



HAL
open science

L'alignement du droit marocain du transport aérien et son volet sécuritaire sur le droit de l'Union européenne

Mehdi Abdou

► **To cite this version:**

Mehdi Abdou. L'alignement du droit marocain du transport aérien et son volet sécuritaire sur le droit de l'Union européenne. Droit. Normandie Université, 2017. Français. NNT : 2017NORMR153 . tel-04543715

HAL Id: tel-04543715

<https://theses.hal.science/tel-04543715>

Submitted on 12 Apr 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Normandie Université

THÈSE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité Droit Public

Préparée au sein de l'Université de Rouen Normandie

Titre de la thèse

L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

**Présentée et soutenue par
Mehdi ABDOU**

**Thèse soutenue publiquement le 1^{er} décembre 2017
devant le jury composé de**

Monsieur Philippe GUILLOT	MCF HDR à l'université de Rouen Normandie	Directeur de thèse
Monsieur Eloi DIARRA	Professeur à l'université de Rouen Normandie	Membre du Jury
Monsieur Xavier LATOUR	Professeur à l'université Nice - Sophia Antipolis	Rapporteur
Monsieur Mohamed BENNANI	Professeur à l'université Hassan II de Casablanca	Rapporteur

Thèse dirigée par M. Philippe GUILLOT, Maître de conférences, HDR, laboratoire CUREJ

AVERTISSEMENT

« L'Université de Rouen-Normandie n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur ».

À mes parents, à mon frère ainsi que sa petite famille et à ma sœur.

A mes grands-parents.

À Aïcha, Nassim et Youssef.

REMERCIEMENTS

Je tiens, tout d'abord, à remercier Monsieur Philippe GUILLOT d'avoir accepté de diriger cette thèse, pour ses conseils précieux, sa patience et sa très aimable disponibilité. Qu'il trouve ici l'expression de ma profonde reconnaissance.

Merci à Monsieur le Professeur Xavier LATOUR et à mon Professeur Monsieur Mohamed BENNANI, qui ont accepté d'être les rapporteurs de cette thèse.

J'adresse mes remerciements également à Monsieur Eloi DIARRA d'avoir accepté d'être membre de mon jury de soutenance.

Mes remerciements vont également aux chercheurs et enseignants avec lesquels j'ai eu la chance de travailler à l'Université de Rouen Normandie, en particulier les membres du CUREJ et plus spécialement à mon ami Mohamed MOFTAH.

Sans oublier l'Université de Casablanca Hassan II où j'ai passé des moments inoubliables de ma vie d'étudiant et je remercie profondément Monsieur BENNANI pour son soutien infailible durant mes études au Maroc et aussi à mon arrivée en France.

Enfin, je tiens à remercier ma famille et mes amis qui m'ont amplement aidé à accomplir ce travail.

TABLE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

<i>AFDI</i>	<i>Annuaire français de droit international</i>
<i>AJDA</i>	<i>Actualité Juridique Droit Administratif</i>
<i>ASA</i>	<i>Accord de Stabilisation et d'Association</i>
<i>ATM</i>	<i>Gestion du trafic aérien (Air Traffic Management)</i>
<i>CEAC</i>	<i>Conférence européenne de l'aviation civile</i>
<i>C.E.</i>	<i>Conseil d'Etat</i>
<i>CEE</i>	<i>Communauté Economique Européenne</i>
<i>C.I.J.</i>	<i>Cour internationale de justice</i>
<i>C.J.C.E.</i>	<i>Cour de justice des Communautés européennes</i>
<i>C.J.U.E.</i>	<i>Cour de justice de l'Union européenne</i>
<i>C.P.J.I.</i>	<i>Cour permanente de justice internationale</i>
<i>CNUCED</i>	<i>Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement</i>
<i>DGAC</i>	<i>Direction générale de l'aviation civile</i>
<i>EEE</i>	<i>Espace économique européen</i>
<i>EUROCONTROL</i>	<i>Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne</i>
<i>OACI</i>	<i>Organisation de l'aviation civile internationale</i>
<i>OCDE</i>	<i>Organisation de coopération et de développement économique</i>
<i>ONDA</i>	<i>Office national des aéroports</i>
<i>ONU</i>	<i>Organisation des nations unies</i>
<i>PEM</i>	<i>Partenariat euro-méditerranéen</i>
<i>PESC</i>	<i>Politique étrangère et de sécurité commune</i>

<i>PEV</i>	<i>Politique européenne de voisinage</i>
<i>PTM</i>	<i>Pays tiers méditerranéens</i>
<i>PTOM</i>	<i>Pays et territoires d'outre-mer</i>
<i>REMALD</i>	<i>Revue Marocaine d'Administration Locale et de Développement</i>
<i>SARP</i>	<i>Standards et pratiques recommandées</i>
<i>SESAR</i>	<i>Single European Sky ATM Research</i>
<i>TFUE</i>	<i>Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne</i>
<i>TUE</i>	<i>Traité sur l'Union européenne</i>
<i>UE</i>	<i>Union européenne</i>
<i>UPM</i>	<i>Union pour la méditerranée</i>
<i>USAP</i>	<i>Universal Security Audit Programme</i>
<i>USOAP</i>	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE

PREMIÈRE PARTIE

LE REGIME JURIDIQUE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

CHAPITRE I

LES SOURCES CONVENTIONNELLES DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

SECTION I : LES ACCORDS DU PARTENARIAT EURO-MEDITERRANEEN

SECTION II : LES DISPOSITIFS DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DE VOISINAGE ET DU STATUT AVANCE UE-MAROC

CHAPITRE II

LE PROCESSUS D'APPLICATION DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

SECTION I : LA MISE EN ŒUVRE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN : L'ACCORD EURO-MAROCAIN DE 2006 ENTRE PRIMAUTE ET RECEPTION

SECTION II : LA MISE EN ŒUVRE INSTITUTIONNELLE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN

SECONDE PARTIE

L'ALIGNEMENT DU VOLET SECURITAIRE DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

CHAPITRE I

L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SECURITE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

**SECTION I : LE FONDEMENT DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE
LA SECURITE DU TRANSPORT AERIEN ENTRE COMPETENCE EXTERIEURE
DE L'UE ET EXTERIORISATION DE SON DROIT DERIVE**

**SECTION II : LA CONCRETISATION INSTITUTIONNELLE DE L'ALIGNEMENT
DU DROIT MAROCAIN DE LA SECURITE DU TRANSPORT AERIEN**

CHAPITRE II

L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SURETE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

**SECTION I : LA CONFORMITE DU DROIT EURO-MAROCAIN DE LA SURETE
DU TRANSPORT AERIEN A LA CONVENTION DE CHICAGO ET SON ANNEXE
17**

**SECTION II : LE TERRORISME AERIEN, UN ALIGNEMENT INACHEVE DU
DROIT MAROCAIN**

CONCLUSION GÉNÉRALE

INTRODUCTION GENERALE

*« Le Maroc ressemble à un arbre dont les racines nourricières plongent profondément dans la terre d'Afrique, et qui respire grâce à son feuillage bruissant aux vents de l'Europe *».*

La relation liant le Royaume du Maroc à ses voisins européens existait avant la création de l'Union européenne. En effet, la proximité géographique du Maroc par rapport à l'Europe ainsi que pour des raisons historiques ont fait de cet Etat un partenaire incontestable au niveau économique et politique¹. Au lendemain de son indépendance, le Maroc connut plusieurs difficultés quant à son économie². De ce fait, il se retourna vers la France pour l'accompagner dans son développement économique. C'est cette relation économique franco-marocaine qui fut transposée au niveau européen³. Les rapports franco-marocains se sont « communautarisés⁴ ». Dès lors un accord dit d'association fut signé en 1969 entre le Maroc et la Communauté économique européenne. Il convient de noter qu'il s'agissait là d'une relation purement commerciale⁵. Un deuxième accord fut ensuite signé entre le Maroc

*Extrait du livre *Le défi* de feu Hassan II, éd. Albin Michel, Mémoires, 1976, p.189

¹ L. Jaidi et F. Zaim, « L'Union Européenne et la méditerranée, une nouvelle génération d'accords? » in L'annuaire de la Méditerranée. G.E.R.M.-PUBLISUD, Rabat-Paris 1999, p.98.

² D. Noin, « L'évolution économique du Maroc » In *L'information géographique*, volume 23, n°4, 1959, pp. 139-143, p. 139

³ H. Andresen, « Le Maghreb dans la politique commerciale communautaire d'aide au développement » in Les relations du Maroc et de la Communauté économique européenne, Journées d'étude organisées par l'Institut d'Etudes européenne les 24 et 25 mai 1976, éd. De l'université de Bruxelles, 1977, p.16

⁴ Z. Abouddahab, « La transition démocratique du Maroc à l'aune du statut avancé et de l'évolution des institutions européennes », *Cahiers de la Méditerranée* [Online], 90 | 2015, Online since 01 December 2015, connection on 30 September 2016, p. 1. URL : <http://cdlm.revues.org/7958>

⁵ *Idem*

et la Communauté économique européenne en 1976⁶. C'est un accord global de coopération qui couvre l'aspect économique, l'assistance technique et financière ainsi que la main d'œuvre⁷. La globalité de la coopération entre les deux parties trouve son prolongement plus tard dans le cadre de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part de 1996. Ici, la relation euro-marocaine entra dans une troisième génération d'accords impliquant les deux parties dans un cadre plus vaste, un cadre régional englobant l'ensemble des Etats de l'Union et ceux du pourtour méditerranéen. D'ailleurs cette nouvelle « association juridique » sollicite de la part du Maroc un « rapprochement de sa législation » avec celle de l'Union européenne⁸.

La spécificité de la relation euro-marocaine se manifeste par l'acceptation de la partie marocaine de s'ouvrir sur le droit du continent voisin. Cette volonté se traduit par une intégration par le droit ainsi que par des réformes institutionnelles pour mener à bien l'ancrage du Maroc dans le marché intérieur de l'Union européenne⁹. Ainsi, il convient de rappeler que dès 1984, au Conseil européen de Fontainebleau¹⁰, feu Hassan II déposa la demande d'adhésion du Maroc à l'Union européenne¹¹. Une demande qui fut rejetée par Jacques Delors, président de la Commission européenne en 1985¹².

Cette évolution de la relation euro-marocaine se réitère par une évolution statutaire du côté marocain vers un « statut avancé ». A ce propos, dès 2000, il convient de rappeler

⁶ Accord de coopération signé le 26 avril 1976 et entré en vigueur le 1^{er} novembre 1978

⁷ H. Andresen, « Le Maghreb dans la politique commerciale communautaire d'aide au développement » in Les relations du Maroc et de la Communauté économique européenne, Journées d'étude organisées par l'Institut d'Etudes européenne les 24 et 25 mai 1976, éd. De l'université de Bruxelles, 1977, p.17

⁸ Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part de 1996, article 52.

⁹ Z. Abouddahab, « La transition démocratique du Maroc à l'aune du statut avancé et de l'évolution des institutions européennes », *Cahiers de la Méditerranée* [Online], 90 | 2015, Online since 01 December 2015, connection on 30 September 2016, p. 3. URL : <http://cdlm.revues.org/7958>

¹⁰ Sommet européen des 25 et 26 juin 1984

¹¹ Le Monde, 10 novembre 1984

¹² M. Flory, « Note sur la demande d'adhésion du Maroc à la Communauté économique européenne » in AAN 1984, p. 705.

que lors de sa visite d'État en France, le roi Mohammed VI avait présagé la nature de ce statut avancé : « Le moment est peut-être aussi venu de donner à l'agenda européen dans notre région, des tonalités différentes : des tonalités qui laisseraient espérer au Maroc comme à d'autres pays du Sud de la Méditerranée, qu'ils pourraient prétendre à un partenariat qui serait à la fois plus et mieux que l'Association revue et corrigée à laquelle nous nous sommes attelés, et peut être pour quelque temps encore, un peu moins que l'adhésion que nous dictent pourtant la raison, la géographie et les réalités au quotidien de la vie économique, sociale et culturelle dans nos pays ». Il s'agit, ici, d'un statut s'inscrivant dans le cadre de l'accord d'association de 1996, ayant pour objectif un affermissement de la relation euro-marocaine et une intégration poussée au marché intérieur par une convergence réglementaire¹³. Ce nouveau statut se fonde sur « l'association ». Or, le Maroc, Etat ambitieux, souhaite la redéfinition de ce lien d'association. C'est dans cet esprit que le Maroc adopta une politique de « convergence règlementaire¹⁴ » avec le droit de l'Union européenne. De ce fait, le Maroc passa du rapprochement normatif à la convergence normative. D'ailleurs, en 2010, le Maroc et l'Union européenne ont mis en place une Commission parlementaire mixte qui a pour objet l'application de l'accord d'association euro-marocain¹⁵.

Cette convergence réglementaire, nouvelle approche élaborée par ledit document conjoint incite le Maroc à « calquer » l'ensemble de sa réglementation en matière aérienne sur celle de l'Union européenne. C'est ainsi que le document conjoint précisa que « la conclusion de l'accord aérien global signé entre le Maroc et l'UE le 12 décembre 2006 à Bruxelles et que la convergence réglementaire permettra la mise en œuvre de standards élevés notamment en matière de sécurité, de sûreté ou encore de navigation aérienne permettant la participation du

¹³ Conseil d'Association UE-Maroc du 23 juillet 2007, Document conjoint UE-Maroc sur le renforcement des relations bilatérales/ Statut Avancé

¹⁴ *Idem*

¹⁵ Art.1 du règlement de 2010 créant la Commission parlementaire mixte indique que « *La commission a pour mission d'examiner tous les aspects des relations entre la l'Union européenne et le Royaume du Maroc et, en particulier, l'application de l'accord d'association ainsi que tous sujets d'intérêt mutuel* ».

Maroc aux différents aspects de la politique aérienne européenne tel que le marché intérieur et le ciel unique ». Dans ce sens, il importe de souligner que l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, indique clairement cette volonté européenne d'inviter le Maroc à dépasser le stade du rapprochement normatif vers un stade plus poussé qui est celui de la reprise entière du droit de transport de l'Union européenne¹⁶. C'est cette nouvelle formule de reprise du droit de l'Union européenne par le Maroc que nous qualifierons d' « alignement normatif ». De ce fait, dans la relation aérienne euro-marocaine, le rapprochement et la convergence normative cèderont la place à l'alignement normatif.

Avant de définir l'alignement normatif, l'on présentera le sens du rapprochement normatif ainsi que celui de la convergence normative.

De prime abord, rappelons que le rapprochement normatif concerne préalablement la relation entre États membres et l'Union européenne. Pourtant, dans sa relation avec les États tiers, l'Union européenne emploie ce même mécanisme avec les États associés. Rapprocher c'est « rendre plus proche » ou « tendre à être plus près »¹⁷. Ainsi, comme l'a indiqué R. Monaco, de façon générale le rapprochement normatif renvoie à l'idée selon laquelle, pour atteindre les objectifs des traités de l'Union européenne, les États membres s'engageront à éliminer les divergences pouvant naître à propos d'une même réglementation¹⁸. Le rapprochement est un mécanisme qui s'opère selon des règles bien définies par les traités. Il s'agit de règles où les institutions de l'Union interviennent pour réaliser ce rapprochement normatif¹⁹. Ainsi, ledit auteur explique que « ces règles sont établies par le Conseil, organe

¹⁶ Le préambule dudit accord indique qu'« ...Un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire ».

¹⁷ Définition dictionnaire *Le Robert*, 2015

¹⁸ R. Monaco, « Le rapprochement des législations nationales dans le cadre du marché commun » *In AFDI*, vol. 3, 1957. pp. 558-568, p. 558

¹⁹ *Idem*

auquel incombe la responsabilité de parer aux différences entre les législations des pays membres de la Communauté. Le Conseil, en l'occurrence, doit prendre ses délibérations à l'unanimité, sur proposition de la Commission²⁰ ». De plus, comme l'a démontré l'auteur, le meilleur outil traduisant ce rapprochement normatif reste la directive européenne. Pourquoi la directive ? Parce que, par définition, celle-ci respecte l'individualité de chaque système juridique. C'est parce que les États membres sont tenus de transposer la directive au sein de leur droit interne qu'ils s'obligent à modifier leurs normes en cas de contradiction avec l'objectif fixé par la directive²¹. Dès lors, les États membres contribuent à deux stades dans le cadre du rapprochement normatif. En premier lieu, avant le déclenchement du processus de rapprochement normatif, les États membres interviennent dans la prise de décision de la directive. En second lieu, ils mettent en œuvre les moyens pour réaliser ledit rapprochement.

C'est là où réside la différence avec les États tiers dont le Maroc. En effet, celui-ci ne pourrait participer au processus décisionnel de l'adoption d'une norme européenne. Et pourtant, il est censé « rapprocher » ses normes avec celles de l'Union européenne y compris les décisions et les règlements européens. Rappelons que ces deux dernières catégories d'actes de droit dérivé impliquent plus que le rapprochement mais l'uniformisation des droits des États membres²².

Cela étant, la convergence normative, quant à elle, vise l'action de converger du latin *convergere* signifiant « incliner et pencher » et « tendre au même résultat »²³. Aussi, converger les normes nécessite une convergence de volontés. Ainsi, en droit, l'on tente de converger deux systèmes juridiques pour aboutir au même résultat qui est celui de la

²⁰ R. Monaco, « Le rapprochement des législations nationales dans le cadre du marché commun » *In AFDI*, vol. 3, 1957. pp. 558-568, p. 560

²¹ Art. 288 al.3 TFUE affirme que « La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens ».

²² Art. 288 al.2 TFUE précise que « Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre ». Et l'al.4 du même article rajoute que « La décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci ».

²³ Définition dictionnaire *La Rousse*, 2015

réalisation des objectifs de l'accord interétatique. A partir de cette analyse, l'on pourrait affirmer qu'en termes de convergence normative, c'est la fin qui importe, c'est le résultat à atteindre. Le problème ici, c'est qu'en pratique et plus particulièrement dans le cadre de la relation aérienne euro-marocaine, il y a convergence de volontés mais il n'y a pas de convergences de systèmes juridiques. Autrement dit, l'Union européenne et ses Etats d'une part et le Maroc d'autre part ont décidé, par leur propre volonté de conclure un accord relatif aux services aériens. Donc, il y a une concordance de volonté euro-marocaine. Toutefois, nous ne pouvons pas parler de convergence de normes puisqu'en réalité, la norme européenne en matière de transport aérienne est déjà élaborée et c'est le Maroc qui serait amené, seul, à « aligner » sa norme aérienne sur celle de l'Union. L'approche de l'Union européenne en matière d'accords internationaux avec les Etats tiers consiste à fabriquer elle seule la norme et proposer celle-ci à son partenaire, c'est à prendre ou à laisser. Ainsi, comme dans la démarche du rapprochement, le Maroc ne participe pas à la mise en place de ladite norme, il interviendra seulement dans le cadre de son ordre juridique pour l'insérer et l'appliquer. Par ailleurs, il convient de souligner que la théorie de convergence normative fait l'objet d'une institutionnalisation dans le cadre de la relation euro-marocaine. Ainsi, à la délégation de la Commission européenne à Rabat, un service fut créé pour réaliser cette convergence normative. Il est appelé « Renforcement institutionnel et convergence réglementaire », celui-ci est dirigé par M. F. Bianconi. En effet, cet outil appelé convergence instrumentalise le jumelage institutionnel dans le but d'accompagner les autorités marocaines à s'adapter aux nouvelles normes européennes en matière d'aviation civile²⁴. Il s'agit d'un programme géré par le ministère marocain des affaires étrangères et de la coopération et financé par l'Union européenne. Ce jumelage institutionnel est un mécanisme qui a été au préalable destiné aux

²⁴ Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, MA11/ENP-AP/TP24

Etats candidats à l'adhésion à l'Union européenne²⁵. Or, le Maroc n'a pas le statut d'Etat candidat à l'adhésion à l'Union européenne et pourtant, il utilise les mêmes procédures que celui-ci. A ce propos, V. Correia évoque le « degré de proximité normative » pour affirmer que les Etats associés de l'Union européenne s'engagent dans la même voie que les Etats candidats à l'adhésion²⁶. De ce fait, le Maroc et un Etat candidat à l'adhésion utilise des mécanismes identiques pour appliquer les normes européennes²⁷. Cependant, ils n'aboutissent pas à la même finalité puisque seulement l'Etat européen qui sera admis au sein de l'Union européenne. Aussi, encore une fois, nous sommes dans une situation d'alignement normatif et pas de convergence.

Pour ces raisons, l'on présente la relation aérienne euro-marocaine sous la forme d'alignement normatif. Dans ce cadre, il importe de noter que l'accord euro-marocain relatif aux services aériens consacre un titre spécial sur la « coopération réglementaire ». A ce propos, l'article 14 al.1 dispose que « Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A dans les conditions indiquées ci-après ». Par conséquent, l'on constate, à partir du mot « se conforment » qu'en dernier lieu, ce n'est qu'une seule partie qui est invité à se conformer puisque la partie européenne est elle-même la source de cette réglementation.

Qu'est-ce que l'alignement ? Il convient de définir le terme «alignement » dans la langue française et dans la doctrine juridique française.

²⁵ A. Manar, Directeur de l'Aéronautique Civile Maroc, 9ème Réunion du Groupe de Travail Aviation, Bruxelles, 09 avril 2013

²⁶ V. Correia, L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile, éd. Brulant Bruxelles, éd. 2014

²⁶ E. Tulmets, « L'adaptation de la méthode ouverte de coordination à la politique d'élargissement de l'UE : l'expérience des jumelages institutionnels en Estonie et en Hongrie » in *Politique européenne* 2006/1, n° 18, p. 155-189

Du point de vue de la langue française : Par alignement, on entend une conformité stricte²⁸. Au début du XVIIIe siècle, aligner en langue française signifiait écrire, tracer selon un ordre. Aussi, aligner quelque chose signifie mettre sur la même ligne²⁹. Aussi « aligner » peut être considéré comme : « ranger, présenter sur une ligne droite » ou « produire dans un ordre cohérent » ou « faire coïncider, mettre en conformité une chose avec une autre ». D'autre part, le petit Larousse définit « s'aligner » comme : « se ranger, être rangé sur une même ligne » ou « Se conformer à une autorité, se régler sur quelqu'un : *Il faut vous aligner sur le nouveau règlement.*».

Par ailleurs, l'on trouve une définition spécifique aux hélicoptères, il s'agit de «l'alignement des pales» qui désigne un contrôle et réglage au sol des pales du rotor de manière qu'elles soient toutes contenues dans le plan de rotation³⁰.

Du point de vue de la doctrine juridique : En droit, le concept d'«alignement » trouve sa place uniquement en matière d'urbanisme. Et il n'existe aucune définition explicite du concept d' « alignement normatif ». En dehors du droit de l'urbanisme, il convient de noter que l'alignement fut appréhendé par certains auteurs sans toutefois le définir, autrement dit sans le conceptualiser. De même, selon le Vocabulaire juridique, au sens premier, *l'alignement* signifie « la fixation par l'autorité administrative des limites des voies publiques existantes ou projetées dans l'intérêt du service de la voirie »³¹. L'alignement est fixé, soit par un plan d'alignement, soit par un arrêté d'alignement individuel³².

Dans un second sens, le vocabulaire juridique précise que l'action de s'aligner sur autrui signifie « l'adoption d'un comportement identique ».

²⁸ Dictionnaire *Le Robert*, 2001

²⁹ *Idem*

³⁰ Source : Arrêté du 12 août 1976 (J.O. du 9 novembre 1976)

³¹ Arrêté d'alignement : Acte administratif individuel par lequel l'autorité administrative indique à un propriétaire riverain la ligne, telle qu'elle est fixée par le plan d'alignement, qui sépare la voie publique de sa propriété.

³² Code de la voirie routière, art. L 112-1

Sans le développer, certains auteurs utilisent le concept d'alignement pour démontrer l'idée d'uniformité ou de conformité. D'ailleurs, c'est le cas du Professeur Ph. Manin, qui pour illustrer le caractère identique des deux conventions de Vienne sur le droit des traités, a utilisé le mot « alignement »³³. Dans son analyse, l'auteur prouva que la Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales, signée à Vienne le 21 mars 1986 s'aligna, concernant certaines dispositions, sur la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités entre États.

Aussi, certains auteurs évoquent le concept d'alignement normatif dans le contexte de relations entre l'Union européenne et les Etats tiers. C. Rapoport, évoque la question en étudiant la relation UE-Turquie dans le cadre de l'accord. En effet, cet auteur explique que « l'exercice d'alignement normatif de la Turquie s'avère donc particulièrement exigeant³⁴ ». Elle rajoute que pour réaliser cet alignement normatif, la Turquie, en tant qu'Etat tiers serait amené à effectuer « une transposition régulière dans son droit national des nouvelles législations communautaires³⁵ ».

Dans cette recherche, j'utilise le mot « norme » parce que celle-ci porte sur l'ensemble des règles marocaines du transport aérien d'origine législative ou réglementaire susceptibles de s'aligner sur le droit de l'Union européenne. Nous nous situons dès lors, dans un esprit kelsenien de la norme qui, selon lui la norme est la «signification d'un acte de volonté³⁶». Une volonté émanant de l'Etat marocain d'adopter une norme qui s'aligna sur celle dérivant de la volonté des institutions européennes. C'est la raison pour laquelle je traite la question de « l'alignement normatif ».

³³ Ph. Manin, « La Convention de Vienne sur les accords entre Etats et organisations internationales ou entre organisations internationales » *In AFDI*, vol. 32, 1986. pp. 454-473, p.460

³⁴ C. Rapoport, « La participation des Etats tiers à la prise de décision communautaire » *in La prise de décision dans le système de l'Union européenne* », ss. Dir ; M. Blanquet, éd. Bruylant, 2011, p. 275-313, Collection droit de l'Union européenne – Colloques, p.280

³⁵ *Idem*

³⁶ H. Kelsen, *Théorie générale des normes*, (1979), Léviathan, PUF, 1996, p. 2.

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens conclu en 2006 entre l'Union européenne et ses Etats membres d'une part et le Maroc d'autre part constitue la référence du droit du transport aérien euro-marocain. En effet, dans le cadre des règles régissant le transport aérien dans la relation euro-marocaine, nous retrouvons trois grands axes. Le premier est relatif aux « dispositions économiques ³⁷», le deuxième s'intéresse à « la coopération réglementaire » et le troisième s'attache à la question des « dispositions institutionnelles ».

Cette thèse sur l'alignement normatif du transport aérien dans la relation euro-marocaine examinera, en premier lieu, le cadre juridique général de ce nouveau concept. Ensuite, nous nous intéresserons plus particulièrement à la question de l'alignement du droit marocain du transport aérien appliqué sur la dimension sécuritaire (entendue au sens large englobant également la sûreté du transport aérien).

1- Le cadre juridique de l'alignement du droit du transport aérien du Maroc sur le droit de l'Union européenne

Dans la première partie, il y a lieu de démontrer d'abord les sources conventionnelles de l'alignement du droit marocain du transport aérien. En premier lieu, celles-ci se basent, sur les accords du Partenariat euro-méditerranéen³⁸ liant le Maroc et l'Union européenne. Le partenariat est défini comme « un système associant des partenaires sociaux ou économiques ³⁹». Et Etat « partenaire » est considéré comme celui entretenant avec ou plusieurs Etats des relations économiques et politiques⁴⁰. En droit, le concept de partenariat

³⁷ Titre I de l'accord qui concerne par exemple l'octroi des droits (Art.2), l'investissement (Art.5), les subventions (Art.8) ou encore les activités commerciales entre les parties (Art.9) et les droits de douane et taxes (Art.10).

