 113
- GRARD, L., « Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.12.comm. 260
- GRARD, L., « La Cour de Justice des Communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens », (2002) n° 1/2 *Cah. Drt. Europ.* 695-733
- GRARD, L., « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile », (2003) 49 *AFDI* 492-515
- GRARD, L., « Les accords ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-libéral" », (2004) 54 *R.F.D.A.S.* 267-280
- GRARD, L., « Régulation modernisée du trafic aérien : Ave « SESAR » », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 63
- GRARD, L., « Sécurité : harmonisation des conditions d'exploitation des aéronefs commerciaux », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 64
- GRARD, L., « Sécurité et compagnies aériennes "black-listés" : un an après », *Rev. dr. trans.* 2007.3.comm. 65

GRARD, L., « Abus de position dominante : récompenser l'agent de voyage sans évincer le concurrent », *Rev. dr. trans.* 2007.4.comm. 87

GRARD, L., « Certification environnementale : évolution des règles communautaires », *Rev. dr. trans.* 2007.4.comm. 92

GRARD, L., « Open skies : vendange contentieuse tardive ! », *Rev. dr. trans.* 2007.5.comm. 115

GRARD, L., « Aviation commerciale : les premiers pas de l'euratlantisme », *Rev. dr. trans.* 2007.5.repère 5

GRARD, L., « Émissions acoustiques des aéronefs : dans certains États « l'approche équilibrée » peine à s'imposer », *Rev. dr. trans.* 2007.8.comm. 173

GRARD, L., « Transfert de données personnelles des passagers », *Rev. dr. trans.* 2007.9. comm. 197

GRARD, L., « Marché commun et principe du pays d'origine au-delà du défunt projet dit « Bolkestein », cabotage et transport », *Rev. dr. trans.* 2007.9.étude 12

GRARD, L., « Bruit autour des aéroports : la stratégie contentieuse mise en échec », *Rev. dr. trans.* 2008.1.comm. 15

GRARD, L., « Compte rendu d'évènements en matière de sécurité : communication des informations aux tiers », *Rev. dr. trans.* 2008.1.comm. 18

GRARD, L., « L'aviation vers le marché européen du carbone », *Rev. dr. trans.* 2008.2.dossier 4

GRARD, L., « La seconde vie de l'Agence européenne de la sécurité aérienne commence », *Rev. dr. trans.* 2008.5.comm. 106

GRARD, L., « Ryanair c. Aer Lingus, premier épisode d'une nouvelle série judiciaire », *Rev. dr. trans.* 2008.5.comm. 107

GRARD, L., « Nouvelles bases juridiques pour la sûreté du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.6.comm. 126

GRARD, L., « Déploiement du système de navigation satellitaire Galileo : solution ni intergouvernementale ni privée », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 211

GRARD, L., « Indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol : la Cour de justice fait prévaloir l'intérêt du plus grand nombre sur l'intérêt d'un seul », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 212

GRARD, L., « Aides aux compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux : coup de canif du TPICE dans la doctrine de la Commission européenne, *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 35

GRARD, L., « Indemnisation des passagers aériens en cas d'annulation d'un vol : un problème technique n'a rien d'extraordinaire », *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 36

GRARD, L., « Ciel unique : compléments techniques au fonctionnement de l'entreprise commune « SESAR », *Rev. dr. trans.* 2009.2.comm. 39

GRARD, L., « Un nouveau Code de conduite "simplifié" pour utiliser les systèmes informatisés de réservation », *Rev. dr. trans.* 2009.4.comm. 78

GRARD, L., « Enfin la directive « redevances aéroportuaires »! », *Rev. dr. trans.* 2009.5.comm. 107

GRARD, L., « Espace aérien sans frontière entre le Canada et l'Union européenne. – Le vrai démarrage de la politique 'Ciel ouvert' », *Rev. dr. trans.* 2009.6.repère 6

GRARD, L., « Non-récupération des aides accordées illégalement à Olympic Airways entre 1998 et 2002 : la Grèce doublement condamnée », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 174

GRARD, L., « Assouplissement de la législation sur les créneaux horaires : en attendant la vraie réforme », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 172

GRARD, L., « Quel tribunal pour le passager aérien victime de l'annulation d'un vol sur une liaison entre deux États de l'Union européenne ? », *Rev. dr. trans.* 2009.9.comm. 173

