

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN RELATIF
À LA SÉCURITÉ DES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES CIVILES

VINCENT CORREIA
(IDEST-CEI / Université Paris Sud)

Le droit de l'Union européenne, et avant lui celui des Communautés, peut sembler s'être longtemps détourné des activités aéronautiques pour se concentrer sur les aspects réglementaires nécessaires à la réalisation du marché intérieur du transport aérien. De fait, outre le rôle joué par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et son bureau régional européen, nombre d'aspects se trouvaient efficacement pris en charge par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et EUROCONTROL, dans leurs domaines de compétences respectifs. Bien qu'un grand nombre d'actes de droit dérivé essentiels aient souffert d'une adoption relativement tardive dans l'ordre juridique communautaire, il ne faut néanmoins pas perdre de vue que l'Union européenne s'est penchée très tôt sur certaines problématiques spécifiques au secteur aéronautique. Dès le début des années 1970, les enjeux industriels de ce secteur ont figuré parmi les priorités de l'organisation supranationale¹, qui décidait d'appuyer la recherche et le développement en la matière², tout en supprimant les droits de douane sur certains produits essentiels à la fabrication, à l'entretien ou à l'équipement des avions civils³. L'action de l'Union européenne s'est en effet rapidement trouvée justifiée par « l'importance de l'industrie aéronautique pour la position économique et technologique de la Communauté dans le monde et les difficultés que cette industrie rencontre

¹ Résolution du Conseil du 17 décembre 1973 concernant la politique industrielle, *JOCE C* 117 du 31 décembre 1973, pp. 1-14 ; Résolution du Conseil du 4 mars 1975 concernant une concertation et une consultation entre les Etats membres en matière de politique industrielle dans le secteur aéronautique, *JOCE C* 59 du 13 mars 1975, pp. 1-2 ; Proposition de la Commission du 3 octobre 1975 de décision du Conseil portant instauration d'une politique commune dans le domaine de l'aéronautique civile, *JOCE C* 265 du 19 novembre 1975, pp. 2-4 ; Déclaration du Conseil du 14 mars 1977 concernant la politique industrielle dans le secteur aéronautique, *JOCE C* 69 du 19 mars 1977, p. 6.

² Communication de la Commission du 2 août 1977, Plan d'action pour la recherche aéronautique-Proposition de décision du Conseil arrêtant un premier programme pluriannuel de recherche dans le domaine de la construction aéronautique, COM(77) 362 final.

³ Voir notamment, Règlement 2724/72 du Conseil du 19 décembre 1972 portant suspension totale des droits autonomes du tarif douanier commun sur un certain nombre de produits destinés à l'aéronautique, *JOCE L* 291 du 28 décembre 1972, p. 37-38.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France

VINCENT CORREIA

pour faire face à la concurrence extérieure »⁴. A ces considérations de compétitivité internationale⁵ s'ajoutent des préoccupations de nature stratégique⁶, de protection de l'emploi⁷ ou de recherche et développement scientifique⁸ principalement. Dans le même temps ont été adoptés des instruments essentiels pour la protection de la sécurité aérienne, plus précisément en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents aéronautiques⁹.

L'industrie aéronautique est, en effet, caractérisée par des enjeux économiques d'une très grande importance qui doivent être conciliés avec l'impératif de garantir des niveaux élevés de sécurité et de sûreté, pour la viabilité des activités aériennes. Dans l'une comme l'autre de ces deux dimensions, la fragmentation de l'espace européen au plan géographique comme au plan normatif, constitue un réel défi. En effet, nonobstant les vertus unificatrices de la convention de Chicago et de ses annexes, chaque différence d'interprétation ou de mise en œuvre d'une exigence technique est, en soi, créatrice d'un potentiel risque sur le terrain de la sécurité aérienne. Comme l'exprimait déjà A. Ambrosini en 1933, le secteur aéronautique requiert « un droit uniforme, un droit qui soit, au moins dans ses lignes générales et fondamentales, identique dans tous les pays du monde »¹⁰. Cet impératif est d'autant plus important en Europe en raison de l'intensité du trafic et des échanges, et s'impose aussi bien pour la circulation aérienne que pour la conception ou l'entretien des aéronefs. C'est la raison

⁴ Résolution du Conseil du 4 mars 1975, préc.

⁵ Voir notamment, Communication de la Commission du 29 avril 1992, L'Industrie Aéronautique Européenne : Premiers constats et propositions d'actions communautaires, COM(92) 164 final.