³⁸ Le partenariat euro-méditerranéen vise la création d'un ensemble régional intégré auquel participeraient les pays membres de l'UE et les Pays Partenaires Méditerranéens. Il est né lors de la conférence Barcelone en 1995.

³⁹ Le Dictionnaire Le Petit Larousse, 2016

⁴⁰ *Idem*

émergea pendant les années 1990 dans la pratique des relations Nord-Sud et plus particulièrement par l'O.C.D.E. et la C.N.U.C.E.D⁴¹. Dans la relation de l'Union européenne avec les Etats tiers, le partenariat renvoie à une double perception, d'une part, il consiste à un renforcement de la coopération entre les parties contractantes puisqu'il englobe les volets politique, économique et social et humain. L'idée du partenariat reflète l'existence d'un suivi commun des relations.

En second lieu, l'alignement normatif du droit marocain sur le droit de l'Union européenne repose sur les dispositifs de la politique européenne de voisinage⁴² et le statut avancé⁴³ Maroc-Union européenne déjà présenté plus haut. La relation basée sur la politique européenne de voisinage s'inspire des relations de bon voisinage entre Etats voisins. C'est ainsi que naturellement, les relations euro-marocaines viseraient le développement économique régional afin de « réduire les inégalités économiques et sociales...et permettre de développer la libre circulation des personnes, des idées, des biens et des services⁴⁴ ». C'est ainsi que le transport aérien se présente comme le moyen le plus approprié pour concrétiser cette liberté de circulation entre le Maroc et l'Union européenne. Lors d'une communication de la Commission européenne en 2003⁴⁵, intitulée « L'Europe élargie - Voisinage : Un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud », celle-ci la présente comme « une bonne base pour élaborer une nouvelle série de politiques à l'égard de ces pays ⁴⁶». Il convient de signaler qu'un facteur considérable incita l'Union européenne à adopter cette nouvelle approche dans la relation de l'Union avec son voisinage. Il s'agit des

⁴¹ Dictionnaire de droit international public, J. Salmon (dir.), éd. Bruylant Bruxelles, 2001, p.804

⁴² La PEV se fonde sur l'article 8 TUE précisant que « *L'Union développe avec les pays de son voisinage des relations privilégiées, en vue d'établir un espace de prospérité et de bon voisinage, fondé sur les valeurs de l'Union et caractérisé par des relations étroites et pacifiques reposant sur la coopération* ».

⁴³ Sur cette question, Le Roi du Maroc Mohammed VI indique que « Nous tenons à dire combien Nous nous réjouissons de l'obtention par le Maroc - fait inédit dans notre région - du statut avancé, dans son partenariat avec l'Union Européenne », discours à l'occasion du 33ème anniversaire de la Marche Verte.

⁴⁴ Pacte de stabilité en Europe, Paris, 21 mars, 1995, P.E.F., mars 1995, p. 99

⁴⁵ COM(2003) 104 final, 11.3.2003.

⁴⁶ Communication de la Commission - Politique européenne de voisinage - Document d'orientation {SEC(2004) 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570} /* COM/2004/0373 final */

élargissements de l'Union et des nouvelles demandes d'adhésion à celle-ci réclamés par son voisinage européen⁴⁷. A partir de 2003, une nouvelle approche de voisinage se mit en place dans la relation européenne avec ses « voisins ». en effet, comme l'a souligné S. Milacic, le « voisinage à l'ancienne » se présentait comme une promesse d'adhésion⁴⁸. Ce n'est plus le même voisinage dès lors que l'Union accepte de nouer des relations de voisinage avec des Etats non européens.

D'autre part, après avoir présenté les différentes sources conventionnelles de l'alignement du droit marocain en matière du transport aérien sur le droit de l'Union européenne, nous démontrerons les processus d'application de celui-ci au sein de l'ordre juridique marocain. Dans ce contexte, nous verrons la place particulière accordée par l'ordre juridique du Maroc à l'accord euro-marocain d'association de 1996 ainsi qu'à l'accord euro-marocain relatif aux services aériens de 2006. Le Maroc, Etat moniste avec primauté du droit international⁴⁹, adopte une loi de transposition des accords et conventions internationaux pour les insérer dans son ordre juridique⁵⁰. C'est à partir de là que les accords d'association signés entre le Maroc et l'Union européenne deviennent applicables au Maroc après leur publication au bulletin officiel. Avant cette publication, il faut que ces lois transposant lesdites conventions internationales fassent l'objet d'une promulgation par le Roi⁵¹.

En matière de transposition de conventions internationales, dans la pratique, celle se réalise également par le biais du « Dahir ». C'est ainsi que l'accord d'association Maroc-

⁴⁷ M.-F. Labouz, C. Philip et P. Soldatos (dir.), *L'Union européenne élargie aux nouvelles frontières et à la recherche d'une politique de voisinage*, éd. Bruylant Bruxelles, 2006, p.1

⁴⁸S. Milacic, « Quelques mots préalables sur le nouveau voisinage en Europe, dans le nouveau contexte mondial » in *L'Union européenne et ses espaces de proximité. Entre stratégie inclusive et partenariats renouvelés : quel avenir pour le nouveau voisinage de l'Union ?*, L. Beurdeley, R. de la Brosse et F. Maron (dir.), éd. Bruylant Bruxelles, pp.15-21.

⁴⁹ Sur ce sujet, V. Le préambule de la Constitution marocaine de 2011.

⁵⁰ El A. El Idrissi, *La coopération pénale euro-marocaine en matière de lutte contre le terrorisme*, thèse de doctorat, université Toulouse 1, 2013

⁵¹ L'article 50 de la Constitution marocaine de 2011 dispose que : «Le Roi promulgue la loi dans les trente jours qui suivent la transmission au gouvernement de la loi définitivement adoptée. La loi ainsi promulguée doit faire l'objet de publication au bulletin officiel du Royaume dans un délai n'excédant pas Un mois courant à compter de la date du dahir de sa promulgation».

Union européenne de 1996 fut Promulgué par Dahir n° 1-96-78 du 11 août 1996, publié au bulletin officiel n° 4936 du 20 septembre 2001 et entré en vigueur le 1^{er} mars 2000⁵². Le dahir est l'acte émanant du Roi du Maroc, momentanément remplacé par le firman en 1912, puis par le décret royal de 1962 à 1969⁵³.

Après cela, dans le cadre de la concrétisation de l'alignement normatif en droit du transport aérien, nous aborderons l'aspect institutionnel. Cette étude institutionnelle commencera préalablement par montrer l'importance du comité mixte créé par ledit accord dans la réalisation de cet alignement normatif. Une place sera réservée également dans cette recherche au tribunal arbitral prévu par cet accord qui jouera un rôle crucial, aussi, dans l'alignement normatif de la part du Maroc. En effet, le règlement des différends par voie arbitrale trouve sa base dans l'accord même relatif aux services aériens conclu entre le Maroc et l'Union européenne. En effet, de manière générale, on entend par arbitrage « le mode de solution d'un litige par le recours à un tiers chargé de le trancher par décision obligatoire⁵⁴ ». C'est un choix volontaire entre les parties. Dans ce sens, il convient de rappeler la jurisprudence de la CIJ qui exige l'Etat « ne saurait être obligé de soumettre ses différends à arbitrage sans son consentement⁵⁵ ». Ce consentement des parties se manifeste selon deux formules : soit selon un compromis occasionnel soit selon une clause compromissoire⁵⁶. Dans le cas de notre étude, les parties optèrent pour la seconde option. C'est ainsi que l'article 23§4 dudit accord précise que « *le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage* ». De plus, les parties sont libres de choisir la composition du tribunal arbitral. La seule exigence c'est qu'il soit composé de trois arbitres,

⁵² V. *Accord d'association Maroc- Communauté européennes*, Administration des douanes et impôts indirects Ministère de l'économie et des finances, juin 2010

⁵³ V. P. Decroux, « Le souverain du Maroc, législateur » in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°3, 1967. pp. 31-63

⁵⁴ Dictionnaire de droit international public, J. Salmon (dir.), éd. Bruylant Bruxelles, 2001, p.76

⁵⁵ Affaire *Ambatielos*, fond, 19 mai 1953, *Rec.*, p. 19

⁵⁶ J. Verhoeven, *Droit international public*, éd. Larcier, 2000 p.721

un choix portera sur un arbitre de chaque partie et le président sera neutre⁵⁷. Pourtant, la particularité de cet accord n'exige la soumission du différend devant le tribunal arbitral qu'après avoir saisi au préalable le comité mixte (art. 23 §1). Une fonction conciliatrice figure parmi les compétences de cette institution commune. Ainsi, conformément à l'accord, le comité mixte a pour mission première « la gestion » de celui-ci et « son application correcte » (art. 22 §1). Ainsi pour ce faire, cet organe commun dispose d'instruments juridiques spécifiques à savoir les *recommandations* et les *décisions*. Le problème ici, c'est que l'accord euro-marocain relatif au transport aérien ne définit en aucun cas ces actes. Il donne simplement l'idée d'une forme de hiérarchisation entre ces deux actes. C'est ainsi qu'il qualifie les décisions d'actes « contraignants⁵⁸ ».

Après cela, nous examinerons l'implication du jumelage institutionnel, évoqué plus haut, dans l'enracinement de l'alignement normatif marocain dans le domaine du transport aérien.

2-L'alignement de la dimension sécuritaire du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union européenne

Nous consacrerons notre seconde partie à l'étude de l'alignement normatif du Maroc sur l'Union européenne concernant la question sécuritaire dans le domaine du transport aérien. Ce volet sécuritaire du transport aérien s'examinera sous deux angles distincts : celui de la sécurité et celui de la sûreté du transport aérien. La singularité de chaque axe entraîne deux régimes juridiques différents. Néanmoins, en dépit de l'individualité de chaque élément, ils visent en dernier lieu un objectif commun, celui de la protection des personnes et des biens⁵⁹.

⁵⁷ (Art. 23 §4) de l'accord.

⁵⁸ (Art. 23 §2) de l'accord

⁵⁹ L. Gard, « Sécurité et sûreté du transport aérien » in *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, X. Latour (dir.), éd. L'harmattan, 2005, p. 205

En général, en matière aérienne, L. Gard définit la sécurité comme « le droit se rapportant aux défaillances mécaniques structurelles ou météorologiques » et la sûreté comme « le droit se rapportant à des actes volontaires et malveillants »⁶⁰. X. Latour rajoute que, sous l'angle du droit de l'Union européenne, la sécurité vise « la fiabilité technique des aéronefs » ainsi que la « compétence du personnel ». Et la sûreté, pour le droit de l'Union européenne concerne « la protection des aéroports et des appareils contre les interventions illicites⁶¹ ». C'est sur cette vision « sécuritaire » de l'aviation civile que le droit du Maroc devra s'aligner.

Premièrement, nous analyserons la question de la sécurité du transport aérien et son alignement par le droit marocain. Pour ce faire, nous allons démontrer que les standards internationaux en la matière sont définis par l'OACI. Néanmoins, pour que les Etats membres de l'Union européenne se conforment totalement aux règles prévues par l'OACI (notamment l'Annexe 13 à la Convention de Chicago), l'Union européenne décida alors de reprendre ces normes internationales et de leur donner un habillage normatif européen. J'entends par là que l'Union européenne s'est réappropriée le droit international de l'aviation civile et l'inséra dans son droit dérivé. Et ce n'est pas un droit dérivé quelconque. Il s'agit du règlement du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010⁶². Celui-ci dispose qu' « *il convient de tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (ci-après dénommée...qui prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son Annexe 13 et de ses modifications successives, qui fixent les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* »

⁶⁰ *Idem*

⁶¹ X. Latour, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » in *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, X. Latour (dir.), éd. L'harmattan, 2005, p.13

⁶² Règlement (UE) n° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

A cela s'ajoute la création par l'Union européenne de l'AESA⁶³ par le règlement (CE) No216/2008 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. L'objectif de l'Union européenne est d'élever les standards « minimaux » prévus par l'OACI. Ainsi, l'article 2 §1 dudit règlement précise que « *l'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe* ». et le §2 du même article rajoute que ce règlement vise à aider les États membres à « *remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci soient dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre* ». Ainsi, l'on constate que les normes de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation civile deviennent contraignantes du fait de leur inscription dans les règlements européens.

La particularité de la sûreté du transport aérien, nous le verrons de façon approfondie plus loin, c'est que nous trouverons une place importante de la réglementation internationale sous l'égide de l'OACI, encore une fois. Par réglementation internationale, l'on entend l'ensemble des instruments juridiques multilatéraux visant la protection de l'aviation civile contre les actes illicites. Le premier de ces conventions visant la protection de la sûreté de l'aviation civile date de 1963. Il s'agit de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Convention de Tokyo de 1963). Celle-ci s'applique aux actes nuisant la sécurité à bord de l'aéronef en vol. d'ailleurs, le paragraphe 2 de l'article 13§2 de cette convention, affirme que tout État contractant assure la détention ou prend toute autre mesure en vue d'assurer la présence de toute personne soupçonnée

⁶³ Règlement (CE) No216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

d'avoir illicitement, et par violence ou menace de violence, commis les actes visés à l'article 11§1 (l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en être emparé ou en avoir exercé le contrôle), ainsi que de toute personne qui lui a été remise par le commandant de l'aéronef et qui a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon le commandant, constitue une infraction grave.

Dans le cadre de notre étude, nous nous intéresserons qu'à certaines de ces dispositifs internationaux. Il importe de souligner que ceux-là sont visés par l'accord euro-marocain relatif aux services aériens de 2006⁶⁴.

Nous examinerons dans ce volet de la sûreté un alignement commun (le Maroc et l'Union européenne) sur le droit de l'OACI et plus particulièrement sur l'Annexe 17 à la convention de Chicago⁶⁵ signée en 1944 et instituant l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Cette convention comporte 96 articles se divisant en quatre parties : la première partie est relative à la navigation aérienne, la deuxième concerne l'organisation de l'OACI, la troisième vise le transport aérien international et la quatrième s'intéresse aux dispositions finales. Les dispositions relatives à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile se fondent sur les pratiques et normes recommandées ainsi que les procédures internationales. Les Annexes couvrent l'ensemble des questions de l'aviation civile. Elles définissent la « **Norme** » comme « toute spécification technique reconnue **nécessaire** à la sécurité et à

⁶⁴ Sur cette question, V. l'article 15 de l'accord intitulé sûreté de l'aviation qui précise que « *La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent).*

⁶⁵ Annexe 17 « Sûreté et protection de l'aviation civile contre les actes illicites ».

laquelle les Etats contractants se conforment ». La « **pratique recommandée** » est « toute spécification technique reconnue **souhaitable** » que les Etats « s'efforcent » de s'y conformer. J.F. Dobelle qualifie ces Annexes à la Convention de Chicago de droit dérivé de l'OACI⁶⁶.

A ce propos, il importe de noter qu'en 2002, l'Union européenne adopta le règlement (CE) n° 2320/2002⁶⁷ ayant pour but la protection de l'aviation civile. Celui-ci fournit la base d'une interprétation commune par les États membres de l'annexe 17 à la convention de Chicago. Ensuite, en 2008, le règlement de 2002 fut remplacé par le règlement (CE) n° 300/2008⁶⁸.

L'on constate, par ailleurs, que l'Union européenne suit la même stratégie que celle adoptée pour la sécurité aérienne ; dans ce sens, en adoptant des règlements en la matière, elle redonne un caractère contraignant aux normes de l'OACI dans sa relation avec les Etats membres ainsi qu'avec les Etats associés, en l'occurrence le Maroc.

L'on traitera dans le volet sécuritaire et plus particulièrement la question du terrorisme aérien un alignement du droit marocain directement sur le droit français. Il s'agit ici d'un sujet par définition sensible et qui de par cette nature, l'on ne pourrait pas, actuellement trouver une vision concordante. Ainsi, le terrorisme en tant que tel n'est pas mentionné dans le corps de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens de 2006. C'est pour cela que notre étude s'attache à l'alignement interétatique, en l'occurrence franco-marocain et pas euro-marocain. Pourtant, des efforts se ressentent de plus en plus pour élargir la question de la lutte contre le terrorisme aérien au niveau de la relation euro-marocaine.

⁶⁶ J.-F. Dobelle, « Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application ». *In AFDI*, volume 49, 2003. pp. 453-491

⁶⁷ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

⁶⁸ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Un autre élément dans la lutte contre le terrorisme aérien, d'actualité, mérite d'être abordée. Il s'agit du PNR dans la relation euro-marocaine. Il n'existe pas d'accord relative à ce transfert de données personnelles des passagers aériens. Ici, également, nous ne sommes pas à l'abri des menaces du terrorisme aérien. C'est pour cela que la question du PNR fut soulevée très récemment dans la relation entre le Maroc et l'Union européenne et probablement, l'année prochaine, 2018 sera l'année de l'aboutissement d'un accord allant dans ce sens.

Après avoir justifié, dans une première partie, l'existence d'un alignement normatif du droit du Maroc sur le droit de l'Union européenne en matière de transport aérien tant d'un point de vue conventionnel que pratique, il sera possible de montrer, dans une seconde partie, ses caractéristiques dans le cadre de sa dimension sécuritaire.

1ERE PARTIE. LE REGIME JURIDIQUE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE.

2NDE PARTIE. L'ALIGNEMENT DE LA DIMENSION SECURITAIRE DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE.

PREMIERE PARTIE : LE REGIME JURIDIQUE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT DU TRANSPORT AERIEN MAROCAIN

L'alignement normatif du droit du Maroc en matière de transport aérien trouve son fondement sur différentes bases conventionnelles (Chapitre I). En effet, celui-ci se fonde sur les accords du partenariat euro-méditerranéen (section I). Il s'agit, en premier lieu, de l'accord UE-Maroc d'association de 1996 (un accord global qui réserve en son sein la question du transport aérien). En deuxième lieu, l'alignement normatif se trouve fondé également sur les instruments de la politique européenne de voisinage et du document conjoint UE-Maroc de 2008 (section II).

Après s'être appuyé sur ces sources conventionnelles pour fonder le concept d'alignement normatif, celui-ci se concrétisera par la mise en place d'un processus d'application spécifique (Chapitre II). Dans ce contexte, il nécessitera une étude sur la question de la place des accords UE-Maroc de 1996 ainsi que celui de 2006 au sein de l'ordre juridique du Maroc et celui de l'Union européenne (section I). Cette mise en œuvre en pratique du concept d'alignement normatif nécessitera une dimension institutionnelle (section II).

CHAPITRE I : LES SOURCES CONVENTIONNELLES DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

Le fondement de l'alignement normatif du Maroc sur le droit de l'Union européenne du transport aérien se réfère d'une part sur les accords du partenariat euro-méditerranéen (section I) et d'autre part sur les instruments de la politique européenne de voisinage et du document conjoint UE-Maroc de 2008 (section II).

Section1 : Les accords du partenariat euro-méditerranéen

Le partenariat euro-méditerranéen (PEM) fut lancé en 1995 à l'occasion de la conférence de Barcelone⁶⁹ et auquel a succédé notamment la politique européenne de voisinage⁷⁰ (PEV) à partir de 2004 ainsi que l'Union pour la Méditerranée⁷¹, un projet initié en 2008. Ce partenariat met en place une nouvelle génération d'accords à savoir les accords d'association euro-méditerranéens. En effet, ces accords se substituent aux accords de coopération d'avant 1990⁷² et proposent un nouveau cadre conventionnel global. Comme son nom l'indique, le partenariat euro-méditerranéen se présente comme un cadre juridique liant les Etats membres de l'Union européenne d'une part et les dix Etats partenaires méditerranéens qui sont L'Algérie, L'Egypte, Israël, La Jordanie, Le Liban, La Lybie, Le Maroc, La Palestine, La Syrie et La Tunisie, d'autre part⁷³. Le partenariat euro-méditerranéen trouve sa base juridique dans les accords bilatéraux conclus avec chaque Etat partenaire. Dans le cadre du PEM, les accords bilatéraux sont les accords d'association conclus d'une part par les Etats membres de l'Union européenne et l'Union européenne et d'autre part par les Etats du sud et de l'est de la Méditerranée.

Dans ce contexte de partenariat euro-méditerranéen, notre étude s'étalera sur l'accord d'association euro-marocain de 1996 (§1) ainsi que sur l'accord euro-méditerranéen conclu entre le Maroc et l'UE relatif aux services aériens (§2).

⁶⁹ M. Boussetta, *Processus de Barcelone et partenariat euroméditerranéen : le cas du Maroc avec l'Union européenne*, Working paper 0110, Economic research forum, V. <https://erf.org.eg/wp-content/uploads/2017/05/0110>

⁷⁰ Sur ce sujet, rappelons que la PEV se fonde sur l'article 8 TUE précisant que « *L'Union développe avec les pays de son voisinage des relations privilégiées, en vue d'établir un espace de prospérité et de bon voisinage, fondé sur les valeurs de l'Union et caractérisé par des relations étroites et pacifiques reposant sur la coopération* ».

⁷¹ A. Baghzouz, « Du processus de Barcelone à l'Union pour la Méditerranée : regards croisés sur les relations euro-maghrébines », in *L'Année du Maghreb*, 2009, pp.517-536.

⁷² V. COM (2008) 319 (Final), Bruxelles, 20-05-2008.

⁷³ L. Urdy, « L'Europe et la Méditerranée dix ans après Barcelone : voisins dorénavant ? » *L'Année du Maghreb 2004*, dossier « l'Espace euro-maghrébin », Paris, CNRS Éditions, 2006, p. 57-69.

§1. L'accord d'association euro-marocain de 1996

Avant de s'intéresser à l'étude de l'accord d'association euro-marocain de 1996 (B), il convient de s'intéresser sur le cadre juridique général des accords d'association conclus entre l'Union et les Etats tiers (A).

A. Le cadre juridique des accords d'association conclus entre l'Union et les Etats tiers

Avant de s'intéresser au cadre juridique régissant les accords d'association mettant en relation l'Union européenne d'une part et les Etats tiers d'autre part, il serait judicieux de tenter d'analyser ces derniers. Ainsi, dans la relation entre Etats en matière d'accords internationaux, le mot « Etats tiers » renvoie aux Etats qui ne sont pas parties auxdits accords. Dans ce sens, Ph. Braud précise que l'Etat tiers est « celui qui, par rapport à un acte juridique, à une instance arbitrale ou judiciaire et à la décision à laquelle elle aboutit, à une affaire, n'est pas Partie à cet acte ou à cette instance ou qui est étranger à cette affaire ⁷⁴ ». En droit des organisations internationales, un Etat tiers est celui qui n'est pas membre à celle-ci. C'est le cas pour l'Union européenne considérée comme organisation internationale. Par conséquent, les traités liant les Etats membres ne lient pas les Etats tiers de l'Union européenne.

La pratique de l'Union européenne révéla l'existence de quatre catégories d'Etats tiers susceptibles d'être liés par un accord international avec celle-ci⁷⁵. En effet, la première catégorie d'Etats tiers se constitue par les PTOM. La relation d'association avec ces Etats tiers se présentent comme la résultante des relations de l'époque coloniale⁷⁶. La deuxième catégorie concerne les Etats appartenant à la région méditerranéenne. En effet, à cette époque, la Communauté Economique Européenne (CEE) avait conclu des accords d'association avec

⁷⁴ Ph. Braud, « Recherches sur l'Etat tiers en droit international public », *R.G.D.I.P.*, 1968, p.22

⁷⁵ G. Isaac et M. Blanquet, *Droit général de l'Union européenne*, éd. Sirey, 6^e édition, 2006, p.167

⁷⁶ L. Cartou, J.L. Clergerie, A. Gruber et P. Rambaud, *L'Union européenne*, éd. Dalloz, 2004, 5^e édition, p.747.

certaines Etats tiers tels que Chypre⁷⁷, La Grèce⁷⁸, Malte⁷⁹ et La Turquie⁸⁰. Ensuite, cette liste d'Etats tiers méditerranéens s'élargira pour englober tous les Etats tiers méditerranéens du sud dont le Maroc. La troisième catégorie des Etats tiers ayant une relation d'association avec l'Union vise les Etats européens non candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Il s'agit des Etats liés par l'EEE avec l'Union européenne. L'objectif de cet accord étant de mettre en place la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux au sein de l'EEE. Pour ce faire, les Etats associés sont tenus de reprendre une partie essentielle des règles régissant les relations économiques et commerciales de l'Union européenne. Comme le précisa la Cour de justice, ces règles constituent principalement des dispositions fondamentales de l'ordre juridique communautaire⁸¹. La dernière catégorie d'Etats tiers liés par un accord d'association avec l'Union européenne se compose des Etats européens de l'Est souhaitant adhérer à l'Union européenne. Ainsi, pour chaque catégorie d'Etats tiers, l'Union européenne mit en place un instrument conventionnel différent. Il s'agit d'une forme de qualifications multiples.⁸²

Dans le cadre de ses compétences, l'Union européenne dispose de la capacité de conclure des accords internationaux avec les Etats tiers et les organisations internationales⁸³. Une question capitale mérite d'être évoquée, c'est le caractère global de ces accords d'association⁸⁴. En effet, contrairement aux accords purement commerciaux, il s'agit là, d'accords globaux dans le sens où ils couvrent non seulement le volet économique mais en

⁷⁷ Accord d'association signé le 19 décembre 1972

⁷⁸ Accord d'association signé le 9 juillet 1971

⁷⁹ Accord d'association signé le 5 décembre 1970

⁸⁰ Accord d'association signé le 12 septembre 1963

⁸¹ Avis 1/91 rendu le 14 décembre 1991, 2 la Cour de justice des Communautés européennes (paragraphe 41). La Cour a également noté que l'intention des parties contractantes était d'étendre à l'EEE le droit communautaire dans les domaines couverts par l'Accord, au fur et à mesure qu'il se créait, se développait ou se modifiait (paragraphe 4).

⁸² I. Bosse-Platière et C. Rapoport, « L'Etat tiers appréhendé par le droit de l'Union européenne » in *L'État tiers en droit de l'Union européenne*, éd. Bruylant, 2014, pp.9-40, Collection droit de l'Union européenne – Colloques, p.23

⁸³ Sur ce sujet, v. l'article 217 TFUE

⁸⁴ C. Degryse, Dictionnaire de l'Union européenne, éd. Larcier, 4e édition, 2011, p.18

plus les volets social, politique et culturel. C'est la nouvelle version des accords reflétant le caractère « global » du partenariat euro-méditerranéen⁸⁵.

L'étude des différents accords d'association conclus entre l'Union européenne et les Etats tiers, permet de constater qu'effectivement les domaines de coopération visés par ces accords sont généraux⁸⁶. Dans ce sens, L. Dubouis et C. Blumann précisèrent que « si la notion d'accord de commerce recouvre un contenu assez précis... en revanche, celle d'accord d'association... englobe un éventail très large de relations avec les pays tiers⁸⁷ ». Les accords d'association auront pour conséquence le développement des relations internationales de l'Union européenne⁸⁸.

Cette association dépasse le cadre des relations simplement commerciales. En effet, celle-ci pointe une coopération économique renforcée accompagnée d'une aide financière importante de la part de l'UE en faveur du pays partenaire⁸⁹. L'aide financière de l'UE est véhiculée à travers le Fonds européen de développement. L'accord de partenariat UE-ACP liant l'Union aux États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (États ACP) est le mieux placé pour concrétiser cette aide financière. Cet accord accorde progressivement aux États ACP libre accès au marché intérieur européen⁹⁰.

⁸⁵ Reference aux accords Maroc, Tunisie, Algérie,...