GRARD, L., « Obligation de sécurité du transporteur aérien : éclairage sur les rôles respectifs de la convention de Varsovie et de la législation européenne », *Rev. dr. trans.* 2009.12.comm. 250

GRARD, L., « 'Ciel ouvert' entre l'Union européenne et les États-Unis. Enfin! Déjà? Bientôt... », (2009) n° 526 *RMCUE* 145-153

GRARD, L., « Les contrôleurs aériens entre FABEC et Cour des comptes », *Rev. dr. trans.* 2010.4.repère 4

GRARD, L., « Accord aérien "horizontal" entre l'Union européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine : naissance du multilatéralisme », *Rev. dr. trans.*, 2010.5.comm. 120

GRARD, L., « Les nouvelles règles de la sûreté du transport aérien sont adoptées », *Rev. dr. trans.* 2010.5.comm. 122

GRARD, L., « Liquides dans les aéronefs : deux nouveaux règlements », *Rev. dr. trans.* 2010.6.comm. 138

GRARD, L., « Combien pour la perte d'un bagage ? », *Rev. dr. trans.* 2010.7.comm. 159

GRARD, L., « Échanges internationaux : « Ciel ouvert II », une avancée modeste de la libéralisation du commerce aérien transatlantique », *Rev. dr. trans.* 2010.10.comm. 191

GRARD, L., « Publication de l'accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et le Canada », *Rev. dr. trans.* 2010.10.comm. 197

GRUSHKA-COCKAYNE, Y. et B. DE REYCK, « Towards a Single European Sky », (2009) 39-5 *Interfaces* 400-414

GUIBERT, C. et N. LOUKANOS, « Principe de précaution et prévention », (2002) 56 *R.F.D.A.S.* 234-253

GUILLAUME, G., « La Communauté économique européenne et le transport aérien », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 65-77

GUILLAUME, G., « Vers l'Europe du transport aérien », (1991) 45 *R.F.D.A.S.* 339-357, 348.

GUINCHARD, M., « La réglementation européenne des transports aériens (Origine, domaine, extension), (1998) 52 *R.F.D.A.S.* 5-34

HAANAPPEL, P.P.C., « Air Transport Deregulation in Jurisdictions other than the United States », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 79-110

HAECK, L., « Le survol libre dans les espaces dits "ouverts" », (1991) 45 *R.F.D.A.S.* 319-337

HAECK, L., « L'association du transport aérien international », (1994) 19-2 *Ann. Air & Space L.* 363-372

KAISER, S.A., « Sovereignty in the air: From national security to the Single European Sky », (2010) 35 *Ann. Air & Space L.* 153-176

KINGA, A. et MENDES DE LEON, P., « Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for Change ?! », (2010) 35-2 *ASL* 91-112

KOHLER, M., « La crise aérienne liée au nuage de cendres, génératrices de difficultés pour les transporteurs aériens mais accélératrice de l'émergence de la

règlementation aérienne et d'une solidarité intermodale », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 52

KONERT, A. et H. EPHRAIMSON, « Passengers with Reduced Mobility in the EU, Canada and the US », (2008) 38-3 *ASL* 233-243

KONERT, A., « Protecting the Rights of Passengers with Reduced Mobility in the EU : Regulation EC 1107/2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduces mobility when traveling by air », (2008) 33 *Ann. Air & Space L.* 477-483

LAWSON, R. et T. MARLAND, « The Montreal Convention 1999 and the Decisions of the ECJ in the Cases of *IATA* and *Sturgeon* – in Harmony or Discord ? », (2011) 36-2 *ASL* 99-108

LATOURE, X., « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire », dans LATOURE, X., (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005, Université de Paris V, Éditions L'Harmattan, 2005, p. 13-29

LE BAUT-FERRARESE, B., « La réception du Protocole de Kyoto en droit européen », (2010) 46-1 *RTD eur.* 55-76

LEMARIÉ, A., « Transport aérien : révision des limites de responsabilité de la convention de Montréal », *Rev. dr. trans* 2010.4.étude 4

MATEESCO MATTE, N., « La convention de Chicago – Quo Vadis, OACI ? », (1994) 47 *R.F.D.A.S.* 245-263

MERCER, A.G., « The 1999 Montreal Convention : An Airline Perspective », (2002) 27 *Ann. Air & Space L.* 451-475