⁶ Conclusions du Conseil du 17 juin 1992 relatives à l'industrie aéronautique civile européenne, JOCE C 178 du 15 juillet 1992, p. 9.

⁷ *Ibid.* ; Communication de la Commission du 10 octobre 2012, Une industrie européenne plus forte au service de la croissance et de la relance économique - Mise à jour de la communication sur la politique industrielle, COM(2012) 0582 final.

⁸ Voir par exemple, Proposition de la Commission du 14 juillet 1988 de décision du Conseil portant adoption de la phase pilote d'un programme stratégique de recherche et de technologie dans le domaine de l'aéronautique, COM(88) 393 final ; Communication de la Commission du 13 septembre 2012, La recherche et l'innovation au service de la mobilité européenne de demain - Elaboration d'une stratégie européenne pour les technologies de transport, COM(2012) 501 final ; Décision 2006/971 du Conseil du 19 décembre 2006 relative au programme spécifique Coopération mettant en œuvre le septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des activités de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013), JOUE L 400 du 30 décembre 2006, pp. 86-241, article 2, g) ; Règlement 71/2008 du Conseil du 20 décembre 2007 portant création de l'entreprise commune Clean Sky, JOUE L 30 du 4 février 2008, pp. 1-20.

⁹ Directive 80/1266 du Conseil du 16 décembre 1980 relative à la future coopération et à l'assistance mutuelle des Etats membres dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs, JOCE L 375 du 31 décembre 1980, p. 32-33 ; Directive 94/56 du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, JOCE L 319 du 12 décembre 1994, pp. 14-19.

¹⁰ A. AMBROSINI, « L'universalité du droit aéronautique et ses exigences sous le rapport de la législation interne », *Revue Aéronautique Internationale*, 1933, volume 3, n° 8, pp. 187-190, p. 187.

PRATIQUES JURIDIQUES DANS L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE

pour laquelle le législateur européen est rapidement intervenu, avant même l'adoption du troisième « paquet » de mesures de libéralisation du transport aérien, pour permettre l'harmonisation de certaines règles et procédures dans le domaine de l'aviation civile¹¹, en s'appuyant sur le travail réalisé par les *Joint Aviation Authorities* (JAA)¹².

En ce qui concerne plus spécifiquement les risques potentiels pour la sécurité des activités aéronautiques, le droit de l'Union européenne ne s'inscrit absolument pas dans une démarche de déréglementation, qui serait dangereuse à bien des égards, mais uniquement de réglementation centralisée et sélective de certains aspects qui nécessitent un traitement juridique commun au sein du marché intérieur de l'aviation civile. Conformément au principe de subsidiarité, le législateur européen n'intervient que lorsqu'il apparaît que certains objectifs ne peuvent pas être réalisés de manière satisfaisante par les seuls Etats membres¹³ ou, plus simplement, en raison de la dimension transnationale des actions à entreprendre¹⁴. Le droit de l'Union européenne n'entend donc pas investir tous les champs actuellement couverts par les législations et réglementations nationales ni s'écarter des règles établies par les instruments internationaux, y compris la convention de Chicago et ses annexes techniques.

A la lumière de ces précisions, il convient de s'attarder sur le développement rapide des règles communes en matière de sécurité aérienne (Section 1), pour ensuite examiner le rôle central exercé par la Commission européenne en matière d'exécution normative de ces mêmes règles (Section 2). Enfin, il importe de se pencher sur l'exécution centralisée, au niveau de l'Union européenne, de certaines tâches relatives à la sécurité aérienne (Section 3).

¹¹ Règlement 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, *JOCE* L 373 du 31 décembre 1991, pp. 4-8 ; voir également, H. WASSENBERGH, « Safety in Air Transportation and Market Entry », *Air & Space Law*, 1998, volume 23, n° 2, pp. 74-81.

¹² Les J.A.A. ont été formellement établies par les Arrangements de Chypre du 11 septembre 1990, voir N. ARRIGONI, « Joint Aviation Authorities - Development of an International Standard for Safety regulation : The First Steps Are Being Taken by the J.A.A. », *Air & Space Law*, 1992, volume XVII, n° 3, pp. 130-132. Les JAA ont cessé l'essentiel de leurs activités le 30 juin 2009.

¹³ Voir par exemple, Règlement 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670 du Conseil, le règlement 1592/2002 et la directive 2004/36, *JOUE* L 79 du 19 mars 2008, pp. 1-49, considérant n° 29.

¹⁴ Voir notamment, Règlement 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »), *JOUE* L 96 du 31 mars 2004, pp. 1-8, considérant n° 24.