⁸⁶ Art.1 de l'accord d'association euro-marocain de 1996 indique « *Il est établi une association entre la Communauté et ses États membres, d'une part, et le Maroc, d'autre part. Le présent accord a pour objectifs de : fournir un cadre approprié au dialogue politique entre les parties afin de permettre le renforcement de leurs relations dans tous les domaines qu'elles estimeront pertinents au titre d'un tel dialogue,... mouvoir la coopération dans les domaines économique, social, culturel et financier* ».

⁸⁷ L. Dubouis et C. Blumann, *Droit matériel de l'Union européenne*, éd. LGDJ Lextenso éditions, 7e édition, 2015, p.771.

⁸⁸ *Idem*

⁸⁹ V. l'article 199 §3 du TFUE indiquant que « L'association poursuit les objectifs ci-après : ... Les États membres contribuent aux investissements que demande le développement progressif de ces pays et territoires ».

⁹⁰ Pour une étude plus approfondie se reporter à FENET (A) (dir) op. cit. p. 168 et suiv ; BLUMAN (C), DUBOUIIS (L), *Droit matériel de l'Union européenne*, Montchrestien, Paris, 2009, p. 709 et suiv.

L'association est un modèle de coopération qui stimulerait le cadre des relations avec les autres Etats tiers. Jean RIVERO parle « d'imitation des modèles étrangers en droit ⁹¹ ». C'est ainsi que les Etats du sud de la Méditerranée vont suivre la démarche des Etats comme la Grèce pour mener à bien leur intégration dans le marché unique européen. Eric AGOSTINI évoque la question de « circulation des modèles juridiques ⁹² ». Ainsi, selon cet auteur, les ordres juridiques nationaux en recevant des normes étrangères, les adaptent à leur droit et font évoluer la jurisprudence dans ce sens.

A l'origine, les accords d'association étaient considérés comme un moyen juridique préparant les Etats « européens » tiers à l'adhésion à l'Union européenne⁹³. En effet, il s'agissait d'une phase de préadhésion qui serait régie par ces accords « européens » d'association⁹⁴. Pour cette catégorie de pays, il est à préciser qu'il s'agit plutôt d'accords appelés « accords de stabilisation et d'association (ASA) ». Conformément à ce type d'accords, au bout d'une période déterminée, les Etats concernés parviendront à une association « pleine » avec l'Union européenne. Il s'agit des pays Balkans occidentaux⁹⁵. L'on peut considérer les ASA comme une catégorie spécifique destinée à régir les relations entre l'Union européenne et ces Etats de l'ex-Yougoslavie. Rappelons que pour les Etats du pourtour méditerranéen, l'Union créa des accords d'association « euro-méditerranéens ».

Par surcroît, il importe de préciser que tous les accords entre l'Union européenne avec les Etats tiers se fondent sur les principes du respect des droits de l'homme, la démocratie,

⁹¹ J. RIVERO, « Les phénomènes d'imitation des modèles étrangers en droit administratif », Pages de doctrine, t. 2, pp. 459 à 473

⁹² E. Agostini, « La circulation des modèles juridiques », in *Revue internationale de droit comparé*, vol. 42 n°2, Avril-juin 1990. Etudes de droit contemporain. pp. 461-467.

⁹⁴ C. Degryse, *Dictionnaire de l'Union européenne*, éd. Larcier, 4^e édition, 2011, p.19

⁹⁵ L. Cartou, J.L. Clergerie, A. Gruber et P. Rambaud, *L'Union européenne*, éd. Dalloz, 2004, 5^e édition, p.74 ; Sur cette question, il convient de noter qu'un accord de stabilisation et d'association entre l'Union européenne et le Kosovo fut signé le 22 octobre 2015 et entra en vigueur le 1^{er} avril 2016.

l'Etat de droit et l'économie de marché⁹⁶. D'ailleurs, l'article 21§1^{er} TUE indique nettement que « *L'action de l'Union sur la scène internationale repose sur les principes qui ont présidé à sa création, à son développement et à son élargissement et qu'elle vise à promouvoir dans le reste du monde: la démocratie, l'État de droit, l'universalité et l'indivisibilité des droits de l'homme et des libertés fondamentales, le respect de la dignité humaine, les principes d'égalité et de solidarité et le respect des principes de la charte des Nations unies et du droit international* ». D'ailleurs, le même article réaffirme que « *L'Union s'efforce de développer des relations et de construire des partenariats avec les pays tiers et avec les organisations internationales, régionales ou mondiales qui partagent les principes visés au premier alinéa* ». En outre, il importe de signaler que l'article 205 TFUE réitère que l'action extérieure de l'Union européenne repose sur les principes mentionnés à l'article 21 TUE. Par conséquent, il est indéniable d'affirmer que le respect des principes ou valeurs de l'Union constitue une référence indiscutable dans le cadre des accords d'association de l'Union européenne. Autrement dit, l'Union européenne s'efforce d'exporter son modèle de valeurs aux Etats tiers⁹⁷. Dans cet esprit, M. J. Rangel De Mesquita répertoria quatre catégories de valeurs censées être respectées par les Etats tiers de l'Union européenne. En effet, il s'agit en premier lieu, des valeurs « nucléaires » qui selon cet auteur incarnent l'identité de l'Union européenne constitués par exemple des droits de l'homme qui sont insérées dans les accords. Ensuite, l'auteur évoque une deuxième catégorie de valeurs qui caractérisent l'action extérieure de l'Union européenne notamment en matière humanitaire. A cela s'ajoute une troisième catégorie de valeurs qui est spécifique à la sécurité

⁹⁶ Sur les valeurs de l'Union européenne, l'article 2 TUE affirme que « *L'Union est fondée sur les valeurs de respect de la dignité humaine, de liberté, de démocratie, d'égalité, de l'État de droit, ainsi que de respect des droits de l'homme, y compris des droits des personnes appartenant à des minorités. Ces valeurs sont communes aux États membres dans une société caractérisée par le pluralisme, la non-discrimination, la tolérance, la justice, la solidarité et l'égalité entre les femmes et les hommes* ». Par conséquent, les relations extérieures de l'Union européenne devant se fonder sur les mêmes valeurs : V. l'art.3 al.5 du TUE « *Dans ses relations avec le reste du monde, l'Union affirme et promeut ses valeurs ...* ».

⁹⁷ M. J. Rangel De Mesquita, « Les valeurs clés de l'action extérieure de l'Union européenne à la lumière du traité de Lisbonne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, (dir.). L. Potvin-Solis, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.218

et PESC ou développement soutenable et coopération au développement. Enfin, le même auteur érigea une dernière catégorie de valeurs dans la relation de l'Union européenne avec les Etats tiers à savoir les « valeurs inhérentes à l'Ordre juridique international » telles que la dignité humaine⁹⁸.

Dans ce contexte de respect des valeurs communes de l'Union européenne, il convient d'indiquer que dans le cadre de la relation intra-européenne, c'est-à-dire la relation entre l'Union européenne et ses Etats membres, l'article 7 TUE prévoit un mécanisme de « suspension » appelée « clause de suspension ». Selon cette clause, un Etat membre qui transgresse de manière « grave et persistante » les valeurs de l'UE précisées par l'article 2⁹⁹, se privera des droits d'appartenance à l'Union européenne notamment « *les droits de vote du représentant du gouvernement de cet Etat membre au sein du Conseil*¹⁰⁰ ». Similairement, dans la relation extra-européenne, c'est-à-dire pour ce qui concerne la relation UE- Etats tiers, un mécanisme comparable fut créé à savoir celui de la clause de conditionnalité. Celle-ci s'inséra de façon systématique dans tous les accords d'association. De ce fait, il s'agit d'une façon de persuader les Etats partenaires à prendre en considération la dimension humaine dans leur relation avec l'Union européenne. A ce propos, l'Union européenne établit un «mécanisme de suspension» dans les accords avec les Etats tiers afin de permettre à celle-ci de répondre aussitôt en cas de manquement aux aspects fondamentaux de ces accords et plus précisément aux questions relatives aux droits de l'homme¹⁰¹.

⁹⁸ M. J. Rangel De Mesquita, *op.cit*, p. 223

⁹⁹ Art. 2 TUE dispose que «L'Union est fondée sur les valeurs de respect de la dignité humaine, de liberté, de démocratie, d'égalité, de l'État de droit, ainsi que de respect des droits de l'homme, y compris des droits des personnes appartenant à des minorités. Ces valeurs sont communes aux États membres dans une société caractérisée par le pluralisme, la non-discrimination, la tolérance, la justice, la solidarité et l'égalité entre les femmes et les hommes ».

¹⁰⁰ Art.7 § 3 TUE

¹⁰¹ Sur cette question, v. le rapport du Parlement européen sur la clause relative aux droits de l'homme et à la démocratie dans les accords de l'Union européenne, qui annonce que la suspension « *constitue une solution extrême dans les relations entre l'UE et les pays tiers, et qu'un système clair de sanctions devrait donc être élaboré afin de proposer une autre ligne de conduite, mais l'approche positive essentielle acceptée en ce qui concerne les droits de l'homme ne devrait pas exclure la possibilité de devoir suspendre temporairement la*

L'objectif de ce patrimoine commun de l'UE en matière de valeurs peut se présenter comme une façon d'assoir « sa capacité à penser et accomplir le destin qu'elle choisit ¹⁰² ». Aussi, selon L. Dubouis, ces valeurs légitiment l'action de l'Union à l'égard des Etats tiers ¹⁰³ et renforcent la sécurité de celle-ci contre ces Etats ¹⁰⁴.

Ces accords d'association trouvent leur fondement légal dans le titre III du TFUE intitulé « *La coopération avec les pays tiers et l'aide humanitaire* » et plus exactement dans son chapitre 2 « *La coopération économique, financière et technique avec les pays tiers* », notamment dans son article 217 TFUE. En effet, cet article prévoit la possibilité pour l'Union européenne de « *conclure avec un ou plusieurs États ou organisations internationales des accords créant une association caractérisée par des droits et obligations réciproques, des actions en commun et des procédures particulières* ».

Cet ensemble de dispositions des traités de l'Union européenne accorde un statut spécifique à l'Etat tiers assorti de droits et obligations. Le respect des valeurs de l'Union, déjà évoquées constitue une des obligations auquel l'Etat associé doit s'y plier ¹⁰⁵. Par ailleurs, l'Etat associé ne peut participer à la prise de décision au sein des institutions de l'Union. Le renvoi aux « procédures particulières » sous-tend qu'il n'existe pas une forme d'association « intérieure » desdits Etats au sein de l'Union. Autrement dit, de nombreuses organisations internationales prévoient des procédures de participation des Etats membres à la prise de

coopération sur la base d'une violation de la clause relative aux droits de l'homme et à la démocratie » ; Aussi, sur la même question, v. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - Le rôle de l'Union européenne dans la promotion des droits de l'homme et de la démocratisation dans les pays tiers /* COM/2001/0252 final */

¹⁰² L. Dubouis, « Les valeurs communes de l'Union européenne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.427-436, p.428

¹⁰³ L. Dubouis, « Les valeurs communes de l'Union européenne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.427-436, p.434

¹⁰⁴ L. Dubouis, « Les valeurs communes de l'Union européenne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.427-436, p.435

¹⁰⁵ Sur cette question, v. l'article 2 de l'accord d'association euro-marocain de 1996 qui prévoit que « *Le respect des principes démocratiques et des droits fondamentaux de l'homme, tels qu'énoncés dans la déclaration universelle des droits de l'homme, inspire les politiques internes et internationales de la Communauté et du Maroc et constitue un élément essentiel du présent accord* ».

décision au sein de leurs institutions (ONU, OACI...). Cela n'est pas le cas pour l'Etat associé de l'Union européenne. Dans ce cadre, le statut de l'Etat tiers se définit de manière « négative¹⁰⁶ » parce qu'il n'est pas un Etat membre. Pourtant, une forme d'association «extérieure» se met en place par la conclusion de cet accord d'association. D'ailleurs, c'est la seule qui serait permise. Pourtant, C. Rapoport explique que pour garantir une meilleure mise en œuvre de la norme de l'Union européenne par l'Etat tiers et son interprétation, ce dernier devrait participer à la prise de décision de l'Union¹⁰⁷. Pourtant, une forme de participation de l'Etat tiers fut instituée par l'accord d'association. Il s'agit de l'institution d'un organe mixte appelé « Conseil d'association » dont les décisions sont prises en commun par les deux parties à l'accord. Par conséquent, l'accord d'association donne lieu à une relation de coopération stable et institutionnalisée portant sur l'ensemble des politiques de l'Union.¹⁰⁸ Suivant cette logique, les décisions du Conseil d'association sont obligatoires pour les deux parties.

Dans le même esprit, conformément à l'accord euro-marocain relatif aux services aériens, nous verrons que le Maroc en tant qu'Etat tiers est invité à participer à certaines agences européennes, une participation sous sa forme d'association externe, bien évidemment. Ce caractère exclusivement externe de l'association de l'Etat tiers s'explique par le fait que l'Union est une organisation internationale spécifique qui se distingue des autres organisations internationales à vocation universelle. Il s'agit d'une organisation supranationale qui nécessite une intégration du droit des Etats membres de celle-ci et en parallèle, elle établit une relation d'association avec les Etats partenaires.

¹⁰⁶ I. Bosse-Platière et C. Rapoport, « L'Etat tiers appréhendé par le droit de l'Union européenne » in *L'Etat tiers en droit de l'Union européenne*, éd. Bruylant, 2014, pp.9-40, Collection droit de l'Union européenne - Colloques

¹⁰⁷ C. Rapoport, « La participation des Etats tiers à la prise de décision communautaire » in *La prise de décision dans le système de l'Union européenne*, ss. Dir ; M. Blanquet, éd. Bruylant, 2011, p. 275-313, Collection droit de l'Union européenne - Colloques

¹⁰⁸ Sur cette question, v. l'article 78 de l'accord d'association euro-marocain de 1996 qui annonce qu' « *Il est institué un Conseil d'association qui se réunit au niveau ministériel, une fois par an et chaque fois que nécessaire, à l'initiative de son président dans les conditions prévues par son règlement intérieur..* »

Par ailleurs, l'accord d'association conçoit un lien singulier entre l'Union européenne et l'État tiers associé. C'est ainsi que la Cour de justice de l'Union européenne qualifie la nature de l'association par l'existence de « liens privilégiés et particuliers avec un Etat tiers qui au moins partiellement participe au régime communautaire¹⁰⁹ ». Les accords d'association conclus avec les Etats tiers « lient » l'Union européenne ainsi que ses Etats membres. En effet, l'article 216 § 2 TFUE dispose que « *Les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres* ». D'ailleurs, la Cour de justice plaça les accords conclus entre l'Union et les Etats tiers au-dessus du droit dérivé¹¹⁰. Parallèlement, les accords d'association lient également les Etats tiers. Dès lors, il s'agit d'un lien tridimensionnel renvoyant à trois ordres juridiques différents : celui de l'Union européenne, celui des Etats membres et celui de l'Etat tiers associé.

En plus du caractère global des accords d'association, ceux-ci sont de nature mixte. En effet, en raison de la globalité des domaines visés par ces accords, leur objet dépasse le seul champ d'intervention de l'Union européenne. Par conséquent, les accords d'association sont qualifiés d'accords « mixtes » dans la mesure où ils couvrent les domaines des Etats membres également. Ainsi, ils sont conclus d'une part par les Etats membres et l'Union européenne et d'autre part avec l'Etat tiers¹¹¹.

Parmi les accords d'association, l'on s'intéressera plus particulièrement à l'accord d'association euro-marocain de 1996. Celui-ci se présente comme un accord mixte puisque, reprécisons-le, il couvre une série variée de domaines de coopération entre les deux parties. Au nombre des différents secteurs visés par cet accord, l'on trouve le transport. En effet, celui-ci relève des compétences partagées de l'Union et de ses Etats membres. Cela confirme que cet accord possède bien le caractère mixte. D'ailleurs, en matière de conclusion de ces

¹⁰⁹ CJUE, 30 septembre 1987, *Demirel*, aff. 12/86, Rec., p. 3719.

¹¹⁰ CJCE, 12 décembre 1972, *International Fruit Company*, aff. jtes 21 à 24/72 Rec., p. 1219

¹¹¹ J. Rideau, *Droit institutionnel de l'union européenne*, éd. LGDJ Lextenso éditions, 6^e édition, 2010, p.265

accords mixtes, le traité de Lisbonne a atténué le rôle de la Commission dans la mesure où celle-ci n'est plus considérée comme négociatrice. Dès lors, cette mission est confiée à un négociateur spécialisé.¹¹² Aussi leur négociation nécessitera, en plus de la décision du Conseil, l'accord collectif des États.

B. L'accord d'association euro-marocain, une expression d'une volonté d'alignement normatif

Tout d'abord, il serait judicieux de préciser la nature de l'accord d'association euro-marocain conclu en 1996. En toute évidence, il s'agit d'un traité bilatéral relevant de la Convention de Vienne sur le droit des traités. De ce fait, il répond aux exigences internationales en matière de conclusion des traités et il répond également aux différentes procédures internes de son insertion dans les ordres juridiques internes des États membres ainsi que celui du Royaume du Maroc.

D'autre part, il est notoire de rappeler qu'il s'agit d'un accord mixte puisque l'article 1^{er} dudit accord précise clairement qu'« *Il est établi une association entre la Communauté et ses États membres, d'une part, et le Maroc, d'autre part.* ». D'ailleurs le titre de l'accord annonce bien qu'il s'agit d'un accord mixte puisqu'il est intitulé « *Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part* ». Suivant son titre, l'accord lie d'une part les Communautés européennes (nous parlons aujourd'hui de l'Union européenne depuis le traité de Lisbonne, celle-ci possède la personnalité juridique) et les États membres de l'Union d'une part et l'État tiers qui est le Maroc. La nature variée des domaines traités par cet accord

¹¹² Sur ce sujet, l'article 218 TFUE § 3 déclare que « *La Commission, ou le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité lorsque l'accord envisagé porte exclusivement ou principalement sur la politique étrangère et de sécurité commune, présente des recommandations au Conseil, qui adopte une décision autorisant l'ouverture des négociations et désignant, en fonction de la matière de l'accord envisagé, le négociateur ou le chef de l'équipe de négociation de l'Union* ».

conduit à déduire qu'il s'agit d'un accord mixte. D'ailleurs, le caractère mixte de l'accord renvoie à la compétence de la CJUE¹¹³

Considérer que le Maroc est un Etat tiers qui serait amené à reprendre le droit de l'UE mais sans participer aux décisions de l'UE car ce privilège appartient exclusivement aux Etats membres. Néanmoins, ce qu'on demande au Maroc c'est un « rapprochement des législations » presque dans tous les domaines de coopération. Un rapprochement économique¹¹⁴ (art.43). Ce que vise l'Union européenne c'est la mise en place d'un marché commun maghrébin qui serait aligné sur les réglementations de l'Union européenne en matière économique : « *La coopération encouragera l'intégration économique intramaghrébine par la mise en œuvre de toute mesure susceptible de concourir au développement de ces relations intra-maghrébines* » (art.43§3). Cette intégration économique par le biais d'un alignement de l'économie marocaine sur celle de l'Union européenne nécessite un alignement normatif. En effet, ce dernier est également manifesté par l'accord euro-marocain de 1996 (art.52). Cet alignement normatif trouve son fondement dans l'idée de rapprochement normatif visé par l'art.52 « *La coopération vise à aider le Maroc à rapprocher sa législation de celle de la Communauté dans les domaines couverts par le présent accord* ». Cela confirme parfaitement notre thèse sur l'alignement normatif général du droit marocain sur le droit de l'Union puisqu'il est bien noté que le Maroc est appelé à rapprocher sa législation « *dans les domaines couverts par le présent accord* ».

A l'échelle régionale, les accords d'association issus du Partenariat euro-méditerranéen ont mis en place un « droit d'association euro-méditerranéen ». Et au niveau euro-marocain, un « droit d'association euro-marocain » a vu le jour. Il importe de noter que ce droit d'association répond à deux logiques. La première est une logique de coopération

¹¹³ CJCE, 19 mars 2002, Commission c Irlande, aff. C-13/00

¹¹⁴ Art.43 §2 « la coopération portera prioritairement sur les secteurs propres à faciliter le rapprochement des économies marocaine et communautaire ».

internationale, du point de vue du droit marocain et la seconde est une logique d'association. C'est la logique d'association qui l'emportera dans la relation euro-marocaine. Elle se traduit, rappelons-le par des mécanismes prévus préalablement pour les Etats demandant l'adhésion l'Union européenne

L'accord d'association euro-marocain de 1996 se présente comme la dimension bilatérale du PEM. Il remplace l'accord de coopération entre le Maroc et la Communauté européenne de 1976¹¹⁵. Il est considéré comme un traité bilatéral conclu entre une organisation internationale et un Etat tiers. Conformément aux dispositions constitutionnelles, celui-ci prime sur le droit marocain. Pour le rendre effectif, rappelons-le, une loi de transposition (ou un dahir) l'insérera au sein de l'ordre juridique du Maroc¹¹⁶.

Du côté européen, cet accord se fonde, rappelons-le sur les dispositions de l'article 217 TFUE. De plus, dès sa conclusion, il fait partie intégrante du droit primaire de l'Union européenne¹¹⁷. Et il importe de souligner que l'accord d'association euro-marocain exerce des effets sur le droit interne des Etats membres et donc sur les ressortissants européens. De ce fait, il bénéficie des principes de l'effet direct et de la primauté du droit de l'Union européenne. Par conséquent, les particuliers auront la possibilité de l'invoquer devant les juridictions nationales¹¹⁸.

Du côté marocain, cet accord d'association se présente comme un projet ambitieux d'alignement normatif de normes couvertes par celui-ci¹¹⁹. Parmi ces domaines visés par ledit accord, l'on trouve le transport aérien. Ici, le Maroc sera invité à reprendre « en bloc » toutes

¹¹⁵ Sur cette question, V. les dispositions de l'article 96 de L'accord d'association euro-marocain de 1996.

¹¹⁶ L'accord d'association Maroc-Union européenne de 1996 fut Promulgué par Dahir n° 1-96-78 du 11 août 1996, publié au bulletin officiel n° 4936 du 20 septembre 2001 et entré en vigueur le 1^{er} mars 2000.

¹¹⁷ V. CJUE, 30 avril 1974, *R. & V. Haegeman contre État belge*, 181/73, *Rec.*, p. 449. A ce propos, le §5 précise que « les dispositions de l'accord forment partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celui-ci dans l'ordre juridique communautaire ».

¹¹⁸ V. CJUE, 30 septembre 1987, *Demirel*, 12/86, *Rec. p. 3719*.

¹¹⁹ V. Art.52 déjà cité de l'accord intitulé « rapprochement des législations ».

les législations y compris celle du transport aérien. Une vision reconfirmée par l'accord de 2006 relatif aux services aériens. C'est pour cette raison que l'on ne peut qualifier cette logique de rapprochement mais plutôt d'alignement car, rappelons-le, le Maroc à lui seul incombe la reprise de l'acquis de l'Union y compris celui du transport aérien. A partir de cela, l'on sera en mesure de comparer la situation du Maroc à celle d'un Etat candidat à l'adhésion à l'Union européenne. Pourtant, comme l'a signalé A. Bencheneb, l'Etat candidat a pour mobile l'adhésion et l'Etat associé seulement une association¹²⁰.

Ainsi, la réussite de cet accord d'association euromarocain dépendra de la volonté de mise en pratique des normes « identiques » au sein de chaque ordre juridique. Rappelons-le, l'alignement normatif comme concept ne figure dans aucun texte de la doctrine juridique. Celle-ci parle principalement de l'harmonisation. Dès lors, celle-ci, au sens large, désigne toutes les formes de rapprochement des législations (y compris l'unification¹²¹). Au sens étroit, l'harmonisation se considère comme un processus permettant d'aboutir à une « équivalence conceptuelle » entre normes relevant d'ordres juridiques différents¹²².

L'accord d'association de 1996 vise un rapprochement des législations en matière de transport aérien. Cependant, l'accord d'association relatif aux services aériens dépasse ce stade de rapprochement mais plutôt un alignement. Cet alignement normatif répondra aux besoins d'une volonté commune en dernier ressort malgré qu'au préalable, cela ne réponde

¹²⁰ A. Bencheneb, « L'harmonisation du droit et le partenariat euroméditerranéen » in *Le partenariat euroméditerranéen. Le processus de Barcelone ; nouvelles perspectives. Actes du colloque du 14 décembre 2001*, Lyon, éd. Bruylant Bruxelles, 2003, pp. 209-222.

¹²¹ A. Chamboredon et C. Schmid, « Pour la création d'un "Institut européen du droit", entre une unification législative ou non législative, l'émergence d'une science juridique transnationale en Europe », in *RIDC*, 2001, 3, p. 687

¹²² J. Rueda, « Réflexions sur la notion d'internationalité en droit » in *Revue de la recherche juridique*, 2003, I, p.115

qu'à la volonté unilatérale de l'Union européenne. Cette combine nous rappellera la technique employée par l'unification¹²³.

Il convient de préciser que la Commission européenne encourage l'harmonisation des normes entre l'Union et les Etats associés. C'est ainsi qu'elle affirme que « les perspectives liées à la création d'une zone de libre-échange ne pourront se réaliser pleinement que si elles sont accompagnées de mesures de soutien dans les domaines tels que l'harmonisation des normes et des règlements techniques, ainsi que des conditions environnementales, sanitaires et phytosanitaires¹²⁴».

Bien que les accords d'association impliquent une harmonisation normative, le degré d'importance de la substance du droit de l'Union européenne aboutit en définitive à un alignement inéluctable du droit de l'Etat associé¹²⁵.

Le défi auquel le Maroc est confronté est le défaut de référence claire à l'harmonisation dans le corps de l'accord d'association nonobstant l'existence de l'expression du rapprochement normatif.

La diversité des buts poursuivis entre l'Union et le Maroc ainsi que les moyens faibles dont celui-ci dispose suppose que l'acquis de l'Union européenne n'est pas systématiquement transposable dans son droit. Une transposition « partielle » est la seule qui serait envisageable dans le cadre de l'accord d'association.

¹²³ M. Matteucci, « Aperçu sommaire de l'état de l'unification du droit » *In Revue internationale de droit comparé*. Vol. 25 n°4, Octobre-décembre 1973, pp. 865-872

¹²⁴ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 13 février 2002 SEC (2002) 159 final

¹²⁵ N. Ferliche, « La contribution des accords d'association à la méditerranisation du droit des affaires » *in Vers une lex mercatoria mediterranea. Harmonisation, unification, codification du droit de l'Union pour la Méditerranée*, éd. Bruylant Bruxelles, 2012, p. 173-199

Par surcroît, il est à noter que les accords du partenariat euro-méditerranéen reposent sur un modèle similaire. Pourtant, ils ne sont pas identiques. En effet, chacun des partenaires agira en fonction de son niveau de développement économique et des structures sociales et institutionnelles dont il dispose¹²⁶.

En outre, il serait intéressant d'évoquer la question de conditionnalité¹²⁷ des accords d'associations. Ainsi, une clause démocratique est insérée dans ces accords¹²⁸. Ainsi après avoir insisté sur l'importance des principes de la Charte des nations unies et plus particulièrement « l'attachement au respect des droits de l'Homme et aux libertés politiques et économiques qui constituent le fondement même de l'association », les parties manifestent leur volonté d'ériger le respect de ces droits en obligation juridique. Ainsi, l'article 2 de l'accord d'association euro-marocain mentionne que : « *le respect des principes démocratiques...inspire les politiques internes et internationales de la Communauté et du Maroc et constitue un élément essentiel du présent accord* ».