MESMIN, O., « La satisfaction des besoins de l'État au regard de la nouvelle donne du transport aérien », (1994) 47 *R.F.D.A.S.* 117-126

MILDE, M., « Chicago Convention at Sixty – Stagnation or Renaissance », (2001) 29 *Ann. Air & Space L.* 443-471

NAVEAU, J., « L'évolution du bilatéralisme en droit de l'air », (1986) 40 *R.F.D.A.* 55-66

NAVEAU, J., « Le droit de la CEE va-t-il influencer le droit international », (1988) 13 *Ann. Air & Space L.* 161-172

ONIDI, O., « A Critical Perspective on ICAO », (2008) 33-1 *ASL* 38-45

PAULIN, C., « Présentation de la Convention de Montréal », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 259-266

PAUVERT, B., « La difficile conciliation de la sûreté aérienne et du respect des libertés individuelles ? », dans LATOUR, X. (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, L'Harmattan, Paris, 2005, p. 81 à 95

PEGATZKY, C. et S. ROCKSTROH, « The Reform of European Air Traffic Law after Regulation (EC) n° 1008/2008 », (2009) 58-4 *Zeitschrift Fur Luft und Weltravmrecht* 541-565.

POLKOWSKA, M., « The Development of Air Law : From the Paris Conference of 1910 to the Chicago Convention of 1944 », (2008) 33 *Ann. Air & Space L.* 59-90

PRIETO, C., « Les restrictions de concurrence des compagnies aériennes », (2004) 58 *R.F.D.A.S.* 281-289

RUTGER JAN TOE LAER, H.S., « The ECJ Decisions: 'Blessing in Disguise', (2006) 31 *ASL* 19-49

SADELEER, N. de, « Le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre : entre ambition et prudence », (2009) n°4 *R.D.U.E.* 703-731

SCHLUMBERGER, C.E., « Are alternative fuels an alternative? A review of the opportunities and challenges of alternative fuels for aviation », (2010) 35 *Ann. Air & Space L.* 119-152

SCHUBERT, F., « The Single European Sky Controversial Aspects of Cross-Border Service Provision », (2003) 28-1 *ASL* 32-49

SCHUBERT, F., « The Liability of Air Navigation Services for Air Traffic Delays and Flight Cancellation. The Impact of EC Regulation 261/2004 », (2007) 32 *Ann. Air & Space L.* 65-90

SCHUBERT, F., « Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky », (2010) 35-2 *ASL* 113-155

SØRENSEN, F., W. VAN et A. CHENG-JUI LU, « ECJ Rulling on Open Skies Agreement v. Future International Air Transport », (2003) 28-1 *ASL* 3-18

STADLMEIR, S. et B. RUMERSDORFER, « The Ryanair/Charleroi Case Before the European Court », (2009) 34-4/5 *ASL* 309-318

STEPPLER, U. et A. KLINGMÜLLER, « EU Emission Trading Scheme and Aviation : Quo Vadis ? », (2009) 34- 4/5 *ASL* 253-260

TOMPKINS JR, G.N., « The 1999 Montreal Convention : Alive, Well and Growing », (2009) 34- 6 *ASL* 421-426

VAN DAM, R., « Eurocontrol – Quo vadis ? », (2000) 54 *R.F.D.A.S.* 159-179

VAN DAM, R.D. et S. ANDRIES, « A Global Single Sky *Some Observations on the Relations between the European Community and International Law in Air Traffic Management* », (2006) 31 *Ann. Air & Space L.* 107-131

VAN HOUTTE, B., « The Single European Sky : EU Reform of Air Traffic Management », (2004) 41 *Common Market Law Review* 1595-1612

VAUGEOIS, M., « Vers un ciel unique : *les accords ciel ouvert* », (2010) 19-3 *Revue DIRE* 14-19

VERDURE, C., « Les redevances aéroportuaires au regard de l'intérêt communautaire en droit de la concurrence », *Rev. dr. trans.* 2008.5comm. 108

VIDELA ESCALADA, F. et H.A. PERUCCHI, « Les problèmes juridiques et administratifs de la dérèglementation du transport aérien », (1994) 19-2 *Ann. Air & Space L.* 633-647

VON DER DUNK, F.G., « Report on GNSS Workshop 2002 'Towards Implementation of GNSS for Civil Aviation' Madrid 2-3 décembre 2002 », (2003) 28-3 *ASL* 188-192