Le terme « un élément essentiel de l'accord » renvoie à l'article 60 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, intitulé « Extinction d'un traité ou suspension de son application comme conséquence de sa violation ». En effet, « une violation substantielle d'un traité bilatéral par l'une des parties autorise l'autre partie à invoquer la violation comme motif pour mettre fin au traité ou suspendre son application en totalité ou en partie ». Ainsi une violation substantielle dans le cadre d'un accord bilatéral permet à la partie lésée de mettre un terme au traité ou de le suspendre totalement ou partiellement.

¹²⁶ E. Lannon, « Le partenariat euro-méditerranéen : éléments d'une analyse juridique » in *Le partenariat euro-méditerranéen vu du sud*, éd. L'harmattan, 2001, pp.187-230

¹²⁷ B. Simma., J. B. Aschenbrenner et C. Schulteye, « Observations relatives aux droits de l'homme en ce qui concerne les activités de coopération au développement de la communauté européenne », P. Alston (dir.) in *L'Union européenne et les droits de l'Homme*, pp.596-597.

¹²⁸ G. Otis, « La conditionnalité démocratique dans les accords d'aide au développement conclu par l'Union européenne », actes de la table ronde préparatoire n°3, p.150.

Concernant le rapprochement des législations en matière de transports, notons que l'article 55 de l'Accord d'association UE-MAROC couvre le domaine des transports. Dans son alinéa a), cet article précise ce que suit : « la coopération vise à la restructuration et la modernisation des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires d'intérêt commun en relation avec les grands axes de communication transeuropéens ». L'alinéa b) du même article met l'accent sur la définition et la mise en place des mêmes standards de fonctionnement de l'Union. De plus, l'alinéa d) affirme également que cette coopération entre l'Union et le Maroc vise une amélioration progressive de la gestion aéroportuaire et du trafic aérien.

En effet, en matière de transports, le PEM vise le développement des transports de marchandises et la mobilité des personnes dans la région euro-méditerranéenne. Le transport est un facteur indispensable pour la réalisation de la zone de libre-échange.

Cette dynamique d'alignement ressentie dans la Déclaration de Barcelone ainsi que dans l'accord d'association euro-marocain est également exprimée dans les conclusions des participants. Puisqu'elles « soulignent l'importance de développer et d'améliorer les infrastructures, notamment par la création d'un système de transport efficace » et « s'engagent à respecter les principes du droit maritime international...et le libre accès au fret international... ».

De plus, le programme de travail annexé à la Déclaration de Barcelone de 1995 prévoit que la coopération dans le secteur des transports ciblera « la mise en place d'un système de transport multimodal air-mer dans la région méditerranéenne, à travers l'amélioration et la modernisation des ports et aéroports, la suppression de restrictions injustifiées, la simplification des procédures, le renforcement de la sécurité maritime et aérienne, l'harmonisation des règles environnementales à un niveau élevé, y compris un

contrôle plus efficace de la pollution due aux transports maritimes, et la mise en place de systèmes harmonisés de gestion du trafic » et « la connexion des réseaux méditerranéens de transport aux réseaux transeuropéens, afin d'assurer leur interopérabilité ».

Dans le même sens, la Commission¹²⁹ exprime son souhait d'accroître un réseau de transport efficace, sûr, respectueux de l'environnement et concurrentiel. Ainsi, pour ce faire, la suppression des entraves à la libre circulation entre l'Union et chacun des pays tiers partenaires est fondamentale.

En effet, l'importance du secteur des transports a incité les pays partenaires euro-méditerranéens à se réunir sous les auspices du « Forum euro-méditerranéen des transports ». Cette nouvelle enceinte est venue livrer un nouvel effort au développement de ce secteur. Créé dans le cadre du PEM, le Forum euro-méditerranéen des transports se compose des partenaires euro-méditerranéens, de la Commission européenne (Direction générale TREN - Transport et Energie), des institutions financières internationales (BEI- Banque mondiale) et des organisations internationales concernées (OMI, OACI)¹³⁰. Le mandat de ce Forum consiste à préparer un plan d'action pour les transports en Méditerranée. Ce plan d'action s'appuie sur le programme de travail annexé à la Déclaration de Barcelone.

Comme on l'a précisé plus haut, au niveau bilatéral le PEM se traduit par l'accord d'association euro-marocain de 1996. Plusieurs instruments ont été mis en œuvre pour accompagner la coopération euro-marocaine. Il s'agit du Conseil d'association au niveau ministériel, du Comité d'association au niveau des hauts fonctionnaires ainsi que des comités

¹²⁹ La communication du 16 janvier 1998(Com (1998) 7 final sur le partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports).

¹³⁰ B. Rajot, « Qu'a fait l'Union européenne dans le domaine des transports dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen ? » in *Le partenariat euro-méditerranéen. Le processus de Barcelone : nouvelles perspectives*. Actes de colloque du 14 décembre 2001, Lyon, éd. Bruylant, 2003, p. 287-307

et sous-comités thématiques. Ainsi pour le transport, et dans le cadre de l'accord d'association UE-Maroc, un sous-comité commun a été créé¹³¹.

Le sous-comité UE-Maroc sur l'environnement, les transports et l'énergie, a tenu sa première réunion à Bruxelles en 2003. Ainsi la partie européenne du sous-comité a affirmé son souhait d'entrer en négociation avec le Maroc pour conclure un accord bilatéral en transport aérien. En outre, ce sous-comité envisagea la possibilité de mettre en œuvre un mécanisme de jumelage pour promouvoir le rapprochement des législations en matière maritime¹³².

A travers l'analyse des articles de l'accord d'association cités plus haut, on remarque bien que l'Union manifeste l'amorce d'une ambition d'alignement de la législation marocaine sur l'acquis de l'Union. Le projet d'une telle coopération dans la région du bassin méditerranéen est d'instaurer une zone de libre-échange entre tous les pays partenaires et en l'occurrence entre l'Union et le Maroc.

Cette zone de libre-échange obéit à un échéancier de douze ans pour aboutir à une exemption des droits de douane et une interdiction de créer de nouveaux droits et taxes¹³³.

Une particularité de coopération internationale caractérise la relation euro-méditerranéenne et donc euro-marocaine. En effet, C. Vadcon évoque la notion de « droit international du partenariat¹³⁴ » pour caractériser ce type de relation. De son côté, V. Huet mentionne la notion d'intégration des pays méditerranéens dans l'économie mondiale¹³⁵.

¹³¹ Les relations du Maroc avec l'Union européenne : du partenariat au statut avancé, voir le rapport du ministère de l'économie et des finances marocain, direction des études et des prévisions financières, 2007 <http://www.finances.gov.ma/depf/depf.htm> Consulté le 3mars 2015

¹³² Sur cette question, V. <http://www.aujourd'hui.ma/une/aufildesjours/examen-de-la-coopération-u-e-maroc-en-matiere-d-environnement-de-transport-et-d-energie—30938> Consulté le 3mars 2015

¹³³ Ali BENCHENEB, L'harmonisation du droit et le partenariat euro-méditerranéen. *op.cit.*, p.213

¹³⁴ C.Vadcon, « Relations nord-Sud : vers un droit international du partenariat ? », *JDI*, 1995, p. 599.

¹³⁵ V.Huet, « L'Union pour la méditerranée : gage de stabilité régionale ? », *RDP*, 2009, pp. 197 et s.

Comme on a vu plus haut, au lendemain de l'accord d'association UE-Maroc, le Maroc et l'Union ont manifesté leur ambition de rapprocher leurs législations en matière de transport maritime tout d'abord avant de s'orienter vers le secteur aérien. Il fallut attendre ainsi l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens pour approfondir la coopération euro-marocaine en la matière.

§2. L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens UE-Maroc de 2006

A la fin des années 1990, l'Union européenne a créé un marché unique du transport aérien avec ses Etats membres¹³⁶. La création de ce marché unique du transport a fortement transformé l'industrie des transports aériens et a aidé à accroître les transports aériens en Europe.

A partir de 2004, un train de mesures concernant la gestion du trafic aérien et visant la réalisation de l'objectif de « ciel unique européen¹³⁷ », a permis une utilisation efficace de l'espace aérien européen pour répondre aux exigences de tous ses utilisateurs.

Néanmoins, le marché du transport aérien en provenance ou à destination de l'Union était déstabilisé par la multitude des accords bilatéraux conclus entre un Etat de l'Union et un Etat tiers. Ainsi, l'Union européenne ne disposait d'aucune influence sur les décisions prises en matière de transport aérien au sein de l'OACI¹³⁸. Les arrêts « open skies¹³⁹ » du 5

¹³⁶ Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

¹³⁷ Règlement (CE) no 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre).

¹³⁸ Valentin BURUIANA, Les relations extérieures de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien, 18 juillet 2005, Questions d'Europe, n°221, Fondation Robert Schuman <http://www.robert-schuman.eu/fr/supplements-lettre/0221-les-relations-externes-de-l-union-europeenne-dans-le-domaine-du-transport-aerien>

¹³⁹ Arrêt du 5. 11. 2002 CJUE — Affaire C-467/98

novembre 2002 ont mis fin à cette absence de compétence extérieure de l'Union en matière de transport aérien. Ainsi l'Union se voit compétente pour négocier et entretenir des accords extérieurs avec les pays tiers en matière de transport aérien.

Le Maroc est ainsi le premier pays tiers méditerranéen ayant conclu un accord relatif aux services aériens avec l'Union européenne.

Au-delà de la création de ce marché unique, les autorités européennes ont instauré, à l'extérieur des frontières de l'Union, un espace aérien européen commun (EAEC) où s'appliqueraient des règles uniformes, tant sur le plan économique et commercial que sur le plan des normes de sécurité et de contrôle. Cette harmonisation destinée à garantir les conditions de sécurité les plus élevées et une concurrence loyale doit toucher en premier lieu les pays voisins dont le Maroc³⁴. En raison du statut avancé de la relation entre le Maroc et l'Union européenne, l'accord avec le Maroc aboutira à une intégration complète, en deux phases, du marché aérien.

Le Maroc est ainsi le premier pays tiers méditerranéen ayant conclu un accord relatif aux services aériens avec l'Union européenne.

Au-delà de la création de ce marché unique, les autorités européennes ont instauré, à l'extérieur des frontières de l'Union, un espace aérien européen commun (EAEC) où s'appliqueraient des règles uniformes, tant sur le plan économique et commercial que sur le plan des normes de sécurité et de contrôle. Cette harmonisation destinée à garantir les conditions de sécurité les plus élevées et une concurrence loyale doit toucher en premier lieu les pays voisins dont le Maroc¹⁴⁰.

¹⁴⁰ <http://www.senat.fr/rap/106-228/106-2283.html>

En raison du statut avancé de la relation entre le Maroc et l'Union européenne, l'accord avec le Maroc aboutira à une intégration complète, en deux phases, du marché aérien marocain dans le Marché aérien unique. Ce Marché est fondé sur les trois piliers que sont la convergence réglementaire (reprise de l'acquis communautaire en matière d'aviation, participation au Ciel unique européen), une assistance technique ciblée (à travers des outils tels que le PAST) et une ouverture des marchés aussi grande que possible. Il en résultera un environnement commercial ouvert où les opérateurs seront libres de leurs choix commerciaux et où ils opéreront selon les normes les plus élevées en matière de sécurité, sûreté de l'aviation et de protection du consommateur.

L'accord aérien euro-méditerranéen n'est pas un simple accord d'ouverture des marchés car les deux parties sont également convenues de procéder à un alignement général des règles aériennes sur les éléments principaux de la législation communautaire, y compris en matière de sécurité, de règles économiques et notamment de concurrence, de gestion du trafic aérien et de protection du consommateur. L'ouverture des marchés entre le Maroc et l'UE européenne interviendra quant à elle de manière progressive et offrira des avantages nouveaux aux passagers et aux compagnies des deux parties.

Enfin, cet accord fournit un exemple de ce qu'il est possible d'atteindre dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen.

A. Un accord réaffirmant le rapprochement des législations entre le Maroc et l'UE

Le titre II de l'accord est relatif à « la coopération réglementaire » (articles 14 à 20). Celle-ci porte notamment sur la sûreté de l'aviation civile. Elle passe par la mise en œuvre,

par le Maroc, d'une partie de la réglementation de l'Union européenne. Le titre II évoque le recours à l'inspection des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne (article 14), la mise en œuvre des contrôles de sécurité des passagers, de leurs bagages et du fret et l'assistance en matière de sûreté aérienne (article 15) et la gestion du trafic aérien (article 16).

L'article 14, ainsi que les articles 16 à 20 prévoient l'application de la législation de l'Union européenne dans six domaines : – sécurité de l'aviation, – gestion du trafic aérien, – protection de l'environnement, – protection des consommateurs, – systèmes informatisés de réservations et aspects sociaux.

L'annexe IV intitulé « Dispositions transitoires » affirme que « La mise en œuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord ».

L'annexe VI à l'accord énumère, dans ces différents domaines, chacun des vingt-huit règlements ou directives applicables, en tout ou partie, aux relations entre le Maroc et l'Union européenne pour l'exploitation des services aériens. L'accord prévoit ainsi une « convergence réglementaire » qui doit conduire à terme le Maroc à reprendre l'ensemble des dispositions relatives aux services aériens.

Il s'agit d'un accord euro-méditerranéen spécifique au transport aérien. L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens conclu entre le Maroc et l'Union européenne traite de la question des transports aériens avec le Maroc. Cet accord remplace les accords

bilatéraux existants entre les États membres et ce dernier (article 25). Il s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen.

Dans le cadre de la relation UE / Maghreb, le transport des passagers s'opère principalement par voie aérienne.

Cet accord s'inscrit dans le cadre de la « feuille de route » adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation civile. Le but principal de cette politique est la création d'un espace aérien commun élargi avec les pays voisins de l'Union pour 2010.

Cet accord vise à organiser progressivement l'ouverture réciproque des marchés aériens de l'Union européenne et du Maroc. Il comporte, par conséquent, des dispositions relatives à l'octroi de droits de trafic, aux autorisations d'exploitation des entreprises de transport aérien, aux redevances et droits de douane, à la représentation commerciale des entreprises, aux tarifs et transferts de recettes¹⁴¹.

Il vise également à créer des conditions de concurrence équitables en introduisant l'interdiction des subventions et le respect des règles de concurrence figurant dans l'accord d'association euro-méditerranéen signé en février 1996.

Le Maroc est considéré comme l'un des partenaires les plus ouverts du partenariat euro-méditerranéen.

L'accord avec le Maroc est fondé sur une approche à deux dimensions. Il s'agit d'abord d'une ouverture progressive du marché basée sur la libéralisation totale de tout le trafic direct entre un pays voisin et l'UE (et, ultérieurement, du trafic passant par des points

¹⁴¹ Voir : <http://www.senat.fr/ue/pac/E3137.html>

intermédiaires ou se poursuivant vers des points au-delà¹⁴²). Ensuite, c'est un processus progressif d'harmonisation de la réglementation, par lequel le Maroc s'engage à transposer progressivement dans sa législation nationale les règles et règlements de l'UE en matière de sécurité aérienne, de sûreté, de navigation aérienne, de protection de l'environnement et des consommateurs¹⁴³.

B. La transposition marocaine de l'acquis de l'Union européenne en droit des transports

Dans le cadre de son rapprochement des législations et de la mise en œuvre de l'annexe VI de l'accord relatif aux services aériens entre le Maroc et l'UE, le Maroc a entrepris des actions de convergence réglementaire, dont notamment : Projet de Loi 40-03 portant code de l'aviation civile avait été adopté par le Conseil du Gouvernement Marocain le 25 juin 2015. Le projet de code de l'aviation civile entra en vigueur après sa publication par le Bulletin Officiel n°6474 du 16 juin 2016¹⁴⁴.

Ce texte a pour objet de fixer un nouveau cadre juridique et de répondre aux dispositions des conventions internationales relatives à l'aviation civile et d'assurer un transport aérien efficace avec un haut niveau de sécurité et de sûreté pour faire face aux défis de la mondialisation et de la concurrence¹⁴⁵. En effet, ce projet de loi constitue une réforme générale du système juridique appliqué actuellement au Maroc, en insérant les règles et principes formulés par les conventions internationales, notamment la convention relative à

¹⁴² Train de mesures pour la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation, Bruxelles, le 27 septembre 2012, voir : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-714_fr.htm

¹⁴³ Annexe au procès-verbal de la séance du 31 janvier 2007 du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc d'autre part présenté au nom de M. Dominique DE VILLEPIN Premier ministre, par M. Philippe DOUSTE-BLAZY, ministre des affaires étrangères.

¹⁴⁴ Cette loi est promulguée par le dahir n°1-16-61 du 24 mai 2016.

¹⁴⁵ <http://www.mtpnet.gov.ma/aerien/Strategie/Pages/Strategie-developpement-aviation.aspx>. Site officiel du gouvernement marocain.

l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens signé à Bruxelles le 12 décembre 2006¹⁴⁶.

Ce projet véhicule les principes de base permettant l'exploitation permanente et la mise à niveau de l'espace aérien. Il vise également l'institution d'une instance spécialisée dans les missions relatives à la sûreté et la sécurité de l'aviation civile au Maroc. De plus, ce projet de loi consolidera le rôle de la direction générale de l'aviation civile pour mieux accomplir ses fonctions de contrôle des engagements des intervenants en cas de difficulté ou infraction aux textes en vigueur en matière de sûreté et de sécurité.

Dans ce cadre, en premier lieu, l'on peut citer l'arrêté n°2388-09 du 11/11/2009 amendant l'arrêté n° 544-00 du 02/11/2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien ; ainsi que l'arrêté n°1209-09 relatif à la médecine aéronautique. En second lieu, l'on évoque l'arrêté n° 1565-09 du 12 juin 2009 fixant les conditions de fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne.

Par voie de conséquence, l'état d'avancement de l'autorité marocaine dans le cadre de la convergence règlementaire en matière de transport aérien se trouve soutenu par l'Union.

Par ailleurs, en dehors de cet ensemble de dispositions juridiques déjà en vigueur au Maroc, d'autres projets de règlements sont en cours de réalisation, notamment celui de l'arrêté amendant l'arrêté n°1390-02 relatif aux équipements généraux et spécifiques des aéronefs, ou encore le projet d'arrêté relatif à la conduite des enquêtes accidents d'aviation

¹⁴⁶Sur ce sujet, V. « Un nouveau cadre juridique pour l'aviation civile au Maroc », 25/06/2015 sur <http://www.menara.ma/fr/actualit%C3%A9s/maroc/2015/06/25/1642144-un-nouveau-cadre-juridique-pour-laviation-civile-au-maroc.html>

survenus sur le territoire du Maroc. Aussi, il convient de citer le projet d'arrêté abrogeant et remplaçant l'arrêté n°545-72 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ainsi que celui relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique au sol. A cela s'ajoute, le projet de décret modifiant le décret n°2-98-1011 portant création du comité national de sûreté et des comités locaux de sûreté des aéroports.

Conformément aux recommandations de l'OACI, le décret n°2-98-1011 du 12 hija 1419 (30 mars 1999¹⁴⁷) Portant création d'un Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et de Comités Locaux de Sûreté d'Aéroport, a vu le jour. Et on assiste en outre à l'élaboration d'un autre décret n°2-99-1076 du 29 moharrem 1421 (4 mai 2000) approuvant le programme national de sûreté, relatif à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

¹⁴⁷ Bulletin Officiel n°4796 du 14 safar 1421 (18-05-2000).

Section 2 : Les dispositifs de la politique européenne de voisinage et du statut avancé UE-Maroc

En 2003, l'Union européenne lance la politique européenne de voisinage (PEV) qui complète le partenariat euro-méditerranéen.

A travers la politique européenne de voisinage, rappelons-le, l'UE tente de prévenir la création de nouvelles lignes de démarcation entre l'UE élargie et ses voisins de l'est et du sud de la Méditerranée. La PEV vise plus loin en allant au-delà des relations existantes en vue de créer une intégration économique basée sur intégration juridique. Avec les pays concernés, l'UE a négocié des Plans d'Action reprenant des objectifs de réformes pour une durée de 5 ans dans tous les secteurs de coopération y compris, naturellement le secteur aérien.

Le premier Plan d'action UE-Maroc a constitué un outil favorable pour les deux parties pendant quelques années puis a nécessité une actualisation. Un nouveau Plan d'Action UE-Maroc a été adopté en décembre 2013.

A partir de là, la PEV se présente comme un nouveau cadre offrant aux voisins de l'Est et du Sud plusieurs avantages qui étaient préalablement destinés aux seuls États membres. Il s'agit de l'intégration dans le marché intérieur, la participation aux programmes de l'Union et la coopération aux réseaux de transport. C'est sur la base de cette PEV que V. Correia parle de l'« exportation du droit européen de l'aviation civile aux États participant à la politique européenne de voisinage¹⁴⁸ » dont fait partie le Maroc. Par voie de conséquence, cela réaffirme notre thèse sur l'alignement normatif marocain, fondée ici, sur la PEV.

§1. Les instruments de la politique européenne de voisinage UE-MAROC

Le mécanisme clé de la politique de voisinage est le plan d'action bilatéral PEV mutuellement convenues entre l'UE et chaque pays partenaire. Comme on l'a cité plus haut, le

¹⁴⁸ V. Correia, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, éd. Brulant Bruxelles, éd. 2014, 584.

plan d'action définit un programme de réformes politiques et économiques avec des priorités à court et à moyen termes. Il est précédé par le Rapport Pays.

A. L'établissement des rapports de PEV par l'Union européenne

La Commission européenne commence par élaborer des rapports sur les pays, qui élaborent un tableau de la situation politique, économique, sociale et institutionnelle de chaque pays, ainsi que des progrès réalisés dans la mise en œuvre des accords bilatéraux et des réformes. Ces documents évaluent le moment opportun et les moyens possibles pour approfondir les relations avec tel ou tel pays.

Les rapports sur les pays sont ensuite communiqués au Conseil des ministres, qui représente les gouvernements des États membres de l'UE, lequel décide si l'UE doit passer à l'étape suivante, c'est-à-dire aux plans d'action.

La Commission européenne publie des rapports sur les pays partenaires. Une fois que les rapports sur les pays ont été publiés et que le Conseil a donné son feu vert, l'UE et chaque pays partie prenante à la PEV conviennent d'un plan d'action¹⁴⁹.

Ce document politique énonce le programme des réformes économiques et politiques, ainsi que les priorités à court et moyen terme.

S'agissant du rapprochement du cadre législatif, le gouvernement n'a pas encore articulé une démarche concertée et cohérente afin d'en déterminer les objectifs prioritaires, la portée et le rythme, comme le Roi Mohammed VI l'a demandé dans son discours du Trône de 2010¹⁵⁰.

¹⁴⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4677_fr.htm

¹⁵⁰ Mise en œuvre de la politique européenne de voisinage, Rapport pays : Maroc, Bruxelles, le 25.10.2011. SEC(2011) 651 final

B- Les plans d'action UE-MAROC

Les plans d'action diffèrent d'un pays à l'autre puisqu'ils sont le reflet des priorités qui ont été adoptées avec l'UE, mais tous portent sur les domaines suivants : dialogue et réforme politiques, coopération économique et sociale et développement, questions commerciales, marché et réforme de la réglementation, coopération sur les questions de justice, de liberté et de sécurité, questions sectorielles, telles que transport, énergie, société de l'information, environnement, recherche-développement, dimension humaine, à savoir échanges entre les peuples, société civile, éducation et santé publique.

En échange des progrès accomplis dans les réformes concernées, l'Union propose : un renforcement de l'intégration dans les programmes et réseaux européens, un accroissement de l'aide, un renforcement de l'accès au marché, une amélioration de la coopération transfrontalière le long des frontières terrestres et maritimes de l'UE.

Les plans d'action relevant de la PEV reflètent les besoins, les intérêts et les capacités de l'Union et de chaque partenaire, et visent à développer l'intégration économique, à améliorer la mobilité transfrontalière des personnes et à fournir une assistance financière et une coopération technique à l'appui des efforts consentis en vue d'un alignement sur les normes de l'Union.

Notons que les plans d'action sont négociés en commun avec chaque pays concerné. Cependant, les rapports d'avancement annuels sont rédigés de façon unilatérale par la Commission. Ces rapports évoquent les réformes à effectuer sur le plan politique et législatif en vue d'atteindre les objectifs de la PEV¹⁵¹

¹⁵¹ http://eeas.europa.eu/enp/index_fr.htm

De plus, la PEV s'appuie sur les accords juridiques existant entre l'Union et ses partenaires, à savoir les accords de partenariat et de coopération (APC) et, plus récemment, les accords d'association. Les pays n'ayant pas signé de tels accords ne peuvent donc pas adopter de plan d'action. Les évaluations contenues dans les rapports annuels de suivi sur la PEV forment la base de la politique de l'Union¹⁵².

Ces plans d'action établissent un agenda de travail pour une période de trois à cinq ans. Cet agenda de travail prévoit des objectifs de réformes dans les domaines politiques et économique, mais également le rapprochement des législations avec l'acquis de l'Union européenne¹⁵³.

Bien que les plans d'action n'aient pas de valeur juridique¹⁵⁴, ils reflètent un accord politique entre l'Union européenne et le pays partenaire sur le programme, les objectifs et les priorités des futures relations. D'ailleurs, rappelons-le, la PEV se fonde juridiquement sur l'accord d'association UE-Maroc de 1996.

Le Comité mixte de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et le Maroc s'est réuni en juin 2015 et a vérifié l'état de l'harmonisation de la réglementation du secteur aérien avec l'Union européenne¹⁵⁵.

En définitive, ajoutons que les évènements du printemps arabe ont secoué la région méditerranéenne. Ceci a impliqué des réserves au détriment des pays tiers méditerranéens¹⁵⁶.

¹⁵² A. Bouayad : « Ouverture de l'économie marocaine et son insertion dans l'économie mondiale » *in la Revue marocaine d'administration locale de développement*, n° 21, 2000, p. 31

¹⁵³ <http://www.senat.fr/rap/r07-451/r07-4511.html>

¹⁵⁴ *Idem*

¹⁵⁵ <http://eeas.europa.eu/enp/pdf/2015/maroc-enp-report-2015>

¹⁵⁶ La Déclaration conjointe de Nicolas Sarkozy, Angela Merkel et David Cameron du 29 janvier 2011.

Ainsi, l'Union européenne s'est redirigée vers une représentation sécuritaire dans ses relations avec les pays tiers. Cette approche se manifeste par la réunion du début février 2011 puisqu'il s'est engagé à fournir un soutien aux pays tiers qui poursuivent des réformes politiques et juridiques¹⁵⁷. Ce soutien de l'Union européenne se réalise notamment à travers les cadres de relation existants à savoir le partenariat euro-méditerranéen, la PEV et l'UPM.

Ainsi trois instruments visant à rétablir la situation dans la région ont été mis en place. D'abord la communication conjointe de la Haute représentante et de la Commission intitulée « un partenariat pour la démocratie et une prospérité partagée avec le Sud de la Méditerranée » datée de mars 2011¹⁵⁸.

Les sujets traités concernent ainsi les transformations démocratiques, le renforcement des capacités institutionnelles et la consolidation du rôle de la société civile ainsi que le développement économique, le commerce, les investissements et la finance. L'Union porta son intérêt à travers ce document sur la question des migrants et le renforcement des contrôles aux frontières.

La seconde initiative est relative au renouvellement de la PEV. En effet, en mars 2011, la Haute représentante et la Commission ont présenté « la PEV renouvelée »¹⁵⁹.