WARINSKO, N. et L. TYTGAT, « Le programme Galileo, l'engagement de l'Europe dans une nouvelle génération de services de navigation par satellite », (2000) n° 439 *RM CUE* 392-394

WASSENBERGH, H., « The Decision of the ECJ of 5 November 2002 in 'Open Skies' Agreement Cases », (2003) 28-1 *ASL* 19-31

WASSENBERGH, H., « 5 June 2003, a Historic Decision by the EU Council of Transport Ministers », (2003) 28-4/5 *ASL* 214-217

WEGTER, J.J., « The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004 : Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention », (2006) 31-2 *ASL* 133-148

YAKEMCHOUK, R., « La navigation par satellite Les systèmes européens GALILEO et EGNOS », (2009) n° 526 *RM CUE* 154-162

Europa – Synthèses de la législation de l'UE

Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Règles communes pour l'exploitation de services aériens », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/tr0008_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Europa-synthèses de la législation de l'UE, *Contrôle des concentrations entre entreprises*, en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/competition/firms/l26096_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Gestion du trafic : organisation et utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24046_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Europa, Synthèse de la législation de l'UE, « Certification environnementale des aéronefs, de leurs pièces et de leurs équipements », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24482_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Europa, Synthèses de la législation de l'UE, « Attribution des créneaux horaires », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24085_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Europa, Synthèse de la législation de l'UE, « Aviation civile et Agence européenne de la sécurité aérienne », en ligne : <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24492_fr.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

Articles de presses

Euractiv, « Engagement européen et américain pour l'ouverture des marchés aériens », en ligne : <<http://www.euractiv.com/fr/transport/engagement-europeen-et-americain-pour-louverture-des-marches-aeriens-news-382980>> (consulté le 30 septembre 2010)

Éditorial, « Principe de précaution ou principe d'anxiété », (2010) n° 4 *Le Mensuel (Les meilleurs articles du « Monde »)* 29

France 2.fr, « Feu vert aux scanners corporels », 24 mai 2011, en ligne : <<http://info.france2.fr/europe/feu-vert-aux-scanners-corporels-68908150.html>> (consulté le 27 juin 2011)

BOSTNAVARON, F., D. GALLOIS et P. LE HIR, « Un nuage volcanique paralyse le ciel européen », (2010) n° 4 *Le Mensuel (Les meilleurs articles du « Monde »)* 20-21

DESROSIERS, É., « Bourse du carbone – L’aviation civile prise de vitesse par l’Europe ? », *Le Devoir*, 29 septembre 2010, en ligne : <<http://www.ledevoir.com/economie/transport/297087/bourse-du-carbone-l-aviation-civile-prise-de-vitesse-par-l-europe>> (consulté le 30 septembre 2010)

Autres documents

« Vers un ciel plus propre », *Rev. dr. trans.* 2007.8.alerte 61

« Entrée en vigueur des articles 3 et 4 du Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite dans le cadre de leurs voyages aériens », *Rev. dr. trans.* 2007.9.alerte 70

« Transport aérien des personnes à mobilité réduite », *Rev. dr. trans.* 2008.1.alerte 10

« Aides d’État accordées à Olympic Airways : acte II, scène 2 d’une pièce en trois actes », *Rev. dr. trans.* 2008.4.comm. 81

« Réservation des billets d’avion : plus de concurrence et une meilleure protection des consommateurs », *Rev. dr. trans.* 2008.7.alerte 87

« Le secteur de l’aviation inclus dans le système européen d’échange de quotas d’émissions », *Rev. dr. trans.* 2008.10.alerte 111

« Alitalia II, le TPICE juge de l’économie européenne du transport aérien », *Rev. dr. trans.* 2008.10.comm. 213

« Renforcement des droits des passagers en cas de faillite des compagnies aériennes », *Rev. dr. trans.* 2010.1.alerte 6

« Accord sur le transport aérien entre l’Union européenne et le Canada », *Rev. dr. trans.*, 2010.2.alerte 12

« Extension de l’accord aérien conclu avec les États-Unis à l’Islande et à la Norvège », *Rev. dr. trans.* 2010.2.alerte 14

« Ciel unique européen, vers un transport aérien plus propre et performant », *Rev. dr. trans.* 2010.4.alerte 35

« Vers l’intégration de la Géorgie dans l’espace aérien européen », *Rev. dr. trans.* 2010.4.alerte 37