La dernière initiative est le lancement par la Commission en septembre 2011 de son programme SPRING (Aide au partenariat, aux réformes et à la croissance inclusive) comme

¹⁵⁷ Conseil européen, Conclusions du Conseil européen du 4 février 2011, Bruxelles, 8 mars 2011

¹⁵⁸ Haute représentante et la Commission, communication conjointe « Un partenariat pour la démocratie et une prospérité partagée avec le Sud de la Méditerranée », Bruxelles, 8 mars 2011, COM(2011) 200 final

¹⁵⁹ Haute représentante et la Commission, communication conjointe « Une stratégie nouvelle à l'égard d'un voisinage en mutation. Examen de la politique européenne de voisinage », Bruxelles, 25 mai 2011.

un instrument stratégique et transversal ayant pour but le soutien à la réforme démocratique, au renforcement des capacités institutionnelles et à la croissance économique¹⁶⁰.

Ces nouvelles orientations politiques mentionnées plus haut démontrent la crainte par l'Union de l'intégrisme, des migrations et du terrorisme. Cette crainte n'est pas nouvelle puisque l'Union européenne a déjà invoqué ces trois derniers facteurs d'instabilité des pays tiers dans le cadre des accords d'association et des plans d'actions de la PEV.

Il importe de rajouter à cela, l'existence de principes régissant la PEV. En effet, comme l'a écrit M. Dony, à propos de celle-ci sur la conditionnalité (que nous avons évoqué plus haut), sur la différenciation et la contractualisation des relations et sur le contrôle¹⁶¹. Ainsi, à propos de la conditionnalité, l'auteur souligne que l'Union intervient en amont du processus de la PEV et en aval (dans le cadre des plans d'action)¹⁶². Pour le principe de différenciation, l'auteur démontre que ces plans d'action sont négociés et adaptés « sur mesure » en fonction des intérêts de l'Union et de la capacité du pays voisin à recevoir les réformes engagées par lui. Et pour le troisième principe, l'auteur rappelle que les objectifs de reprise réglementaire font l'objet de contrôle régulier par l'Union, conformément aux plans d'action.

§2. Le document conjoint du Statut avancé UE- MAROC de 2008

Ce nouveau statut renforce le partenariat entre le Maroc et l'UE, reste fidèle à l'Accord d'association et de la Politique européenne de voisinage, en précisant de nouvelles ambitions¹⁶³. Il cible trois objectifs : un approfondissement des relations politiques, une

¹⁶⁰ Communiqué de presse, « EU to the Arab Spring : new package of support for North Africa and Middle East », Bruxelles, 27 septembre 2011

¹⁶¹ M. Dony, *Droit de l'Union européenne*, éd. De l'Université de Bruxelles, 2008, p.660

¹⁶² *Idem*

¹⁶³ http://eeas.europa.eu/delegations/morocco/documents/more_info/newsletters/april_2013_trait_d_union_n_198_fr.pdf

intégration au marché intérieur sur la base d'une convergence réglementaire et d'une coopération sectorielle, une dimension humaine.

Au niveau économique, l'objectif est d'aboutir à la réalisation d'un espace économique commun entre l'UE et le Maroc. Celui-ci se concrétisera par une reprise « avancée » de l'acquis de l'UE par le Maroc.

C'est par des actions conjointes articulées autour de quatre axes complémentaires que ce marché euro-marocain verra le jour : « le rapprochement du cadre législatif du Maroc à l'acquis communautaire, la conclusion d'un Accord de Libre Echange Global et Approfondi, la coopération économique et sociale et l'adhésion du Maroc aux réseaux transeuropéens et coopération sectorielle »¹⁶⁴.

D'ailleurs, il importe de rappeler que le rapprochement normatif figure parmi les objectifs fondamentaux du Statut avancé accordé au Maroc par l'Union européenne (UE).

Ce partenariat se traduit aujourd'hui notamment par un renforcement de concertation sur le plan politique et un rapprochement graduel de la législation marocaine avec l'acquis communautaire.

Pour sa part, le nouvel ambassadeur de l'UE au Maroc, M. Rupert Joy, rappelle l'importance accordée au volet de l'harmonisation réglementaire avec le Statut avancé¹⁶⁵. Cette importance sera renforcée davantage dans le cadre du Plan d'action de voisinage Maroc-UE 2013-2017, dont la signature est attendue à la fin de l'année 2015. «Ce plan introduit une sorte d'institutionnalisation du processus du rapprochement réglementaire»,

¹⁶⁴ *Idem*

¹⁶⁵ <http://www.leconomiste.com/article/906611-maroc-ue-la-convergence-reglementaire-urgente#sthash.Env0MYFy.dpu>

explique l'ambassadeur de l'UE. Le responsable de l'UE tient à signaler que le chantier de rapprochement avec l'acquis communautaire a déjà commencé depuis des années.

Ainsi, à titre d'exemple «certains secteurs dans le cadre des normes industrielles et sanitaires sont déjà en partie rapprochés avec l'acquis de l'UE», rappelle M. Joy. Pour l'ambassadeur de l'UE, «l'adoption du plan national n'est donc pas le point de départ du processus, mais plutôt un instant de maturation et d'organisation du processus plus réfléchi et plus global». Ce plan national ciblera là où se résidera l'écart entre le cadre législatif marocain et son application et l'acquis de l'Union. C'est de cette façon rajoute M. l'ambassadeur que le rapprochement sera acquis.

A. Le fondement juridique du statut avancé

Le statut avancé a fait l'objet d'une demande officielle, rappelons-le par le Maroc. Une demande qui exprima la volonté de celui-ci de se rapprocher le plus possible de l'Union. Naturellement, cette vision de proximité se traduira par une proximité juridique. Conformément au document conjoint euro-marocain, il existe des secteurs prioritaires que le Maroc devrait effectuer des mises à niveau normatives pour mener à bien la réalisation de ce statut avancé.

Par ailleurs, le Maroc s'est toujours singularisé auprès de l'Union européenne dans le cadre de leurs relations communes. C'est dans ce sens que Mme Benita Ferrero-Waldner, Commissaire européenne aux Relations Extérieures et à la Politique Européenne de Voisinage indique que « cette différenciation nous a permis d'ailleurs de mieux concentrer nos efforts et

nos moyens sur le Maroc qui est un des partenaires les plus enthousiastes et les plus exemplaires de la politique de voisinage avec ces efforts de modernisation ».¹⁶⁶

Ne perdons pas de vue l'accord d'association qui reste la base juridique favorisée de la PEV. Par voie de conséquence, cet accord bilatéral se réalise par le biais des plans d'action. Et que ce statut avancé du Maroc ne modifiera pas le statut d'associé du Maroc. Pourtant, l'Union l'inséra dans cette politique de voisinage puisque l'article 8 TUE dispose : « 1. *L'Union développe avec les pays de son voisinage des relations privilégiées, en vue d'établir un espace de prospérité et de bon voisinage, fondé sur les valeurs de l'Union et caractérisé par des relations étroites et pacifiques reposant sur la coopération.* 2. *Aux fins du paragraphe 1, l'Union peut conclure des accords spécifiques avec les pays concernés. Ces accords peuvent comporter des droits et obligations réciproques ainsi que la possibilité de conduire des actions en commun. Leur mise en œuvre fait l'objet d'une concertation périodique* ».

C'est principalement l'article 8 TUE qui se présente comme le fondement de la PEV et par de là du Statut-avancé. Le Maroc se présente comme le premier pays à conclure un accord en se basant sur cet article. Pourtant, constatons-le, pour l'Union européenne, cet objectif de renforcement des relations bilatérales pour atteindre un statut avancé n'implique pas obligatoirement un changement de la base juridique des relations contractuelles. Cela se manifeste par le cas des Etats de l'EEE illustrant bien le fait que des Etats tiers peuvent participer au marché intérieur ainsi qu'aux politiques de l'Union tout en demeurant dans l'Association.

¹⁶⁶ Allocution lors du colloque du 21 janvier 2008, V. Allocution lors du colloque du 21 janvier 2008, www.maec.gov.ma Site officiel

D'autre part, une autre avancée dans les relations euro-marocaine se traduit par les opérations communes telles que Galileo¹⁶⁷ qui ont été réalisées dans le cadre de l'accord d'association.

Cela ne change rien dans la relation extérieure de l'Union puisque du côté européen, il n'y aura pas de modification de statut en réalité. Pourtant la dénomination « avancé » laisse entendre « un avancement ». Cet état d'avancement est uniquement du côté marocain. Dans le sens où l'Union lui demande d'aligner sa réglementation.

Par voie de conséquence, le Maroc servira de modèle pour les Etats tiers associés désirant acquérir ce nouveau statut. Rappelons-le, il s'agit bien d'un processus analogue à la phase de préadhésion.

Les relations extérieures de l'Union avec les pays en développement se caractérisent par un processus qui utilise les différentes générations dans les accords d'association ou de coopération. Les accords de première génération sont conclus dans les années 1960. Ils mettent en place un système de préférence tarifaire pour accompagner des pays en développement¹⁶⁸. Les accords de deuxième génération élargissent la coopération économique à de nouveaux domaines. Les accords de troisième génération visent la création d'une zone de libre-échange et une dimension politique, sociale et culturelle. Enfin, il y a les accords de quatrième génération, ayant pour objet l'extension du marché intérieur.

Le statut avancé représente un stade additionnel puisqu'il a pour finalité de mettre le Maroc dans une situation comparable à celle des Etats candidats à l'adhésion. Rappelons que

¹⁶⁷ Il s'agit du système européen de navigation Galileo. Celui-ci met en place des signaux de positionnement par satellite réservés à des utilisateurs autorisés, tels que les services de police, l'armée et les services de sécurité, en plus des signaux destinés à la navigation en général.

¹⁶⁸ B. Khader, *Le partenariat euro-méditerranéen après la conférence de Barcelone*, Paris, l'Harmattan, 1997, pp. 206. 207.

l'association est utilisée par l'Union soit pour instaurer un partenariat privilégié avec les Etats tiers soit pour préparer certains Etats à une future adhésion.

Le statut avancé du Maroc se trouve entre ces deux fonctions de l'accord d'association, car il « n'a pas comme point de départ ni comme promesse une demande d'adhésion, mais il n'exclut pas non plus une adhésion éventuelle à long terme¹⁶⁹ ».

Comme nous l'avons évoqué plus haut, le Maroc déposa sa demande d'adhésion à l'Union, manifestant ainsi à celle-ci un statut favorisé. L'on pourrait penser à dire que l'octroi de ce statut serait une alternative à cette dite adhésion.

D'ailleurs, pour s'octroyer ce niveau de statut avancé il faut réaliser un degré d'efforts effectués par les pays associés voisins¹⁷⁰.

C'est ainsi que le Maroc s'est distingué du reste des voisins de l'Union en arrimant son économie à celle du marché intérieur. C'est ainsi qu'à l'occasion du septième Conseil d'association UE-Maroc du 13 octobre 2008¹⁷¹, les deux partenaires ont adopté un document conjoint reprenant les principales recommandations présentées par le groupe d'experts.

B. Le document conjoint statut avancé UE-MAROC de 2008

Le groupe de travail UE-Maroc estime que l'intégration du Maroc au marché intérieur de l'Union européenne constitue un objectif ambitieux qui doit être atteint à travers un processus graduel et séquentiel, basé sur la reprise progressive de l'acquis de l'UE.

¹⁶⁹ PT JAIDI (L), voir *supra*, p.43.

¹⁷⁰ H. Kaddouri, « Le concept d'Etat tiers avancé » in *L'Etat tiers en droit de l'Union européenne*, éd., Bruylant, 2014, pp.117-136

¹⁷¹ « Statut avancé d'association UE/Maroc », Déclaration de l'Union européenne, Luxembourg, le 13 octobre 2008

L'Union européenne encourage les réformes structurelles et le développement de la croissance économique au Maroc. Dans cette logique, ledit groupe de travail estime qu'il est nécessaire de mettre en place un dispositif conjoint pour cataloguer l'ensemble des normes marocaines et européennes¹⁷².

Pour ce faire, des procédés spécifiques « européens » seront mis en place pour cibler les secteurs prioritaires et les accompagner, en l'occurrence le jumelage que n'on développera plus loin. Dans ce contexte, le Maroc servira d'éclaireur pour un nouveau prototype de relations distinctes entre l'UE et certains Etats voisins¹⁷³.

Ainsi, le projet de plan d'action Maroc pour la mise en œuvre du statut avancé (2012-2016) vise à appliquer les mesures et les réformes sélectionnées dans le secteur de l'aviation¹⁷⁴.

Celui-ci vise également la mise en œuvre de la politique d'aviation nationale existante et la mise à niveau de la réglementation de l'aviation à travers l'adoption du projet de loi portant code de l'aviation civile ; et la réalisation de l'Accord Aérien Euro-Méditerranéen de 2006 et d'assurer le processus de convergence réglementaire qu'il établit¹⁷⁵.

De plus, le projet de plan d'action Maroc pour la mise en œuvre du statut avancé (2012-2016) cible la coopération renforcée dans le domaine de la sécurité aérienne, surtout par la mise en œuvre d'un programme de développement des équipements de sécurité

¹⁷² http://eeas.europa.eu/morocco/docs/document-conjoint_fr.pdf

¹⁷³ L.Jaidi et I.Martí, *Comment faire avancer le statut avancé UE-Maroc?*, 2^e édition, Publié par l'Institut européen de la Méditerranée, Mars 2010

¹⁷⁴ http://www.mmsp.gov.ma/uploads/file/Plan_dAction_Maroc13_juin_2012 Site officiel

¹⁷⁵ http://www.mmsp.gov.ma/uploads/file/Plan_dAction_Maroc13_juin_2012 Site officiel

couvrant le renforcement de la couverture radar et l'augmentation des performances du système d'automatisation du contrôle aérien¹⁷⁶.

D'ailleurs, ce projet de plan d'action concerne aussi les possibilités de participation du Maroc au ciel unique européen ainsi que son éventuelle participation à l'AESA¹⁷⁷.

Le Statut avancé a pour mission donc, comme on a vu plus haut, l'adoption d'un plan national de rapprochement avec l'acquis de l'Union européenne.

Par ailleurs, la convergence réglementaire constitue la base de toute intégration poussée du Maroc au sein de l'espace économique européen et de ce fait concrétiser le statut avancé¹⁷⁸.

L'adaptation complète de la législation marocaine à la norme de l'Union européenne est complexe. C'est dans ce contexte qu'un jumelage institutionnel entre le secrétariat général du gouvernement marocain et son homologue français a été mis en œuvre. Les jumelages institutionnels constituent avec l'assistance technique et l'échange d'expertise financés par l'Union européenne le moyen d'intervention privilégié en vue de mettre en œuvre la convergence réglementaire (on l'étudiera de façon plus approfondie dans le cadre du chapitre suivant).

Depuis 2005, trente contrats de jumelage ont été signés par des institutions marocaines. Plusieurs secteurs sont concernés : finances publiques, commerce, énergie, recherche, propriété intellectuelle, sécurité routière, aviation civile, pêche, emploi et formation professionnelles. La France est intervenue dans plus de trois quart des jumelages. Les institutions françaises pilotent actuellement des projets en coopération avec l'inspection

¹⁷⁶ *Idem*

¹⁷⁷ *Idem*

¹⁷⁸ <http://www.senat.fr/rap/r13-100/r13-1002.html>

générale des finances ou le ministère de l'industrie marocains. Le Conseil national des droits de l'Homme marocain devrait ainsi faire l'objet d'un partenariat avec la délégation interministérielle française aux droits de l'Homme¹⁷⁹.

Il est intéressant de souligner que cette dite convergence réglementaire nécessite le recrutement et la formation des juristes marocains pour une meilleure circulation normative de l'acquis de l'Union européenne.

Une formation de juristes spécialisés en matière de convergence s'avère nécessaire pour le Maroc pour mener à bien ce défi. Or, une culture administrative lourde fragilise et ralentit encore ce travail de grande ampleur, quand bien même certains acquis sont déjà transposés.

Par ailleurs, la loi marocaine reste parfois difficilement applicable¹⁸⁰. Il convient de rappeler que cette convergence s'insère également dans un calendrier législatif déjà chargé.¹⁸¹

Le Maroc s'est engagé, pour aligner son droit sur l'Union européenne. Pourtant, à la différence du processus d'adhésion à l'UE qui exige que les postulants harmonisent leurs réglementations avec celles de l'UE en adoptant l'intégralité de l'acquis communautaire, le Maroc et les autres pays non adhérents peuvent choisir «à la carte¹⁸²». Ce plan de convergence établi le Maroc rappelle la procédure d'adhésion¹⁸³.

En définitive, il importe de souligner que la procédure suivie par ce plan marocain de convergence fait « l'objet d'échanges interministériels afin de déterminer les priorités en termes de secteurs, de rythme, de modalités de convergence et de calendrier d'exécution.

¹⁷⁹ <http://www.ccdh.org.ma/fr/actualites/cooperation-entre-le-cndh-et-lunion-europeenne-signature-dun-contrat-de-jumelage> Site officiel

¹⁸⁰ Rapport alternatif de la société civile sur la mise en œuvre du pacte international relatif aux droits civils et politiques. Rapport soumis au comité des droits de l'homme en vue de l'examen du sixième rapport périodique du Maroc attendu en 2008. rabat, 16 décembre 2015

¹⁸¹ <http://www.senat.fr/rap/r13-100/r13-1002.html> Site officiel

¹⁸² <http://www.lavieeco.com/news/debat-et-chroniques/la-convergence-reglementaire-se-cherche-une-voie-34352.html> Consulté le 6 mai 2016

¹⁸³ <http://www.maroc.ma/fr/actualites/la-convergence-r%C3%A9glementaire-vecteur-strat%C3%A9gique-pour-cristalliser-une-perspective> Site officiel, consulté le 7 mars 2015

L'élaboration définitive du Plan national de convergence et l'amélioration du processus de définition des priorités exigent une vision globale et mieux coordonnée des choix des secteurs de convergence, faisant intervenir l'inter-ministériarité, le Parlement national et la société civile »¹⁸⁴.

¹⁸⁴ Voir le séminaire sur "Maroc-Europe: la convergence réglementaire - Acquis et limites", organisé à Rabat le 9 mai 2013 V. <http://www.kas.de/marokko/fr/events/55059/>

Conclusion du chapitre I

Si l'alignement du droit marocain se fonde sur les différentes conventionnelles que nous avons étudiées, ce concept reste tributaire d'une concrétisation que lui procure tout un long processus de mise en place par le Maroc. Il s'agit de procédés de mise en cohérence des normes entre l'Union européenne et le Maroc. L'examen de ce processus de mise en place d'alignement normatif sera étudié dans le cadre du chapitre suivant

CHAPITRE II : LE PROCESSUS D'APPLICATION DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

L'alignement du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union se met en œuvre d'une part, par la primauté de l'accord UE-Maroc de 2006 sur le droit interne du Maroc ainsi que sa réception par celui-ci (Section 1), d'autre part, cet alignement normatif fait appel à des mécanismes institutionnels particuliers (Section 2).

Section 1 : La mise en œuvre de l'alignement du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union européenne : l'accord UE-Maroc de 2006 entre primauté et réception

L'alignement du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union européenne entre les Etats membres de l'Union et le Royaume du Maroc en matière de transport aérien, s'opère d'abord sur le fondement du principe de primauté de l'Accord Open-Sky de 2006 (§1). Ensuite, une fois que les Etats membres et le Maroc reconnaissent une autorité supérieure dudit accord sur leur droit interne, ils procéderont à sa réception (§2).

§1. La primauté comme principe commun dans la relation euro-marocaine du transport aérien

Comme on l'avait cité plus haut, la relation euro-marocaine en matière de transport aérien se fonde sur les dispositions de l'accord Open Sky de 2006. On étudiera dans ce cadre, la place réservée à cet accord dans la structure hiérarchique de l'ordre juridique de l'Union européenne (A) ensuite dans le cadre de l'ordre juridique du Maroc (B).

A. La place de l'Accord UE-Maroc 2006 dans la hiérarchie des normes dans l'ordre juridique de l'Union européenne

Avant d'étudier la place de l'accord Open-Sky de 2006 dans l'architecture hiérarchique de l'Union, il nous paraît intéressant de traiter la question de la compétence de l'Union à conclure ce type d'accords. Ensuite il serait indispensable de s'intéresser à la question de la nature de celui-ci.

En effet, en tant que sujet de droit international, l'Union européenne a la capacité à conclure des accords internationaux avec des organisations internationales ou avec des Etats tiers. Cela fait partie des compétences internationales ou externes de l'Union¹⁸⁵. Dans certaines situations, rappelons que l'Union européenne partage ses compétences avec les Etats membres. Notons que les accords internationaux conclus par l'Union européenne s'intègrent dans l'ordre juridique de l'Union européenne à la date de leur entrée en vigueur ou à celle qu'ils prévoient¹⁸⁶.

Conformément à la jurisprudence de la CJUE, les traités de l'Union priment sur les accords internationaux conclus par celle-ci¹⁸⁷.

Dans le cadre de notre recherche, on se penchera sur l'étude de l'accord Open – Sky de 2006 conclu entre l'Union Européenne et les Etats membres d'une part et le Royaume du Maroc d'autre part. Rappelons que cet accord est relatif aux services aériens. Il contient des dispositions économiques et d'autres sur la coopération réglementaire (en matière sécuritaire, en matière de l'environnement, en matière de gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs). S'ajoute à celles-ci des dispositions institutionnelles.

¹⁸⁵ Article 216 TFUE

¹⁸⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3Aai0034>

¹⁸⁷ CJUE, 3 septembre 2008, *Yassin Abdullah Kadi, Al Barakaat International Foundation /Conseil et Commission*, aff. Jtes C-402/05 P et C-415/05 P, *Rec.*, p. I-3651)

Cet accord est qualifié d' « accord mixte¹⁸⁸ ». En effet, l'Union et ses Etats membres ont la capacité de conclure des accords mixtes avec les Etats tiers : « Dans le cadre de leurs compétences respectives, l'Union et les États membres coopèrent avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes. Les modalités de la coopération de l'Union peuvent faire l'objet d'accords entre celle-ci et les tierces parties concernées... »¹⁸⁹.

Le transport fait partie des matières relevant des compétences partagées entre l'Union européenne et ses Etats membres. Ainsi, comme le précise le traité TFUE, «...Les compétences partagées entre l'Union et les États membres s'appliquent aux principaux domaines suivants : ...les transports... »¹⁹⁰.

Précisons que néanmoins, les « arrêts Open Skies »¹⁹¹ du 5 novembre 2002 ont affirmé le caractère exclusif de la négociation des accords Open Sky par la Commission européenne¹⁹². En effet, les accords mixtes ont souvent été négociés par la Commission européenne¹⁹³. Cette dernière acquiert l'habilitation de la part du Conseil - conformément à l'article 218§2 TFUE qui précise que : « Le Conseil autorise l'ouverture des négociations, arrête les directives de négociation, autorise la signature... » et à l'article 218§3 TFUE qui stipule que « La Commission ou le Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité lorsque l'accord envisagé porte exclusivement ou principalement sur la politique étrangère et de sécurité commune, présente des recommandations au Conseil, qui adopte une décision autorisant l'ouverture des

¹⁸⁸ J. Auvret-Finck, « Accord mixte », in *Dictionnaire juridique des C.E.*, Paris, 1993

¹⁸⁹ Art. 191 §4 TFUE

¹⁹⁰ Art. 4 §2

¹⁹¹ Arrêts de la Cour dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, *Commission contre Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne*

¹⁹² V. Correia, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, éd. Bruylant, 2014

¹⁹³ A. de Walshe, « La procédure de conclusion des accords internationaux », in M. Dony et J.-V. Louis (dir.), *Relations extérieures-Commentaire Mégret-Le droit de la CE et de l'Union européenne*, pp.77-111

négociations et désignant, en fonction de la matière de l'accord envisagé, le négociateur ou le chef de l'équipe de l'Union » - pour conduire des négociations pour les accords mixtes pour les matières concernant exclusivement les compétences de l'Union ; et pour les matières relevant des compétences étatiques, la Commission est tenue de recevoir un mandat de négociation de la part des Etats membres¹⁹⁴.

En outre, les compétences de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien peuvent être scindées en deux catégories : les compétences en matière de transport aérien intra-européenne et celles en matière de transport aérien international en provenance ou à destination de l'Union européenne.

Dès 1951, une politique commune des transports a été instaurée. Certes cette politique de transports serait à l'origine de la mise en place du marché commun. Ainsi, l'article 70 du traité CECA de 1951 précise qu'elle « rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ». Le traité CEE de 1957 élargit cette politique commune à l'ensemble des transports. Ainsi, celle-ci ne concernera plus seulement l'acier et le charbon mais également l'ensemble des activités économiques. En effet, le traité CECA envisagea l'application ultérieure de cette politique commune au transport aérien¹⁹⁵. Le TFUE définit la politique commune des transports dans son titre VI aux articles 90 à 100.

Notons que le transport aérien international a toujours subi la domination de règles nationales en matière de relations aériennes internationales. En effet, celles-ci sont régies

¹⁹⁴ Conclusions de l'avocat général M. MELCHIOR WATHELET présentées le 17 mars 2015 Affaire C-425/13 Commission européenne Contre Conseil de l'Union européenne

¹⁹⁵ Ch. Degryse, *Dictionnaire de l'Union européenne*, éd. Larcier, 4^e édition, 2011

par les accords aériens bilatéraux négociés individuellement par chaque Etat membre avec les Etats tiers¹⁹⁶.

Par ailleurs, depuis les arrêts « Open Skies », la CJUE reconnaît à l'Union une compétence exclusive notamment en matière de fixation de tarifs sur les liaisons internes à l'Union, applicables aux transporteurs non européens ainsi que les engagements en matière de systèmes informatisés de réservation¹⁹⁷. Comme le précise Vincent Correia, les droits de trafic, les routes aériennes et les taxes aéroportuaires par exemple relèvent de la compétence des Etats.

Pour ce qui concerne la partie de la réglementation de la sécurité et de la sûreté en matière de transport aérien (la partie II de ma recherche), elle relève de la compétence de l'Union européenne. En effet, les Etats membres sont tenus d'appliquer les normes émanant du droit dérivé de l'Union européenne.

Rappelons, en outre, que l'accord Open-Sky de 2006 est « un accord global ». En effet, comme le précise la Commission dans sa communication du 5 septembre 2005 relative à la politique communautaire de l'aviation civile à l'égard de l'Inde, un accord global de services aériens vise l'ouverture du marché aérien et la convergence réglementaire en matière de protection de l'environnement, de droit des passagers ainsi que les règles de concurrence.

¹⁹⁶ <http://www.robert-schuman.eu/fr/supplements-lettre/0221-les-relations-externes-de-l-union-europeenne-dans-le-domaine-du-transport-aerien>

¹⁹⁷ <http://curia.europa.eu/fr/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289fr.htm>

Précisons également que l'accord Open-Sky de 2006 est « un accord horizontal ». Celui-ci vise le remplacement des accords bilatéraux conclus entre les Etats membres et les Etats tiers¹⁹⁸.

Par ailleurs, il serait opportun de préciser que le Maroc en tant qu'Etat voisin méditerranéen, a intégré l'Espace Aérien Européen Commun. En effet, il existe deux types d'accords instituant l'établissement d'un espace aérien commun entre les pays voisins et l'Union européenne. Certes, la première catégorie de pays voisins est constituée des Etats d'Europe orientale et les Balkans¹⁹⁹. La deuxième série d'accords est composée des accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens dont relève le Royaume du Maroc. Rappelons que ces accords euro-méditerranéens s'insèrent dans le cadre du réseau euro-méditerranéen de transport²⁰⁰.

Dès les premières décennies de sa présence, la Communauté Européenne avait pour objectif une intégration économique entre tous ses Etats membres. En effet, pour y parvenir, la CJUE, au même rang que les autres institutions européennes, a joué un rôle crucial dans cette dynamique. Ainsi, la Cour a fondé plusieurs principes permettant la réalisation des objectifs des traités fondateurs. Parmi ceux-là, on relève le principe célèbre de la primauté. Certes, dès 1964, la Cour a posé les fondements du principe de primauté du droit de L'Union sur le droit des Etats membres. Ainsi, dans son arrêt célèbre *Costa c. Enel*²⁰¹, la Cour précise que, « à la différence des traités internationaux ordinaires, le traité de la CEE a institué un ordre juridique propre, intégré au système juridique des Etats membres(...) qui s'impose à leurs juridictions ».

¹⁹⁸ Décision n° 11323/03 EXT 1 du Conseil présenté par la Commission le 9 juillet 2003 autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec les Etats tiers sur le remplacement de certaines dispositions d'accords bilatéraux existant par un accord communautaire

¹⁹⁹ Communication de la Commission du 1^{er} octobre 2008, « Un espace aérien commun avec les pays voisins à l'horizon 2010-rapport d'avancement », COM(2008) 596 final, 12 pp.

²⁰⁰ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 24 juin 2003, « Le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport », COM(2003) 376 final, 27 pp.

²⁰¹ CJUE, 15 juillet 1964

C'est ainsi que la Cour a relevé certaines caractéristiques de l'ordre juridique de l'Union européenne : « en instituant une Communauté de durée illimitée, dotée d'institutions propres, de la personnalité, de la capacité juridique, d'une capacité de représentation internationale et plus particulièrement de pouvoirs réels issus d'une limitation de compétence ou d'un transfert d'attribution des Etats à la Communauté, ceux-ci ont limité, bien que dans des domaines restreints, leurs droits souverains et créé ainsi un corps de droit applicable à leurs ressortissants et à eux-mêmes ».

La CJUE a donc distingué le traité de l'Union européenne des autres traités internationaux et a fondé la primauté du droit de l'Union sur les droits nationaux. Ainsi, de façon générale, si une règle nationale (y compris les textes constitutionnels) est contraire à une disposition européenne, les autorités des États membres doivent appliquer la disposition européenne et écarter la première²⁰².

C'est ainsi que la norme découlant des sources de droit de l'Union européenne est dotée d'une « autorité supérieure » que celle émanant des sources de droit interne²⁰³.

Il est à noter que ce principe de primauté a été affirmé par l'article I-6 du traité constitutionnel : « la Constitution et le droit adopté par les institutions de l'Union, dans l'exercice des compétences qui sont attribuées à celle-ci, priment le droit des Etats membres ».

Par ailleurs, notons que cette primauté a été étendue aux autres sources de droit de l'Union à savoir les principes généraux du droit, les accords internationaux conclus par l'Union ainsi que le droit dérivé²⁰⁴. C'est les accords internationaux conclus par l'Union qui intéresse notre étude. Avant d'y parvenir, il serait utile de rappeler que cette question de

²⁰² Lexique des termes juridiques, 15^e édition, Dalloz, 2005

²⁰³²⁰³ Vocabulaire juridique, 10^e édition, Puf, 2014

²⁰⁴ M. Dony, *Droit de l'Union européenne*, éd. De l'Université de Bruxelles, 2008, p. 67

primauté du droit de l'Union européenne sur le droit interne des Etats membres s'inspire de la primauté du droit international sur le droit interne.

En effet, elle nous rappelle le conflit doctrinal²⁰⁵ du monisme et du dualisme sur les rapports entre le droit international et le droit interne. Ainsi, pour les tenants du dualisme, le droit interne et le droit international sont égaux, indépendants et distincts²⁰⁶. En cas de conflit entre les deux ordres juridiques, on fera appel aux principes généraux du droit. On fera prévaloir généralement donc la norme la plus récente²⁰⁷.

Quant aux défenseurs du monisme, ils affirment que les ordres juridiques interne et international ne forment qu'un seul ensemble. Ainsi cette unité se traduit par une hiérarchisation tout de même. Les Etats vont opter soit pour un monisme avec primauté du droit international soit avec primauté du droit interne²⁰⁸.

Sur le terrain du droit de l'Union, celui-ci se trouve concerné par la même querelle entre le dualisme et le monisme dans la relation entre celle-ci et ses Etats membres. C'est pour cette raison que la CJUE a rapidement tranché sur la question dès l'arrêt *Costa c. Enel*.

La position des Etats membres de l'Union européenne semble tendre vers un monisme avec primauté du droit international. Cette orientation ne fait que renforcer la primauté du droit de l'Union européenne sur le droit des Etats membres. Pour le cas de la France, la primauté du droit de l'Union sur le droit français a été consacrée par l'article 55 de la constitution de la Ve République : « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés [...] une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie ». En outre, notons que la déclaration 17 relative

²⁰⁵ D. Alland, *Manuel de droit international public*, 2^e édition mise à jour, Puf, 2015

²⁰⁶ Lexique des termes juridiques, 15^e édition, Dalloz, 2005

²⁰⁷ C. Blumann et L. Dubouis, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, éd., 2016, LexisNexis p. 48

²⁰⁸ Dictionnaire de droit international public, Bruylant/Auf, 2001

à la primauté, annexée à l'Acte final du traité de Lisbonne, précise que « les traités et le droit adopté par l'Union sur la base des traités priment le droit des États membres ». Ainsi, en cas de conflit entre la loi interne et l'Accord Open-Sky, le juge français s'oblige naturellement d'écarter la loi au profit de l'application des dispositions dudit accord.

Rappelons encore une fois que les traités de l'Union priment sur les accords internationaux conclus par celle-ci avec les États tiers. Cette primauté se traduit par l'insertion de ces accords dans l'ordre juridique de l'Union et donc dans son bloc de légalité. Ils sont placés entre le droit primaire de l'Union et son droit dérivé²⁰⁹. Ainsi, les actes de droit dérivé de l'Union sont susceptibles d'annulation lorsqu'ils sont en contradiction avec ces accords²¹⁰. Cette situation nous permet également de déduire que la Cour vérifie la conformité de ces accords aux traités de l'Union. Encore faut-il rappeler comme on l'a précisé plus haut que lorsque l'accord entre en vigueur dans l'ordre juridique de l'Union, celui-ci « lie les institutions et les États membres ²¹¹».

Ceci nous conduit à constater que l'Union européenne adopte la doctrine moniste dans son ordre juridique interne. De plus, celle-ci opte pour un monisme avec primauté de son droit sur le droit international. Ainsi, pour ce qui nous concerne, on affirme que le droit de l'Union prime sur l'Accord Open-Sky de 2006 conclu avec le Royaume du Maroc.

Comme on l'avait mentionné plus haut, les États membres sont pour la plupart monistes, avec primauté du droit international. La question serait de savoir si un particulier

²⁰⁹ <http://www.touteurope.eu/l-union-europeenne/les-principes-du-droit-de-l-ue/synthese/la-hierarchie-des-normes-de-droit-de-l-union-europeenne.html>

²¹⁰ CJCE, 10 mars 1992, aff. C-188/88, *NMB* :Rec. CJCE 1992, I, p. 1689

²¹¹ Art. 216 du TFUE

peut constater la violation d'une disposition contenue dans un accord valablement conclu par l'Union pour faire valoir ses droits²¹².

Naturellement, dans l'ordre juridique de l'Union, cette question relève bien de la compétence de la Cour de Justice. L'invocabilité des accords internationaux pourrait se réaliser après une analyse des accords en eux-mêmes²¹³, en l'occurrence, l'Accord Open-Sky de 2006. Dans ce sens, la Cour s'intéresse d'abord aux termes de la disposition, avant d'analyser ensuite l'objet et la nature de l'accord²¹⁴. Pour les dispositions qui relèvent de la compétence de l'Union, la Cour a attribué aux accords mixtes le même statut dans l'ordre juridique de l'Union que les accords conclus exclusivement par elle²¹⁵.

Par ailleurs, si on se place maintenant sur le terrain de l'ordre juridique interne des Etats membres, la question serait de savoir si la conclusion de l'Accord Open-Sky de 2006 leur est obligatoire ? La Cour n'a pas obligé les Etats de conclure un accord mixte²¹⁶. Néanmoins, comme l'a précisé E. NEFRAMI dans le cadre de sa thèse citée plus bas, lorsque le Conseil, dans sa décision autorisant la conclusion d'un accord mixte, il peut inciter les Etats membres à ratifier dudit accord.

Ceci dit, rappelons que, selon la Cour de Cassation française, pour que l'accord international soit d'application directe en droit interne, deux conditions doivent être réunies.

²¹² CPJI, 3 mars 1928, Avis consultatif sur la compétence des tribunaux de Dantzig, série B n°15 : « Selon un principe de droit international bien établi, un accord international ne peut, comme tel, créer directement des droits et des obligations pour des particuliers. Mais on ne saurait contester que l'objet même d'un accord international, dans l'intention des parties contractantes, puisse être l'adoption, par les parties, de règles déterminées créant des droits et obligations pour des individus et susceptibles d'être appliquées par les tribunaux nationaux ».

²¹³ Conclusions de l'avocat général Poiras Maduro présentées le 20 février 2008, affaires FIAMM et Fedon (op. cit.), Aff. C- 120/06 P et C-121/06 P., Rec. 2008 p. I-06513, §27.

²¹⁴ CJCE, 30 septembre 1987, Meryem Demirel contre Ville de Schwäbisch Gmünd, Aff. 12/86, Rec. 1987, p. 3719, §14

²¹⁵ CJCE, 7 octobre 2004, aff. C-239/03, Commission c/France

²¹⁶ Thèse d'E. Neframi, *Les accords mixtes de la Communauté européenne : aspects communautaires et internationaux*, éd. Bruylant, Bruxelles, 2007

D'abord, cet accord doit être intégré dans l'ordre juridique national (ratifié²¹⁷ et publié) et qu'il stipule des droits expressément reconnus aux personnes, et non seulement des engagements pris par les Etats signataires²¹⁸.

Après avoir étudié la place de l'accord Open Sky de 2006 dans l'ordre juridique de l'Union, nous nous intéresserons dans le paragraphe suivant à la question de la primauté de cet accord dans le cadre de l'ordre juridique du Maroc.

B. La primauté de l'Accord UE - Maroc de 2006 sur le droit interne au Maroc

En tant qu'Etat tiers partie à l'accord Open-Sky de 2006, le Maroc appliquera les dispositions conformément à la constitution marocaine²¹⁹. Certes, celle-ci inclut dans l'ordre juridique interne le traité ou ledit accord et incite le Parlement marocain à transposer le droit international dans le droit interne²²⁰.

Ainsi en vertu du préambule de sa constitution de 2011, le Maroc s'engage à « accorder aux conventions internationales dûment ratifiées par lui [...] dès la publication de ces conventions, la primauté sur le droit interne du pays, et harmoniser en conséquence les dispositions pertinentes de sa législation nationale ». Il est clair que par rapport aux constitutions précédentes du Maroc, la Constitution de 2011 apporte une volonté certaine

²¹⁷ En France, c'est par la loi n° 2007-306 du 5 mars 2007 autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part.

²¹⁸ (https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2009_3408/etude_personnes_3411/chambre_civile_3417/convention_new_3423/introduction_15306.html)

²¹⁹ La constitution marocaine de 2011

²²⁰ Saïd Ihrari, « Le droit international et la nouvelle Constitution », in *La Constitution marocaine de 2011 - Analyses et commentaires*, LGDJ, 2012, pp.171-197

de promouvoir le droit international²²¹. Elle n'apporte pas, cependant de réponse claire à sa place par rapport à la norme interne, constitutionnelle.

Les constitutions marocaines précédentes comme celle de 2011, distinguent trois catégories de traités ou d'accords internationaux. Ainsi, conformément à l'article 55 de la constitution de 2011, les traités qui ne comportent aucune disposition engageant les finances de l'Etat et qui ne rentrent pas en contradiction avec la constitution sont signés et ratifiés le Roi.

Néanmoins, ceux qui comportent des dispositions engageant «les finances de l'Etat » ou « les traités de commerce » ou « ceux ... dont l'application nécessite des mesures législatives » ainsi que les traités relatifs aux « droits et libertés individuelles ou collectives des citoyennes et des citoyens », ne peuvent être ratifiés qu'après avoir été préalablement approuvés par la loi. De plus, l'article 55 rajoute que « Le Roi peut soumettre au Parlement tout autre traité avant sa ratification ».

Par ailleurs, les traités qui contiennent des dispositions contraires à la constitution, leur ratification ne peut intervenir qu'après la révision de la Constitution : « *Si la Cour Constitutionnelle... déclare qu'un engagement international comporte une disposition contraire à la Constitution, sa ratification ne peut intervenir qu'après la révision de la Constitution* ».

A partir de ces analyses des dispositions constitutionnelles, on peut admettre que le Maroc est un Etat moniste avec la primauté du droit international.

²²¹ A.Lamghari Moubarrad, *Les emprunts constitutionnels dans la Constitution marocaine de 2011 Contenu et implications d'une révision constitutionnelle*. V. <https://www.jus.uio.no/english/research/news-and-events/events/conferences/2014/wccl-cmdc/wccl/papers/ws5/w5-lamghari.pdf>

Si l'insertion de ces normes dans le droit interne était évidente, la question serait de savoir quelle serait l'attitude du juge marocain quant à la primauté du traité au regard d'une loi antérieure ou postérieure²²². Il faudrait permettre au juge d'exercer son contrôle dans le cadre d'une évolution jurisprudentielle écartant l'application d'une loi non seulement postérieure à un traité, mais aussi aux dispositions contraires à son contenu²²³.

Cela étant, la question que l'on pourrait se poser est de pouvoir placer le traité ou l'accord Open Sky de 2006 dans la hiérarchie des normes au Maroc.

En effet, on peut citer l'exemple le cas de l'article 68 de la loi marocaine relative aux droits d'auteurs et droits voisins précisant que « Les dispositions d'un traité international concernant le droit d'auteur et les droits voisins auquel le Royaume du Maroc est partie sont applicables aux cas prévus dans la présente loi ». Et, il est ajouté, que « En cas de conflit entre les dispositions de la présente loi et celles d'un traité international auquel le Maroc est partie, les dispositions du traité international seront applicables »²²⁴.

On peut affirmer que la position du juge marocain se pilote dans ce sens. Ainsi dans un jugement rendu le 25 juin 1990 par le Tribunal de première instance de Marrakech à propos d'une affaire relative à la protection de la propriété industrielle, le juge marocain a

²²² C'est en effet en ces termes que s'est posée dans la jurisprudence française avec le désormais célèbre arrêt du CE 20 octobre 1989, *Nicolo*, R. p. 190, par lequel le juge a opéré un revirement par rapport aux arrêts antérieurs, notamment CE 1er mars 1968, *Syndicat général des fabricants de semoules de France*, R. p. 149, en acceptant l'éventualité d'écarter l'application d'une loi qui serait incompatible avec un traité quand bien même elle lui serait postérieure.

²²³ Déjà en 1962, le juge de l'excès de pouvoir avait considéré « qu'il n'appartient pas à la Cour suprême, statuant comme juge de l'excès de pouvoir, de contrôler la conformité d'un acte législatif avec les dispositions d'un traité international » C.S.A., 19 mars 1962, *Société huilière annexe*, Recueil des Arrêts de la Cour suprême, 1961-1965, p. 42. Puis en 1963, la Chambre constitutionnelle de la Cour suprême, ancêtre du Conseil Constitutionnel, s'était déclarée incompétente pour contrôler la conformité des traités internationaux à la Constitution en justifiant que cette dernière lui attribuait une compétence d'attribution n'englobant pas le contrôle des traités internationaux, Chambre constitutionnelle de la Cour suprême, décision n° 1 du 31 décembre 1963 relative au règlement intérieur de la Chambre des représentants, voir le considérant 19, Bull. Off. n° 2672 du 10 janvier 1964, p. 52

²²⁴ Mohammed Amine Benabdallah, « Les traités en droit marocain » in *REMALD*, n° 94, septembre-octobre 2010.

déclaré que la ratification par le Maroc des conventions dans le domaine de la propriété industrielle permet à la personne lésée dans ses droits de se prévaloir de ses instruments²²⁵.

On admet donc que non seulement la jurisprudence marocaine s'oriente vers la primauté du droit international sur le droit interne mais elle accorde également, aux particuliers des droits dont ils pourront en bénéficier en se fondant sur le traité.

On peut constater que le traité et en l'occurrence, l'accord Open-Sky de 2006 s'attribue une valeur supérieure à la loi et inférieure à la constitution marocaine.

Après avoir traité la place de l'accord Open-Sky de 2006 dans l'ordre juridique interne de l'Union européenne ainsi que dans l'ordre juridique du Maroc, nous nous attacherons, par la suite, à la question de l'harmonisation des dispositions dudit accord au sein de leurs ordres juridiques respectifs.

§2. La réception de l'Accord Open-Sky de 2006

Dans le cadre de la relation euro-marocaine du transport aérien, on s'intéressera principalement aux dispositions relatives à la dimension sécuritaire de l'aviation entre l'Union et ses Etats membres d'une part et le Maroc d'autre part. Il s'agit donc de l'article 14²²⁶ et l'article 15 de l'accord Open-Sky de 2006. Les dispositions de l'article 14 renvoient à l'application du droit dérivé de l'Union, notamment des règlements et des directives européens. Quant aux dispositions de l'article 15 renvoient à l'application des dispositions du droit international de la sûreté de l'aviation civile. Notons que les articles 14 et 15 s'insèrent dans le titre II de l'accord Open-Sky de 2006, intitulée « Coopération réglementaire ».

²²⁵ Tribunal de première instance de Marrakech, 25 juin 1990, Société Carourir c/ Tissir Daouaouir, Revue Al Mouhami n° 22, 1993, p. 113.

²²⁶ Art.14 §1 : « Les parties

De plus, il est précisé dans l'article 30 §1 de l'accord Open-Sky de 2006 que : « Le présent accord sera appliqué, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de signature ».

A. La réception de l'Accord Open-Sky dans l'ordre juridique des Etats membres de l'Union

La méthode dualiste est un outil de réception classique du droit international qui effectue une transformation de la norme internationale devenant alors une norme interne²²⁷. Le monisme quant à lui, baptisée par la Constitution française de 1946 et reprise dans la Constitution de 1958 opère une intégration du traité dans l'ordre interne selon le principe de l'insertion directe ou automatique²²⁸.

Si dans le système moniste le droit international fait partie intégrante de l'ordre juridique interne, cela ne signifie pas pour autant que les accords conventionnels produisent la plénitude de leurs effets en droit interne sans aucune procédure formelle. À l'instar des articles 53 à 55 de la Constitution française, toutes les constitutions monistes prévoient que l'accord conventionnel ne produira ses effets en droit interne qu'après l'accomplissement de diverses modalités qui ressortent de la validité de la conclusion de l'accord (approbation ou sa ratification par l'organe législatif ou exécutif compétent) ou de son opposabilité en droit interne (publication de l'accord). L'acte de ratification ou d'approbation n'est pas pour autant un acte d'insertion de l'accord en droit interne ; il s'agit d'un acte de conclusion de l'accord qui confirme l'engagement de l'État et qui conditionne son entrée en vigueur internationale²²⁹.

²²⁷ J. COMBACAU et S. SUR, *Droit international public*, 7ème éd., Paris, Montchrestien, pp. 180-186

²²⁸ R. Rivier, *Droit international public*, 1^o édition, éd. PUF, 2012, p. 52

²²⁹ P. Daillet, M. Forteau et A. Pellet, *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8e éd., n° 148, p. 253

D'autres formes d'engagement moins solennelles, dites procédures simplifiées, permettent également pour certains types d'accords de confirmer l'engagement de l'État à être lié par l'accord international. Dans tous les cas, ces différents actes formalisant l'engagement de l'État constituent un préalable indispensable à l'insertion de l'accord dans l'ordre juridique interne ce qui explique que certains relativisent la portée de la distinction monisme/dualisme en considérant que le monisme constitue « une modalité du dualisme ».

En France, conformément aux dispositions du décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié par celui du 11 avril 1986, tous les accords doivent faire l'objet d'une publication au Journal officiel de la République française.

Pour ce qui concerne l'accord open Sky de 2006, il a été ratifié par le Parlement français et publié au journal officiel en 2007²³⁰.

La formation de l'obligation conventionnelle (conclusion de l'accord) relève de la compétence de l'exécutif qui va négocier et conclure l'accord dont la ratification constitue la dernière opération de formation de l'obligation conventionnelle en droit international. L'exécution de l'obligation conventionnelle appartient en principe au parlement. Lord Atkin résume la dissociation de ces opérations de la manière suivante : « À la différence du droit de certains autres pays, les stipulations d'un traité dûment ratifié n'ont pas force de loi à l'intérieur de l'Empire par l'effet du seul traité. Si l'exécutif national, le gouvernement du jour, décide d'assumer des obligations conventionnelles qui impliquent une modification de

²³⁰ Loi n° 2007-306 du 5 mars 2007 parue au JO n° 56 du 7 mars 2007
Loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Maroc (n° 2007-306 du 5 mars 2007), parue au JO n° 56 du 7 mars 2007

la loi, il doit assumer le risque d'obtenir l'assentiment du parlement par un ou plusieurs lois nécessaires à cet effet ²³¹».

Par ailleurs, rappelons que l'Accord Open-Sky de 2006 est un accord mixte. Ensuite, notons qu'il produit un effet obligatoire à l'égard des institutions et des États membres résulte non seulement du principe *Pacta sunt servanda*, mais aussi des traités. Par ailleurs, conformément à l'article 216, paragraphe 2, TFUE, « Les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres ».

Les accords mixtes conclus par les institutions et par les États membres (par exemple les accords d'association et l'accord Open Sky) interviennent dans les cas où les compétences sont partagées avec les États membres.

Il serait opportun de noter que l'Avocat général D. Ruiz Jarabo Colomer²³² annonce la couleur : « Les accords mixtes ont été décrits comme constituant une complication inévitable parce qu'ils contribuent à organiser une réalité politique qui est elle aussi complexe (...). Le renvoi préjudiciel formé par le Supremo Tribunal de Justiça (Portugal) (juridiction suprême portugaise) remue le fer dans la plaie de cette complexité, paradoxalement à travers deux questions concises qu'il est facile de lire et de comprendre, mais qui recèlent néanmoins toute la charge émotionnelle des dissensions latentes qui resurgissent en raison de leur caractère incontournable »²³³.

²³¹ Lord Atkin, Attorney general for Canada, v. Attorney general for ontario (Privy Council), 1937, cité par A. Berramdane, *La hiérarchie des droits. Droits internes et droits européens et international*, éd, L'Harmattan, Paris 2002.

²³² CJCE, 11 sept. 2007, aff. C-431/05, Merck Génériques

²³³ D. Simon, « Accords internationaux - Invocabilité des accords OMC en matière de propriété industrielle », *in Europe* n° 11, Novembre 2007, comm. 282

Les accords mixtes dépendent de la double approbation de l'Union et de ses membres (États-Unis, Maroc, la Géorgie²³⁴).

En même temps, le régime juridique des accords mixtes sur le plan international détermine leur statut dans l'ordre juridique communautaire. La jurisprudence récente de la Cour de justice fournit, à travers l'autonomisation du devoir de loyauté, des éléments d'encadrement communautaire de la mixité²³⁵.

Comme l'a indiqué le Professeur E. Lagrange, le mécanisme des accords mixtes conduirait l'Union européenne vers le système fédéral²³⁶. Ce serait ainsi une conséquence de la répartition des compétences entre l'Union et ses Etats membres²³⁷.

Le Professeur E. Lagrange précise, en outre que « les accords mixtes interviennent pour remembrer des compétences matérielles divisées, pour neutraliser les ambiguïtés ou la précarité de partages de compétences...²³⁸ ».

Ainsi, selon les dispositions constitutionnelles des Etats membres, les accords mixtes nécessiteront la ratification nationale du fait de leur caractère mixte. Ce qu'il faudrait souligner, c'est que les rapports entre le droit de l'Union européenne et le droit interne des États postulent le monisme en ce que la pénétration du droit de l'UE en droit interne ne saurait être subordonnée « à une forme quelconque de réception ou de transformation, telle que pratiquée dans les systèmes dualistes²³⁹ ».

²³⁴ Loïc Grard, « Accord aérien « horizontal » entre l'Union européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine : naissance du multilatéralisme », in *Revue de droit des transports* n° 5, Mai 2010, comm. 120

²³⁵ E. Neframi, *Les accords mixtes de la Communauté européenne : aspects communautaires et internationaux*, Collection droit de l'Union européenne – Thèse, Bruylant, 2007

²³⁶ E. Lagrange, *La représentation institutionnelle dans l'ordre international : une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales*, éd. Kluwer law international, 2002

²³⁷ Y. Lejeune, *Le droit fédéral belge des relations internationales*, R.G.D.I.P., t.98, 1994, n°3

²³⁸ E. Lagrange, *op.cit.*, p.523

²³⁹ D. Simon, *Le système juridique communautaire*, Paris, PUF, 2001

Cela étant, posons-nous la question en termes d'applicabilité de l'accord Open sky en France par exemple. En droit français, pour qu'une norme soit applicable il faut en premier lieu qu'elle soit obligatoire en droit international : tel n'est pas le cas de la Déclaration universelle des droits de l'homme qui n'est qu'une recommandation de l'Assemblée générale des Nations Unies²⁴⁰. Ensuite, le traité dont il est demandé l'application doit avoir été régulièrement ratifié, c'est le cas pour notre accord open Sky alors. En outre, en droit français, la publication est une condition de son opposabilité et de son invocabilité à l'égard des particuliers conformément à l'article 55 de la Constitution et du décret de 1953 sur la publication des textes internationaux²⁴¹. En dernier lieu, le traité pour qu'il soit applicable dans l'ordre interne peut être soumis à une exigence de réciprocité. Il s'agit d'une condition affirmée dans l'article 60 de la convention de Vienne et consacrée par diverses constitutions nationales²⁴².

Cela étant, l'on pourrait se demander si les dispositions de l'accord open sky auront-ils un effet direct dans les ordres juridiques des Etats membres. Pour ce faire, encore faut-il qu'une disposition dudit accord puisse avoir pour objet de conférer des droits et obligations aux particuliers puissent produire un effet direct encore faut-il qu'elle soit suffisamment « précise, complète et inconditionnelle ²⁴³ » pour être immédiatement appliquée.

²⁴⁰ CE, 18 avr. 1951, Élections de Nelay : Rec. CE 1951, p. 189.

²⁴¹ D. n° 86-707, 11 avr. 1986 : JO 13 avr. 1986, p. 5427

²⁴² Nous renvoyons à l'article 55 de la Constitution « Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie ».

²⁴³ Nous renvoyons aux conclusions de R. Abraham, ss CE, 22 sept. 1997, Mlle Cinar : Rec. CE 1997, p. 563.

B- La réception de l'Accord UE-Maroc de 2006 dans l'ordre juridique du Maroc

Réceptionner un accord international c'est le transformer en norme du droit interne l'accord en question pour qu'il puisse produire des effets en droit interne²⁴⁴.

Dans le cadre de de la réception par le Maroc de l'accord Open Sky de 2006, il faudrait se poser la question de savoir si le Maroc transpose ledit accord ou celui-ci produit un effet direct au sein de son ordre juridique.

La transposition des accords et traités internationaux se produit soit par un acte législatif soit par un acte réglementaire. Le Conseil constitutionnel française affirma, dans une décision du 10 juin 2004 que « *la transposition en droit interne d'une directive communautaire résulte d'une exigence constitutionnelle* ²⁴⁵ ».