« Liquide dans les aéronefs : la législation évolue, évoluera », *Rev. dr. trans.* 2010.4.comm. 96

« Mesures en faveur d'une optimisation de l'utilisation de l'espace aérien », *Rev. dr. trans.* 2010.5.alerte 46

« Amélioration et simplification des règles de sûreté aérienne », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 54

« Protection des passagers victimes des perturbations aériennes », *Rev. dr. trans.* 2010. 6.alerte 53

« Leçons de la fermeture de l'espace aérien », *Rev. dr. trans.* 2010.6.alerte 56

« Signature d'un accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis », *Rev. dr. trans.* 2010.9.alerte 83

« Aides publiques aux compagnies aériennes low cost », *Rev. dr. trans.* 2010.9.alerte 92

« Utilisation des scanners de sûreté dans l'aviation civile », *Rev. dr. trans.* 2011.5.alerte 55.

Sources Internet

Rapport du groupe de haut niveau, « Le ciel unique européen, novembre 2000 », en ligne : < <http://www.villaeroport.org/up/docpdf158.pdf> > (consulté le 30 septembre 2010)

2515^{ème} session du Conseil de l'Union européenne « Transports, Télécommunications et Énergie » tenue à Luxembourg les 5 et 6 juin 2003, doc. 10172/03, n° 9, en ligne : <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/fr/trans/76206.pdf> (consulté le 30 septembre 2010)

BARBOT, C., « Competition in complementary goods: Airport handling markets and Council Directive 96/67/EC », en ligne : <http://www.fep.up.pt/investigacao/cef.up/WIP_Seminars/2010_01_15/CBarbot_15Jan10.pdf> (consulté le 30 septembre 2010)

Commission européenne, « L'action de l'UE pour lutter contre le changement climatique : Le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) », Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg 2009, en ligne : <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/brochures/ets_fr.pdf> (consulté le 30 septembre 2010)

Commission européenne, DG transport et mobilité, « Towards a Roadmap to Implement the Single European Sky 2009-2014 », en ligne : <http://ec.europa.eu/transport/air/events/doc/2010_02_25_ses_ii_roadmap.pdf> (consulté le 30 septembre 2010)

« Conférence Européenne de l'Aviation », en ligne : <<http://www.ecac-ceac.org>> (consulté le 30 septembre 2010)

« Déclaration de Madrid », *Conclusions du groupe à haut niveau sur la feuille de route visant l'Implantation du ciel unique européen*, en ligne : <http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_02_26_madrid_declaration.pdf> (consulté le 30 septembre 2010).

Gouvernement du Canada, « Relations Canada-UE, Commerce et investissements », en ligne : <http://www.canadainternational.gc.ca/eu-ue/policies-politiques/trade_investcommerce_invest.aspx?lang=fra&menu_id=44&menu=L> (consulté le 30 septembre 2010)

Fonds monétaire international, « Droits de tirage spéciaux », en ligne : <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/fre/sdrf.htm>> et <http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx> (consulté le 30 septembre 2010)

La documentation française, chronologie internationale, avril-mai 2010, « Éruption d'un volcan en Islande, entraînant de fortes perturbations dans le trafic aérien en Europe et dans le monde », en ligne : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/monde/chronologies/europe-2010.shtml>> (consulté le 30 septembre 2010).

IATA, Fact sheet, « Volcanic Ash », en ligne : <http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/volcanic-ash.aspx> (consulté le 30 septembre 2010)

OACI, « Manuels sur les nuages de cendres volcaniques », en ligne : <http://www.vol-libre-geneve.ch/~webcam/data/repository/meteo_old/francis/Document_9691_-_ed_2_-_amdt_1_-_Manuel_sur_les_nuages_de_cendres_volcaniques,_de_mati%20E8res_radioactives,_de_produits_chimiques_toxiques_-_2007-12-14_F.pdf> (consulté le 30 septembre 2010)

OACI, « Changements climatiques », en ligne : <http://www.icao.int/env/fr/ClimateChange_f.htm> (consulté le 30 septembre 2010)

OACI, « Résolution A 33/7 de la 33^e assemblée générale de l'OACI », en ligne : <<http://www.icao.int/icao/en/env/a33-7.htm>> (consulté le 30 septembre 2010)

The European Organisation for the Safety of Air Navigation, « Mission of Eurocontrol », en ligne : <http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_mission.html> (consulté le 30 septembre 2010)