Au Maroc, c'est le chef du gouvernement qui exerce ce pouvoir conformément à l'article 90 de la Constitution marocaine : « *le chef du gouvernement exerce le pouvoir réglementaire et peut déléguer certains de ses pouvoirs aux ministres...* ». Donc, au Maroc, la transposition de l'accord open Sky s'effectue par voie réglementaire.

Comme le cas des autres Etats monistes, la conclusion d'un accord international par le Maroc nécessite au préalable sa ratification ou son approbation en droit interne. Cette opération n'a de conséquence que sur le plan international et ne saurait conférer à l'accord une quelconque validité interne.

²⁴⁴ Sur cette question, V. F. Dumon., «Les rapports entre le droit constitutionnel et le droit international », in *Le nouveau droit constitutionnel*, Rapports belges au Iie Congrès mondial du droit constitutionnel, Bruxelles, Bruylant, 1987, p. 207 et s., et p. 215.

²⁴⁵ Conseil constitutionnel, Décision n° 2004 – 496 DC.

Dans ses relations avec l'Union européenne, le Maroc a bénéficié du statut avancé en octobre 2008 qui, rappelons-le, lui permet de bénéficier de toutes les attributions d'un Etat membre, à l'exception de sa participation aux institutions politiques de l'Union.

Comme nous l'avons développé plus haut, c'est un statut lui permettant d'intégrer le marché européen et pour cela la convergence législative et réglementaire en constitue l'une des clés de réussite, comme cela avait été d'ailleurs le cas des Etats candidats à l'adhésion à l'Union européenne intégrant dans leurs législations l'acquis de l'Union.

Pour réaliser un marché d'aviation civile commun, il faudrait réaliser un alignement du Maroc sur le droit du marché aérien européen. Par voie de conséquence, cela concrétise les objectifs relatifs à la libéralisation progressive des échanges des biens, des services et des capitaux en conformité avec la Convention de Chicago.

Il faut dire qu'à ce niveau, le Maroc a déjà aligné sa réglementation par le biais de la convergence législative et réglementaire²⁴⁶.

A cela s'ajoute, une primauté par le biais de la référence du juge marocain à la jurisprudence de l'Union européenne. En effet, comme l'a écrit M.A. Benabdallah, ancien membre du Conseil constitutionnel marocain, dans un arrêt de la Chambre administrative de la Cour suprême marocaine du 18 mars 2009, « *le juge a fait prévaloir le principe de la confiance légitime que la Cour de Justice de Luxembourg dans un arrêt du 3 mai 1978 avait considéré comme faisant partie de l'ordre juridique communautaire. Et, il en est de même pour grand nombre de principes que l'on retrouve dans la jurisprudence*

²⁴⁶ Adoption de la loi 40-13 portant Code de l'aviation Civile du 16 Juin 2016.

*marocaine*²⁴⁷ ». A ce propos, il importe de souligner que le Maroc adopte une unité de juridiction et une séparation de contentieux en matière administrative²⁴⁸.

D'ailleurs, le préambule de la Constitution marocaine de 2011 favorise cette primauté du droit de l'Union européenne, rappelons-le et donc cet alignement u droit du Maroc sur le droit de l'Union²⁴⁹.

²⁴⁷ M.A. Benabdallah, « La réception du droit communautaire par les droits nationaux » in *REMALD*, n°114, janvier-février 2014.

²⁴⁸ Ph. Ardant et L. Fougère, « A propos de la Cour Suprême marocaine », in *Revue internationale de droit comparé*, vol. 17, n°3, Juillet-septembre 1965. pp. 738-744;

²⁴⁹ Le préambule de la Constitution marocaine de 2011 indique que le Maroc s'engage « à accorder aux conventions internationales dûment ratifiées par lui...la primauté sur le droit interne du pays et harmoniser en conséquence les dispositions pertinentes de sa législation nationale ».

Section 2 : La mise en œuvre institutionnelle de l'alignement du droit marocain du transport aérien

Après avoir étudié la mise en œuvre matérielle de l'alignement normatif en matière de transport aérien entre le Maroc et l'Union européenne, nous allons nous intéresser dans cette section, à la mise en œuvre institutionnelle de cet alignement. En effet, dans le cadre de notre recherche, nous analyserons les mécanismes institutionnels de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 qui contribuent concrètement à aligner les législations du Maroc sur celles des Etats membres en tant que parties à cet accord international²⁵⁰ (§1). Par ailleurs, nous nous intéresserons au mécanisme de jumelage institutionnel promu par la Commission européenne qui appuiera de façon significative cet engagement bilatéral de l'alignement de la législation du transport aérien du Maroc sur celle de l'Union européenne (§2).

§1. Le cadre institutionnel de l'accord UE-Maroc de 2006

Pour répondre aux questions relatives à l'interprétation et l'application de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006, celui-ci a mis en place des mécanismes institutionnels qui rendraient cette tâche beaucoup plus commode aux Etats membres ainsi qu'au Maroc. C'est en se penchant sur l'examen du comité mixte euro-marocain (A) et au tribunal d'arbitrage (B) qu'on essaiera d'illustrer leur apport à l'alignement entre les législations des parties contractantes.

²⁵⁰A ce propos, le préambule de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 énonce que : « ...*Considérant qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire...* ».

A. Le Comité mixte de l'accord UE-Maroc de 2006

L'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 a institué un comité mixte représentant les parties concernées. On traitera d'une part son statut (1) et d'autre part ses différentes attributions (2).

1- Le statut du comité mixte

Le comité mixte de l'accord UE-Maroc de 2006 est un organe paritaire composé de membres égaux représentant les Etats parties à l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 (Art.22, §1). En droit international conventionnel, il est généralement admis que les parties mettent en place un organe chargé d'examiner les problèmes à caractère technique posés par l'application de l'accord. Ainsi, l'article 22 §1 affirme que le comité mixte serait « ... *responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte...* ». Précisons, en plus, conformément à la même disposition, que c'est un organe qui n'est pas neutre puisqu'il est composé de nationaux des parties en nombre égal.

Le comité mixte de l'accord UE-Maroc de 2006 est-il un organe permanent ou provisoire ? L'on pourrait admettre que le comité mixte soit un organe provisoire puisque l'article 22 §3 stipule que : « *Le comité mixte se réunit en fonction des besoins...* ». Ainsi, l'on pourrait présager d'une part, que si les parties contractantes n'ont pas besoin de l'intervention de cet organe, ils ne le solliciteront pas car les relations aériennes s'effectuent sans aucune difficulté technique. Néanmoins le même article rajoute que : « *Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an....* ». Ainsi, l'on pourrait prédire d'autre part, que cet organe dispose d'un statut permanent puisque la disposition citée nous explique que le comité mixte se réunirait annuellement et au moins une seule fois. Par ailleurs, la même disposition rajoute que : « Chaque partie contractante peut demander la

convocation d'une réunion ». De ce fait, l'on pourrait déduire encore une fois, qu'une partie contractante, pour des questions techniques, par exemple, a la possibilité de convier le comité mixte. Par conséquent, on ne pourrait pas affirmer formellement qu'il s'agit d'un organe permanent ni d'un organe provisoire. En outre, comme on le verra plus loin, cette institution mixte aura pour missions : le suivi de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 ainsi que le règlement des différends qui pourraient naître entre les parties sur l'interprétation ou l'application dudit accord.

Rappelons que l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 est un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens conclu entre l'UE et ses Etats membres, d'une part et Le Maroc d'autre part. Cet accord s'inscrit dans le cadre de l'accord euro-méditerranéen d'association conclu entre l'UE et ses Etats membres, d'une part et Le Maroc d'autre part signé en 1996. Ainsi, on verra dans le cadre des compétences du comité mixte, que les rédacteurs de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 renvoient à l'intervention du Conseil d'association, organe permanent de l'accord -méditerranéen d'association de 1996 dont le Maroc fait partie, pour tenter de débloquent des situations de blocage éventuel affronté par le comité mixte. C'est un organe politique puisqu'il est composé de représentants politiques des parties concernées. De plus, parce que ce comité mixte agit en tant que structure de conciliation en cas de différend entre les parties.

Généralement, dans le cadre des accords bilatéraux sur les services aériens, les parties prévoient des instruments pour garantir le bon fonctionnement de ces services. En effet, les accords mettent en place des structures de consultation en vue de traiter des questions concernant l'interprétation ou l'application des dispositions de ces accords²⁵¹. En effet, dans le cadre de notre accord Open Sky UE-Maroc de 2006, les parties ont procédé de la

²⁵¹C. Louis, « Les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France » in *A.F.D.I.*, vol.2, 1956, pp. 279-300

même façon puisqu'ils ont institué le Comité mixte qui remplit cette fonction d'enceinte de consultation. En outre, il dispose également d'une mission de règlement de différends qu'on traitera plus loin.

2. La compétence du Comité mixte de l'accord UE-Maroc de 2006

En règle générale, le comité mixte euro-marocain dispose de deux types de compétences dans le cadre de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 : une compétence en tant qu'organe de suivi ou de « gestion » de l'accord et une compétence en tant qu'organe de règlement des différends.

- Compétence du Comité mixte de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 en tant qu'organe de « gestion » de l'accord :

L'article 22 §1 de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 énonce : « Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties contractantes, (ci-après dénommé « comité mixte »), responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte »²⁵².

Le comité mixte a la capacité de formuler des décisions et des recommandations pour les cas prévus par l'accord (Art.22 §1). De plus, le comité mixte dispose de la capacité d'examiner les « questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes » (Art.22 § 10). Par ailleurs, il est à noter que le comité mixte participe à la coopération législative et réglementaire puisqu'il soutient les « échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires... » (Art. 22 §11 a).

Ne sommes-nous pas face à une situation dans laquelle le comité mixte va insérer de

²⁵²Cette disposition est analogue à celle de l'article 21 §1 de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien énonce : « ... Il est institué un comité composé de représentants des Parties contractantes, le «Comité des transport aériens Communauté/Suisse» (ci-après dénommé «Comité mixte»), responsable de la gestion du présent Accord et de son application correcte... ».

nouvelles dispositions législatives ou réglementaires de l'Union européenne auxquelles le Maroc va se plier ? En effet, l'on pourrait rapprocher ce cas à la mission de « gestion de l'accord » confiée au « comité mixte » de l'union douanière UE-Turquie²⁵³. En effet, cet organe euro-turc, veille à la bonne application du droit de l'Union douanière par les deux parties. Or, en pratique, ce comité mixte euro-turc veille à « l'alignement » de la législation turque sur la législation de l'Union européenne²⁵⁴. Dans le même sens, le comité mixte analyse « régulièrement les conséquences sociales de l'accord...en matière d'emploi... » (Art. 22 §11 b). En outre, il dispose de la capacité d'émettre des recommandations pour des éventuels amendements à l'accord pour le faire évoluer. (Art. 22 §11 c).

Cela étant, après avoir traité la question de la compétence du comité mixte euro-marocain du transport aérien, en tant qu'organe de gestion de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006, nous allons nous intéresser par la suite, à sa compétence en tant qu'organe de règlement des différends.

- Compétence du Comité mixte de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 en tant qu'organe de règlement des différends :

Ici on est en présence du mécanisme de négociation et de conciliation avec la présence d'un tiers (comité mixte). Les Etats peuvent toujours faire appel à la négociation de façon bilatérale sans l'intervention d'un tiers. Néanmoins, dans le cadre de notre accord, le comité mixte s'avère compétent pour : « ... tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord... » (Art.22 §4). Précisons que dans ce contexte de règlement de différends, on est en présence de moyens politiques ou diplomatiques de règlement des différends. Ainsi, rappelons que l'accord Open Sky UE-

²⁵³ Décision n° 1/95 du Conseil d'association CE-Turquie relative à la mise en place de la phase définitive de l'union douanière (22 décembre 1995).

²⁵⁴ C. Rapoport, « La dimension institutionnelle de l'Union douanière euroturque » In *Turquie et union européenne, état des lieux* ss.dir. B. Bonnet, éd. Bruylant, 2012, pp. 158-177

Maroc de 2006 opte pour un processus graduel de règlement des différends dans la mesure où il incite, en premier lieu, les parties à régler le différend par l'intermédiaire du comité mixte²⁵⁵ ou le conseil d'association avant de s'orienter vers la procédure d'arbitrage. On verra plus loin que ce processus graduel de règlement des différends instauré par l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 s'inspire du mécanisme de règlement des différends institué par la convention de Chicago²⁵⁶.

Par ailleurs, l'article 23§1 de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006, intitulé « Règlement des différends » précise qu'en cas de différend, « Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte ». Il serait opportun de préciser que la composition du conseil d'association ²⁵⁷ est plus importante que celle du comité mixte. En effet, le conseil d'association euro-marocain regroupe d'une part, une délégation du Conseil de l'Union européenne ainsi qu'une délégation de la Commission et d'autre part, des membres du gouvernement marocain²⁵⁸. Néanmoins, l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 ne précise pas la composition du conseil d'association en tant que comité mixte. Ainsi l'on pourrait admettre que les parties au différend soient représentées au sein du conseil d'association. A ce propos, retenons le cas particulier de la relation d'association UE-Turquie où la composition du Conseil

²⁵⁵ K. Lipstein, « Introduction », in *Bulletin international des sciences sociales*, Bulletin trimestriel, Vol.10, n°4, 1958, p.539. Ce mode de règlement renvoie à la procédure de conciliation où les parties contractantes présentent leurs propositions à une commission de conciliation.

²⁵⁶ Chapitre XVIII « *Différends et manquements* », articles 84 à 88 de la convention de Chicago instituant l'OACI.

²⁵⁷ Le Conseil d'association a été institué par l'accord d'association UE-Maroc de 1996 (Art.78). De plus, l'article 79 énonce que : « Le Conseil d'association est composé, d'une part, de membres du Conseil de l'Union européenne et de membres de la Commission des Communautés européennes et, d'autre part, de membres du gouvernement du Royaume du Maroc ». Le conseil d'association se voit confier cette mission car rappelons le, l'accord Open Sky de 2006 s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen et donc de l'accord d'association signé entre l'UE et ses Etats membres d'une part et le Maroc d'autre part.

²⁵⁸ C. Degryse, *Dictionnaire de l'Union européenne*, éd. Larcier, 2011, p.221-222

d'association euro-turque est plus importante que la composition du Conseil d'association euro-marocain. Certes, en plus des représentations du Conseil de l'Union et de la Commission, on trouve les membres des gouvernements des Etats membres²⁵⁹. Cette différence de composition est la traduction d'une différence de régime. La Turquie est considérée comme un Etat candidat à l'adhésion²⁶⁰ à l'Union européenne contrairement au Maroc qui n'est qu'un Etat tiers non-candidat à l'adhésion. Donc les deux Etats tiers voisins de l'Union européenne ne sont pas soumis au même régime juridique. A ce propos, signalons que le traité de Lisbonne a introduit un nouvel article relatif aux rapports que l'Union entretient avec ses voisins²⁶¹.

Ceci dit, si les parties au différend ne se soumettent pas à la décision du comité mixte ainsi qu'au Conseil d'association (en tant que comité mixte), ils ont la possibilité de résoudre leur différend par l'intermédiaire de l'arbitrage.

B. Le tribunal d'arbitrage dans le cadre de l'accord UE-Maroc de 2006

L'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 prévoit que les parties auront la possibilité de recourir à l'arbitrage. Nous avons vu plus haut les conditions citées par l'accord, selon lesquelles, les Etats contractants auront la possibilité de faire appel à ce mode de règlement des différends. En effet, avant d'atteindre le stade de l'arbitrage, il est utile de préciser que, de façon générale, les parties ont recours, en cas de différend à divers moyens de règlement. Ainsi, ils procèdent à la négociation, l'enquête, la médiation ou la conciliation (Charte des Nations Unies, Art.33 §1). En premier lieu, nous serons amenés à traiter la

²⁵⁹ *ibidem*

²⁶⁰ C. Mayeur-Carpentier, « La notion de bon voisinage dans l'Union européenne », *In Variations sur le thème du voisinage*, ss.dir. J.-P. TRICOIRE, éd. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2012, pp. 350-366

²⁶¹ Article 8 TUE énonce : 1 « L'Union développe avec les pays de son voisinage des relations privilégiées, en vue d'établir un espace de prospérité et de bon voisinage, fondé sur les valeurs de l'Union et caractérisé par des relations étroites et pacifiques reposant sur la coopération », 2 « Aux fins du paragraphe 1, l'Union peut conclure des accords spécifiques avec les pays concernés. Ces accords peuvent comporter des droits et obligations réciproques ainsi que la possibilité de conduire des actions en commun. Leur mise en œuvre fait l'objet d'une concertation périodique ».

question de l'arbitrage dans le cadre de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 (1) ainsi que la compétence du tribunal d'arbitrage (2).

1- L'arbitrage dans le cadre de l'accord UE-Maroc de 2006

L'arbitrage est « un mode de règlement juridictionnel des différends juridiques internationaux par des arbitres que les parties ont choisi et investis du pouvoir de rendre une décision sur la base du respect du droit²⁶² ». Cette définition rejoint celle qui est déterminée par la Convention de La Haye de 1907 pour le règlement des conflits internationaux²⁶³. Ainsi, en vertu de cette définition, l'arbitrage est un mode de règlement pacifique des différends qui est considéré comme un principe primordial de la Charte des Nations Unies. En effet, selon celle-ci, les Etats « ...règlent leurs différends internationaux par des moyens pacifiques, de telle manière que la paix et la sécurité internationales ainsi que la justice ne soient pas mises en danger. »(Art.2§3). Le règlement des différends pacifique est une obligation internationale²⁶⁴. L'objectif de ce mode de règlement des différends, suivant la formule de J.Combacau et S.Sur serait « la réalisation de la paix sociale compromise par un différend entre Etats²⁶⁵ ». Toujours en se conformant à la définition qu'on a retenue, ce mode de règlement pacifique des différends est juridictionnel. Ce qui le distingue des autres modes de règlement des différends qu'on a cité plus haut : les

²⁶² *Dictionnaire du droit international public*, ss.dir. J.SALMON, pp.76-77

²⁶³ L'article 37 de la Convention de La Haye de 1907 pour le règlement des conflits internationaux affirme que : «L'arbitrage international a pour objet le règlement des litiges entre Etats par des juges de leur choix et sur la base du respect du droit...». L'on pourrait rajouter, à ce propos, la définition de l'arbitrage du vocabulaire juridique : « mode dit parfois amiable ou pacifique mais toujours juridictionnel de règlement d'un litige par une autorité (le ou les arbitres) qui tient son pouvoir de juger, non d'une délégation permanente de l'Etat ou d'une institution internationale, mais de la convention des parties (lesquelles peuvent être de simples particuliers ou des Etats) », G. Cornu et *Association Henri Capitant*, Vocabulaire juridique, sous la direction de G. Cornu, éd. PUF, 8^e édition, 2008

²⁶⁴ L-A. Aldeo, *Le droit international public*, éd. Dalloz, 2009 ; A ce propos, l'article 33 §1 de la Charte des Nations unies énonce : « *Les parties à tout différend dont la prolongation est susceptible de menacer le maintien de la paix et de la sécurité internationales doivent en rechercher la solution, avant tout, par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours aux organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix* ».

²⁶⁵ J.Combacau et S.Sur, *Droit international public*, éd. L.G.D.J. Lextenso éditions, 2014, p.558

modes de règlement diplomatique des différends. De plus, l'arbitrage est censé régler un différend juridique. C'est ce qui nous oriente vers l'analyse de celui-ci et sa distinction par rapport au différend politique. Dans le contexte du différend juridique, les parties sont « en désaccord sur l'application ou l'interprétation du droit existant²⁶⁶ ». Ici, J. Combacau et S. Sur distinguent les deux types de différends en ce que, dans le différend juridique, « les parties se contestent réciproquement un droit ²⁶⁷ ». Cependant, dans le différend politique, les parties réclament « la modification de l'état du droit existant entre les parties²⁶⁸ ». En effet, l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 est resté muet sur cette question. En se référant aux dispositions relatives au règlement des différends (Article 23), l'on pourrait penser qu'il ne s'agit que des différends juridiques puisqu'il précise : « Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord... ». Ensuite, l'article.23 §4 rajoute que si le comité mixte ne le résout pas, « ...le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage ... ». Néanmoins, cette situation de différend peut renvoyer en même temps à la définition citée plus haut du différend politique. Ainsi donc le tribunal d'arbitrage aurait à résoudre un différend politico-juridique et non seulement juridique. Par conséquent, la distinction entre le différend juridique et le différend politique défendue par J. Combacau et S. Sur est difficile à l'appliquer sur l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006.

L'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 ouvre la voie donc à ce mode de règlement des différends, tout en offrant aux Etats parties au litige le choix de le résoudre par des solutions politiques et cela, avant même de déclencher la procédure d'arbitrage ou même après la décision du tribunal. En effet, si le Maroc se trouve en situation de différend contre l'un des Etats contractants, il pourrait, s'il estime que l'autre partie n'a pas exécuté une

²⁶⁶ *Dictionnaire du droit international public, op.cit.*, pp.338-339

²⁶⁷ J. Combacau et S. Sur, *Droit international public, op.cit.*, p. 559

²⁶⁸ *ibidem*

obligation de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006, choisir la voie de la négociation. Si la voie diplomatique échoue, il pourrait engager la procédure de l'arbitrage. Encore faut-il qu'en règle générale, le tribunal d'arbitrage dans le cadre de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006, ne pourrait être constitué que si les parties sont consentantes à engager la procédure d'arbitrage. Ensuite, les Etats concernés doivent nécessairement déterminer de façon précise le différend²⁶⁹. De plus, la décision du tribunal d'arbitrage dans le cadre de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 doit être obligatoire.

2- La compétence du tribunal d'arbitrage dans le cadre de l'accord UE-Maroc de 2006

Le tribunal d'arbitrage prévu par l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 est compétent pour trancher le différend et par conséquent rendre une décision obligatoire. Cependant, on verra que la sentence du tribunal se heurte à la souveraineté des Etats puisque l'Etat en tort, pourrait ne pas l'exécuter. Ce système d'arbitrage risquerait de tomber en désuétude à cause de l'attitude des Etats récalcitrants. Cela étant, comme nous l'avons précisé plus haut, nous pouvons assimiler le processus de règlement des différends, prévus par l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 à celui qui est proposé par la convention de Chicago de 1944. En effet, l'article 84 de ladite convention, intitulé « Règlement des différends » énonce : « Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord... Tout Etat contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend... ». Par conséquent, on pourrait remarquer qu'en cas de différend sur l'interprétation ou

²⁶⁹ Dictionnaire de droit international public, *op.cit.*37

l'application de la Convention de Chicago, les parties s'orientent d'abord vers le Conseil de l'OACI ensuite elles s'adressent au tribunal d'arbitrage ad hoc. On remarque donc que dans le cadre de la convention de Chicago, l'arbitrage est une procédure d'appel²⁷⁰. Ceci dit, la particularité du système de règlement des différends dans le cadre de la convention de Chicago de 1944, c'est que les parties peuvent écarter la possibilité de s'adresser à un tribunal d'arbitrage ad hoc et s'adresser à la C.I.J. C'est cette possibilité de s'adresser à la Cour Internationale de Justice qui distingue le mécanisme de règlement des différends entre l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 de celui de l'OACI²⁷¹. En effet, le mode juridique de règlement des différends céderait la place au mode politique de règlement des différends prévu à l'article 23 §6 qui affirme que : « Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral..., l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut ». Cette disposition se place juste après la disposition de l'article 23 §5 qui précise que : « Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral ». Ainsi devant cette situation de blocage dans laquelle le tribunal d'arbitrage ne détient aucun moyen de contrainte contre l'Etat, la partie contractante pourrait légitimement exercer un moyen de pression pour réajuster l'état antérieur de la relation entretenue avec l'autre partie contractante. Encore une fois, on pourrait admettre que la possibilité qu'offre l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 à l'Etat qui est partie à un

²⁷⁰ C.-A. Colliard, « Le règlement des différends dans les organisations intergouvernementales de caractère non politique », *Mélanges Basdevant, Paris, Pedone, 1960* p.152-182.

²⁷¹ Article 84 de la convention de Chicago de 1944 « ...*Tout État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend u à la Cour Permanente de Justice internationale...* »

différend auquel se trouve affronté à l'inexécution par l'Etat adverse de la sentence du tribunal d'arbitrage, s'inspire de l'article 87 de la convention de Chicago de 1944²⁷².

De plus, nous pouvons constater que le statut du tribunal d'arbitrage prévu par l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 s'inspire du tribunal ad hoc envisagé par la convention de Chicago de 1944, dans la mesure où il n'est pas permanent car il est établi spécialement pour un différend qui surgit et qui disparaît après le « prononcé de la sentence²⁷³ ».

La mise en œuvre institutionnelle de l'alignement euro-marocain dépendrait de la volonté des parties contractantes de mettre en œuvre les dispositions de l'accord Open Sky UE-Maroc de 2006 et de leur volonté de se soumettre aux décisions du comité mixte et éventuellement du tribunal d'arbitrage en cas de différend. Cet alignement dépendrait également de la mise en œuvre de la sentence arbitrale dans l'ordre juridique du Maroc si celui-ci y est impliqué dans le différend. Notons que le tribunal d'arbitrage saisi par les parties, finirait par prendre une décision : une sentence arbitrale. Celle-ci, comme l'a formulé S. Crépin, peut être définie « comme l'aboutissement de la procédure d'arbitrage ²⁷⁴ ». A ce propos, l'Accord Open-Sky euro-marocain de 2006 a bien déterminé la procédure arbitrale qui devrait être suivie.

Ainsi, en vertu de l'article 22 §4 a) dudit accord, un arbitre sera désigné par chaque partie dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal arbitral adressé par l'autre Partie Contractante par la voie diplomatique. En outre, le tiers arbitre sera désigné dans un délai additionnel de soixante

²⁷²Article 87 énonce : « Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent » et l'article 88 précise, en plus que : « L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre ».

²⁷³L-A. Aldeo, *Le droit international public*, op.cit., p.123

²⁷⁴S. Crépin, *Les sentences arbitrales devant le juge français, Pratique de l'exécution et du contrôle judiciaires depuis les réformes de 1980-1981*, éd. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., et Sophie Crépin, Paris, 1995, p.2

jours. Le même article rajoute que si « l'une des Parties Contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque Partie Contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas ». Ce tiers arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et agira en tant que Président du tribunal arbitral (Art. 22 §4 b)). De plus, le tribunal arbitral fixera son propre règlement intérieur (Art. 22 §4 c)). Enfin, « les Parties Contractantes supporteront à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage » (Art. 22 §4 d)).

Après cela, il nous reste à déterminer la nature juridique de la sentence arbitrale. Il faut reconnaître qu'il n'est pas aisé d'apprécier la nature juridique de celle-ci. A. El Ouali, dans le cadre de sa thèse, tenta de le faire en expliquant que pour une partie de la doctrine, la sentence internationale serait un fait juridique tandis que pour d'autres auteurs, elle serait « assimilable à un accord international²⁷⁵ ». Ainsi, cet auteur commence par exposer la position de la première partie de la doctrine dont Morelli fait partie et qui, selon lui, la sentence internationale est considérée simplement comme un élément psychologique et que c'est la seule « norme procédurale » (la convention d'arbitrage) qui pourrait lui concéder un effet juridique²⁷⁶. En revanche, l'autre partie de la doctrine soutenue par Anzilotti, suppose que la sentence internationale serait un acte juridique, expression de la volonté de sujets de droits (les Etats qui donnent naissance à la sentence). A. El Ouali, de sa part, admet que « la sentence internationale pose pour les parties en litige une norme à laquelle elles doivent se conformer. En mettant fin à la phase judiciaire du différend, elle détermine quels vont être

²⁷⁵ V. la thèse de doctorat d'Etat d'A. El Ouali, *Effets juridiques de la sentence internationale, contribution à l'étude de l'exécution des normes internationales*, éd. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1984, p.199

²⁷⁶ V. la thèse de doctorat d'Etat d'A. El Ouali, *op.cit.*, p.200

les droits des parties et établit la conduite à suivre, en particulier par l'Etat à l'égard duquel elle opère 277».

Cela dit, une fois rendue, la sentence acquiert l'autorité de la chose jugée (Art. 327-26 du CPC Marocain). Sur ce point, la disposition citée par l'article du CPC marocain fait référence à celle de l'article 84 de la Convention de La Haye qui exprime le caractère obligatoire de la sentence²⁷⁸. Il serait intéressant de préciser qu'au Maroc, avant la promulgation de la loi n°08-05 abrogeant et remplaçant le chapitre VII du titre V du code de procédure civile marocain, il y avait un « vide législatif » en matière de reconnaissance et d'exéquatur des sentences arbitrales internationales²⁷⁹. C'est les dispositions de la Convention de New York du 10 juin 1958, ratifiée par le Maroc en 1960, qui comblaient ce vide législatif²⁸⁰. De plus, il est à signaler que la loi marocaine sur l'arbitrage interne, et international et la médiation conventionnelle s'inscrit dans l'esprit de la loi type adoptée par la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International²⁸¹. La loi marocaine n°08-05 définit l'arbitrage international comme l'arbitrage mettant en cause des intérêts du commerce international et dont l'une des parties au moins à son domicile ou son siège à l'étranger (Art. 327-40 du CPC Marocain).

Par ailleurs, conformément au code de procédure civile marocain, la sentence doit être écrite et motivée (Art. 327-23) ; d'ailleurs, cette disposition reflète l'esprit de l'article 79 de la Convention de La Haye de 1907 qui insiste sur le caractère obligatoire de la

²⁷⁷ V. la thèse de doctorat d'Etat d'A. El Ouali, *op.cit*, p.74

²⁷⁸ L'article 84 de la Convention de La Haye annonce que « La sentence arbitrale n'est obligatoire que pour les Parties en litiges.. » et l'article 327-26 du CPC Marocain stipule que « Dès qu'elle est rendue, la sentence arbitrale a la force de la chose jugée relativement à la contestation qu'elle tranche...».

²⁷⁹ K. Zaher, « Le contrôle post-arbitral des sentences arbitrales internationales en droit marocain » in *Le juge et l'arbitrage*, S. Bostanji, F. Horchani et S. Manciaux (dir.), éd. A. Pedone, 2014

²⁸⁰ *Idem*

²⁸¹ A. Khial, l'arbitrage en droit marocain, <http://cimedda.org/larbitrage-en-droit-marocain-par-mr-abdallah-khial/>, 25/03/2015

motivation de la sentence arbitrale²⁸². Une fois la sentence du tribunal d'arbitrage rendue, les parties sont tenues d'exécuter la sentence. On parle ici, de l'exécution spontanée de la sentence²⁸³. Néanmoins, si l'une des parties refuse d'exécuter la sentence, l'article 327-26 du CPC marocain offre à celle-ci la possibilité de saisir le président du tribunal de commerce pour tenter de l'exécuter. : L'exéquatur de la sentence.

Par ailleurs, il est à préciser que la mise en œuvre de la sentence arbitrale internationale dans l'ordre juridique marocain répondrait aux dispositions des articles 327-39 à 327-54 du code de la procédure civile marocain. Soulignons que l'article 327-39 précise que les dispositions marocaines relatives à l'arbitrage international s'appliqueront à celui-ci « sans préjudice des dispositions des conventions internationales ratifiées par le Royaume du Maroc et publiées au « Bulletin officiel ». De façon générale, dans le cadre de la mise en œuvre de la sentence arbitrale dans l'ordre juridique du Maroc, le juge marocain doit s'assurer que celle-ci se conforme à l'ordre public international du Maroc²⁸⁴. Relativement à ce point, la même exigence est formulée par l'article 1488 du Décret français n° 2011-48 du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage²⁸⁵.

De surcroît, après ce « contrôle post-arbitral » deux étapes méritent d'être clarifiées dans ce processus : la reconnaissance de la sentence et son exécution. Sur le plan de la reconnaissance de la sentence par le juge marocain, la partie concernée formulerait une demande de reconnaissance de celle-ci. En effet, cette demande est soumise à certaines conditions. A ce sujet, rappelons que le Maroc a ratifié la Convention de New York du 10

²⁸² L'article 327-23 du CPC marocain stipule que « La sentence arbitrale doit être écrite...Elle doit être motivée... » et l'article 79 de la Convention de La Haye de 1907 annonce que « La sentence arbitrale est motivée... ».

²⁸³ S. Crépin, *Les sentences arbitrales devant le juge français, Pratique de l'exécution et du contrôle judiciaires depuis les réformes de 1980-1981 Ibid*, p.3

²⁸⁴ S. M. Idrissi Amraoui Président de chambre à la Cour Suprême, « *Le rôle du juge dans l'exécution des sentences arbitrales* », Séminaire : Justice et affaires commerciales, Athènes, du 12 au 15 novembre 2007, Programme EuroMed Justice.

²⁸⁵ Cet article 1488 stipule que « L'exéquatur ne peut être accordé si la sentence est manifestement contraire à l'ordre public ».

juin 1958 dont l'article 5 de la convention de New York de 1958 annonce que « la sentence arbitrale étrangère doit satisfaire un nombre de conditions de validité, sans lesquelles, il y'a lieu de rejeter la demande d'exécution ». A ce propos, l'article 327-46 §1 du CPC marocain pose les conditions selon lesquelles le Maroc reconnaîtrait la sentence étrangère : d'abord si « leur existence est établie par celui qui s'en prévaut » ensuite si « cette reconnaissance n'est pas contraire à l'ordre public national ou international ». De plus, en vertu de l'article 327-46 § 2 du CPC marocain, pour qu'elles soient reconnues par l'ordre juridique du Maroc, les sentences étrangères²⁸⁶ doivent être revêtues de l'exequatur délivrée par le président de la juridiction commerciale dans le ressort de laquelle elles ont été rendues, ou par le président de la juridiction commerciale du lieu d'exécution si le siège de l'arbitrage est situé à l'étranger. En outre, la partie concernée devrait prouver l'existence de ladite sentence en présentant l'original de celle-ci assorti de la convention d'arbitrage ou de leurs copies si elles remplissent les conditions de leur authenticité (Art. 327-47 §1). Dans cette optique, la loi n°08-05 s'inspire de la convention de New York de 1958 qui annonce, dans son article 4 que: « ...la partie qui demande la reconnaissance et l'exécution doit fournir, en même temps que la demande : a) L'original dûment authentifié de la sentence ou une copie de cet original réunissant les conditions requises pour son authenticité; b) L'original de la convention visée à l'article II ou une copie réunissant les conditions requises pour son authenticité ». De même, l'article 327-47 §2 - s'inspire également de l'article 5§2 de ladite convention de New York - précise que l'ensemble de ces éléments devrait être traduit en arabe par un traducteur agréé près les juridictions.

Enfin, au cas où l'ordonnance du juge refuse la reconnaissance ou l'exécution de la sentence, celle-ci est susceptible d'appel (Art.327-48). Quant à l'ordonnance qui accorde la reconnaissance ou l'exécution, l'appel n'est ouvert que dans certains cas délimités par la loi

²⁸⁶ Les sentences arbitrales étrangères sont celles qui ont été rendues en dehors du territoire du Maroc où la reconnaissance ou l'exécution est demandée.

(tels que la violation de l'ordre public international ou national, non-respect des droits de la défense et vices de formes). Cela dit, la mise en œuvre de l'alignement normatif euro-marocain sera soutenue également par l'initiative de jumelage institutionnel qu'on traitera dans le paragraphe suivant.

§2. Le jumelage institutionnel

A côté des mécanismes institutionnels envisagés par l'Accord Open-Sky euro-marocain de 2006, le mécanisme de jumelage institutionnel contribuera, à son tour, à la mise en place de l'alignement normatif euro-marocain au sein de l'ordre juridique du Maroc. En effet, le jumelage institutionnel constitue un concept spécifique à l'Union européenne (A) qui serait porteur d'effets pour les parties contractantes (B).

A. La notion de jumelage institutionnel

Le jumelage institutionnel est un concept avancé par l'Union européenne, la mettant en relation avec ses pays tiers partenaires dont le Maroc (1). Ce mécanisme institutionnel repose sur un lien contractuel dont on essaiera de relever sa nature (2).

1- La pratique de jumelage institutionnel dans la relation entre l'Union européenne et les Etats tiers.

Avant de concerner le Maroc, le processus de jumelage institutionnel fut créé par la Commission pour répondre aux besoins de la coopération entre l'Union européenne et les pays de l'Europe centrale et orientale dans sa politique d'élargissement. L'examiner de cette notion de jumelage institutionnel suppose d'expliquer d'abord qu'il s'agirait bien

d'un « jumelage 287 » s'inspirant du jumelage au sens « traditionnel » du terme. Ensuite, c'est un jumelage assez « avancé » puisque nous verrons qu'il serait entaché d'une mission de renforcement des capacités institutionnelles entre administrations publiques de deux Etats différents dont le Maroc, en vue de l'assister à introduire les nouvelles normes européennes de transport aérien, annexées à l'accord Open-Sky euro-marocain de 2006.

En effet, la pratique des jumelages est apparue au lendemain de la seconde guerre mondiale dans le cadre des premières relations entre collectivités territoriales d'Etats européens différents²⁸⁸. En 1951, plusieurs maires européens ont créé « le Conseil des Communes d'Europe » et notons que les jumelages ont joué un rôle considérable dans la construction européenne.²⁸⁹ Jean Bareth²⁹⁰ définit le jumelage comme « la rencontre de deux communes qui entendent s'associer pour agir dans une perspective européenne, pour confronter leurs problèmes et pour développer entre elles des liens d'amitié de plus en plus étroits²⁹¹ ».

Ainsi ce lien de jumelage serait sans limite dans le temps avec un champ d'action pluridisciplinaire et un espace d'échanges d'expériences et d'opinions²⁹². Ainsi, la première génération d'accords de jumelage visait une coopération transfrontalière entre des collectivités locales voisines situées de part et d'autre d'une frontière²⁹³.

²⁸⁷ Le dictionnaire encyclopédique Quillet définit le jumelage comme le « Sorte d'association morale contractée par deux villes de nation différentes, en vue de resserrer des liens amicaux culturels, économiques, touristiques, etc. », éd. Quillet. Paris 1997, p.3634

²⁸⁸ <http://www.ambafrance-at.org/Historique-des-jumelages-de> (10/11/2014)

²⁸⁹ C. Claeysen, « Les jumelages et l'Europe » in *Annuaire des collectivités locales*, Tome 19, 1999. pp. 125-138.

²⁹⁰ Jean Bareth (1912-1970) est le premier secrétaire général du conseil des communes d'Europe.

²⁹¹ <http://www.ambafrance-at.org/Historique-des-jumelages-de> (10/11/2014)

²⁹² <http://www.afccre.org/fr/articles/un-jumelage-qui-est-ce-que-c-est#VqJnY09gzMx> (10/11/2014)

²⁹³ P. Mayer, préface in *Les conventions transnationales entre personnes publiques*, thèse de M. Audit, éd. L.G.D.J., 2002

La deuxième génération de ces accords ne concernant pas exclusivement des situations de proximité géographique. Ainsi, un nombre important d'initiatives de jumelage s'est manifesté. Deux approches s'opposent ici : une approche extensive et une approche restrictive. La première qui est soutenue par les anglo-saxons et l'Union européenne, pense que « les associations et organisations de solidarité internationale jouent un rôle central dans l'émergence des collectivités et autorités territoriales de coopération ». Ainsi, pour cette conception « la coopération décentralisée comprend toute action internationale mise en œuvre par des acteurs infra-étatiques, pas nécessairement territoriales. Tel est le cas de la coopération entre universités ou entre ONGs²⁹⁴ ». La seconde approche, défendue par les pays francophones, quant à elle, estime que seules les autorités décentralisées sont acteurs de la coopération²⁹⁵. C'est ainsi que pour la France, le jumelage s'inscrirait principalement dans le cadre de cette coopération entre collectivités territoriales étrangères. En effet, la circulaire du 26 mai 1994 englobe toutes les catégories d'intervention des collectivités territoriales : l'établissement de relations d'amitié ou de jumelage avec des collectivités territoriales étrangères, les actions de promotion à l'étranger, l'aide au développement de collectivités dans certains pays, l'assistance technique, l'action humanitaire, la gestion commune de biens et de services, la coopération transfrontalière entre des collectivités voisines situées de part et d'autre de la frontière²⁹⁶. C'est pourquoi, l'on pourrait admettre que le jumelage, en France, est régi par les dispositions de la loi du 25 janvier 2007²⁹⁷ relative à l'action extérieure des collectivités territoriales et de leurs groupements. Ainsi, le chapitre V, du livre premier, de la première partie, du code général des collectivités

²⁹⁴ *La coopération décentralisée dans l'espace francophone*, Document n°12, projet de rapport Présenté par Mme Martine BONDO, sénatrice du Gabon et M. Martin BALIKWISHA NYONYO, sénateur de la République Démocratique du Congo, http://apf.francophonie.org/IMG/pdf/2013_07_session_cap_rapportcoopdecentr.pdf (4/11/2015)

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ Circulaire relative à la coopération des collectivités territoriales françaises avec des collectivités territoriales étrangères, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire et Ministère des Affaires étrangères, 26 mai 1994.

²⁹⁷ Code général des collectivités territoriales (Article L.1115-1 et suivants).

territoriales, intitulé « Action extérieure des collectivités territoriales » réglemente le jumelage entre collectivités territoriales étrangères. L'article L1115-1 du code général des collectivités territoriales énonce : « Dans le respect des engagements internationaux²⁹⁸ de la France, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent mettre en œuvre ou soutenir toute action internationale annuelle ou pluriannuelle de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire ». Le même article rajoute : « A cette fin, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, le cas échéant, conclure des conventions avec des autorités locales étrangères ». Dès lors, la collectivité territoriale étrangère et celle de la France concluront une convention- appelée dans certains cas « serment » ou « charte » -régissant les relations entre elles, en vue de mener à bien leur collaboration. Cette convention serait « tout contrat ou acte signé entre des collectivités territoriales française et étrangère comportant des déclarations, des intentions, des obligations ou des droits opposables à l'une ou l'autre partie. Sont visées par la loi aussi bien les conventions ayant un caractère déclaratif que celles pouvant avoir des conséquences matérielles, financières, ou réglementaires pour ces collectivités ²⁹⁹».

Avec cela, le Conseil d'Etat a précisé que la coopération entre collectivités territoriales françaises et collectivités territoriales étrangères ne doit pas porter « atteinte à l'ordre des pouvoirs au sein de la République³⁰⁰». Ainsi, comme l'a indiqué Pierre Michel Eisemann, aucun organe autre que l'Etat ne serait compétent pour engager celui-ci sur le

²⁹⁸ Parmi ces engagements internationaux, citons notamment la convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales, ouverte à la signature le 21 mai 1980 à Madrid sous l'égide du Conseil de l'Europe et ratifiée par la France le 15 mai 1984.

²⁹⁹ Circulaire du 26 mai 1994 du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et du Ministère des Affaires Etrangères, relative à la coopération des collectivités territoriales françaises avec des collectivités territoriales étrangères.

³⁰⁰ Conseil d'État (Assemblée générale), Séance du 16 mai 1980, Avis n° 326-996 (M. DE LACH ARRIÈRE, Rapporteur) reproduit dans Droit international et droit français, Étude du Conseil d'État, La Documentation Française, Notes et Études Documentaires, n° 4803, 1986, pp. 109-111.

plan international³⁰¹. C'est ainsi que la compétence des collectivités territoriales a été rafferme en leur octroyant la capacité de conclure avec leurs homologues étrangères des conventions³⁰² qui ne sont donc pas considérées comme des engagements internationaux³⁰³.

Ceci dit, après la signature de ladite convention de jumelage, celle-ci devrait être transmise au Préfet pour exercer un contrôle de légalité : ainsi, il vérifiera si la convention ne comporte pas de dispositions pouvant lier d'autres collectivités territoriales non-signataires ou l'Etat, ou encore, si le signataire français est préalablement autorisé à conclure la convention par une délibération de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale concernée. De plus, il veillera à ce que le contenu de la convention ne dépasse pas les limites de compétences des collectivités et qu'il ne soit pas en contradiction avec les engagements internationaux de la France³⁰⁴.

Cela étant, après avoir vu le régime juridique français du jumelage entre collectivités étrangères et françaises, nous analyserons maintenant le jumelage « institutionnel ». Certes, au début des années 90, dans le cadre de ses aides financières aux pays d'Europe centrale et orientale, l'Union européenne mit en place le programme Phare. Celui-ci fournit une coopération aux Etats partenaires et les soutient financièrement. « PHARE » est l'acronyme de « Poland and Hungary Assistance for the Restructuring of the Economy » Pologne-Hongrie: assistance à la restructuration des économies³⁰⁵. Ce programme assiste ces Etats à rapprocher leur législation avec celle de l'Union européenne

³⁰¹ P. M. Eisemann, *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national: Étude de la pratique en Europe*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1996

³⁰² L. Richer, *Droit des contrats administratifs*, LGDJ/Lextenso éditions, 6e éd., 2008

³⁰³ CE, avis du 25 octobre 1994, EDCE 1994, n°46, p. 379

³⁰⁴ Circulaire du 26 mai 1994, op.cit.

³⁰⁵ Le programme PHARE et l'élargissement de l'Union européenne, European Parliament http://www.europarl.europa.eu/enlargement/briefings/33a1_fr.htm (23/05/2015)

afin qu'ils intègrent le marché intérieur³⁰⁶. Il accompagne ainsi les « administrations des pays candidats afin de les aider à acquérir les capacités nécessaires pour mettre en œuvre l'acquis communautaire, ainsi que vers les industries et les infrastructures de base afin de les aligner sur les normes communautaires 307».

L'introduction de la notion de renforcement des capacités administratives et judiciaires (*institution-building* ou *state capacities*) dans la coopération européenne s'est opérée de façon progressive dans la coopération européenne à l'Est au cours des années 1990, plus particulièrement dans la politique d'élargissement de l'UE. Ainsi, ce mécanisme fut inscrit en 1995 à l'agenda de la politique d'élargissement. Jusqu'à la réforme du programme PHARE en 1997-98, le renforcement des capacités institutionnelles n'avait fait l'objet d'aucune mesure d'assistance de la part de l'Union européenne. Jusqu'à cette date, l'UE ne possédait pas d'instrument de coopération permettant de renforcer les capacités administratives et judiciaires des Etats bénéficiaires de sa politique extérieure. C'est seulement à travers la proposition de réforme de la Commission intitulée « Agenda 2000 », que furent introduits les jumelages institutionnels³⁰⁸.

Dans l'esprit de circulation du modèle juridique de l'Union européenne à l'extérieur de ses frontières, l'on pourrait remarquer que cette volonté de renforcement des capacités institutionnelles sera étendue aux pays de la PEV. Certes, cette assistance juridique proposée par le jumelage institutionnel n'est qu'une manifestation de la circulation de modèles juridiques amorcée par la Commission au profit des pays ex-candidats à l'Union³⁰⁹. Dès lors, à partir de 2003, l'Union européenne exporta à l'extérieur de ses

³⁰⁶Dictionnaire de l'Union européenne, op.cit., p. 675

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 676

³⁰⁸ Tulmets Elsa, « L'adaptation de la méthode ouverte de coordination à la politique d'élargissement de l'UE : l'expérience des jumelages institutionnels en Estonie et en Hongrie. », *Politique européenne* 1/2006 (n° 18), éd. L'Harmattan, p. 155-189

³⁰⁹ Ajani Gianmaria. La circulation de modèles juridiques dans le droit post-socialiste *In* Revue internationale de droit comparé. Vol. 46 N°4, Octobre-décembre 1994. pp. 1087-1105.

frontières cet instrument de jumelage au profit des pays de la PEV. Ces pays tiers concernés par la PEV sont les mêmes qui sont impliqués dans le partenariat euro-méditerranéen. Reprécisons que la majeure partie des pays partenaires méditerranéens ont signé avec l'Union européenne et ses Etats membres des accords d'association. En effet, ces accords bilatéraux d'association seront accompagnés par cet outil de jumelage institutionnel pour mener à bien le rapprochement normatif dans les Etats tiers. C'est un droit d'association qui émergea. Il est issu du « partenariat », en l'occurrence le partenariat euro-méditerranéen. Le partenariat est un « terme apparu au cours de la décennie 90 dans un certain nombre de documents officiels ou non, et concernant la forme que devraient prendre dans l'avenir les relations entre pays du Nord et pays du Sud 310». Le partenaire découle du terme anglais Partner, lui aussi découlant du mot latin pars³¹¹. Ainsi, on entend par « Etats partenaires », des personnes publiques établissant des relations économiques et éventuellement politiques en poursuivant un objectif commun³¹². En plus, on admettrait que « les jumelages sont construits sur la notion de *partenariat* qui implique une relation de coopération fondée sur les principes de mutualité et d'égalité 313».

Par ailleurs, la conception du partenariat pour l'UE se distingue du partenariat « classique ». En effet, en se référant à la déclaration de Barcelone³¹⁴ et à l'accord

³¹⁰ Dictionnaire du droit international public, *op.cit.* p.804

³¹¹ Vocabulaire juridique, G. Cornu, 7^e édition, éd. PUF, 2005

³¹² *Ibidem*

³¹³ Tulmets Elsa, *ibidem*

³¹⁴ Déclaration de Barcelone adoptée les 27 et 28 novembre 1995, adoptée lors de la conférence euro-méditerranéenne : «...soulignant l'importance stratégique de la Méditerranée et animés par la volonté de donner à leurs relations futures une dimension nouvelle, fondée sur une coopération globale et solidaire, qui soit à la hauteur de la nature privilégiée des liens forgés par le voisinage et l'histoire; conscients que les nouveaux enjeux politiques, économiques et sociaux de part et d'autre de la Méditerranée constituent des défis communs qui appellent une approche globale et coordonnée; décidés à créer à cet effet, pour leurs relations, un cadre multilatéral et durable, fondé sur un esprit de partenariat, dans le respect des caractéristiques, des valeurs et des spécificités propres à chacun des participants... »

d'association euro-marocain de 1996³¹⁵, on remarque que l'Union adopte une vision plus poussée du partenariat puisqu'elle englobe en plus du partenariat économique, un partenariat politique et un partenariat social, culturel et humain³¹⁶.

Le jumelage est considéré comme un « instrument de renforcement des capacités institutionnelles ³¹⁷». Ce concept de renforcement des capacités institutionnelles renvoie au *capacity building* qui consiste à offrir au pays concerné un programme d'assistance technique comparu dans le cadre des activités des organisations internationales. L'OCDE le définit comme : « l'aptitude des personnes, des organisations ou/et d'une société toute entière à gérer leurs affaires avec succès au fil du temps » (OCDE, 2006). La définition de la Commission européenne est proche de celle du CAD : « la capacité d'accomplir des tâches et de produire des résultats, d'identifier et de résoudre des problèmes et de faire des choix en connaissance de cause. » (CE, 2005³¹⁸).

La « Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide » de 2005 estime que l'aide au développement ne serait efficace que par le renforcement des capacités institutionnelles des pays.³¹⁹

On retrouve le renforcement des capacités chez le FMI, qui, selon lui, la « capacité institutionnelle » désigne « souvent les moyens dont dispose un pays sur le plan de l'administration et de la gestion, en particulier dans la mise en œuvre des politiques

³¹⁵ Accord avait été signé le 26 février 1996 entre les États membres et l'Union européenne d'une part et le Maroc d'autre part et entré en vigueur le 1^{er} mars 2000 : « ...considérant la proximité et l'interdépendance existant entre la Communauté, ses États membres et le Royaume du Maroc, fondées sur des liens historiques et des valeurs communes; considérant que la Communauté, les États membres et le Maroc souhaitent renforcer ces liens et instaurer durablement des relations fondées sur la réciprocité, la solidarité, le partenariat et le codéveloppement ... ».

³¹⁶ *Dictionnaire de droit international public*, op.cit., p. 804

³¹⁷ *Ibid.* ; p. 11

³¹⁸ Renforcement des capacités, Stratégies et orientations, La coopération luxembourgeoise, Grand-duché De Luxembourg, Ministère des affaires étrangères, Direction de la coopération au développement, 2012, <http://www.gouvernement.lu/4556227/renforcement-des-capacites-2012.pdf>

³¹⁹ « Pourquoi mettre l'accent sur les capacités ? », *Revue de l'OCDE sur le développement* 3/2008 (n° 9), p. 271-274

économiques. Elle couvre un large éventail d'activités : ...l'élaboration et la mise en application de législations et de réglementations ainsi que de réformes judiciaires... »³²⁰. Le FMI offre de l'assistance technique et des formations pour « aider les pays membres à renforcer leur capacité d'élaboration et d'exécution de la politique économique, notamment dans les domaines de la politique et l'administration fiscales, la gestion des dépenses, les politiques monétaire et de change, le contrôle et la réglementation des systèmes bancaire et financier, la législation et les statistiques.³²¹»

Ce renforcement de capacités se retrouve dans le cadre des activités d'autres organisations internationales telles que l'UNESCO, qui, selon elle, offre aux pays concernés « l'appui technique nécessaire pour renforcer leurs capacités et pouvoir ainsi réaliser les objectifs qu'ils se sont fixés à l'échelon national en matière d'éducation³²² ».

On le retrouve également dans les programmes de l'OMC. En effet, on considère « Le programme de Doha pour le développement » élaboré par l'OMC comme une forme capacity building. Ce programme est « le cycle lancé officiellement à la quatrième conférence ministérielle de l'OMC, tenue à Doha (Qatar), en novembre 2001 »³²³. Le PNUD, de son côté, élabore un programme de « développement des capacités » au profit des Etats et le considère comme « un processus par lequel des personnes, des organisations

³²⁰ Le rôle du renforcement des capacités dans la réduction de la pauvreté, Services du FMI Mars 2002 <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2002/fra/031402f.htm#iv> (08/01/2015)

³²¹ Le FMI en un clin d'œil, international monetary fund factsheet <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/fre/glancef.htm> (08/01/2015)

³²² Voir «Principes du renforcement des capacités en planification des politiques éducatives et en gestion des ressources», Secteur de l'éducation, UNESCO, Paris, 2013: <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002236/223633f.pdf> (08/01/2015)

³²³ https://www.wto.org/french/tratop_f/dda_f/dda_f.htm (08/11/2015)

et des sociétés obtiennent, renforcent et entretiennent les capacités de définir et de réaliser leurs propres objectifs de développement dans le temps³²⁴ ».

A travers les différentes définitions proposées par les O.I, et celle retenue par le jumelage institutionnel de l'UE, l'on peut déterminer les éléments essentiels pour tenter de définir ce concept de renforcement des capacités institutionnelles. Certes, il s'agirait d'un processus visant à collaborer, conjointement avec les administrations de l'Etat concerné, en améliorant leurs capacités institutionnelles pour leur permettre d'évoluer et de s'adapter aux nouvelles exigences de la coopération. Le jumelage institutionnel est donc « un instrument de renforcement des institutions de l'UE mis au point par la Commission et qui repose sur une coopération en partenariat entre les administrations publiques des États membres de l'UE et un pays bénéficiaire, pour atteindre des résultats obligatoires conjointement convenus avec la Commission³²⁵ ».

Cela étant, ce jumelage institutionnel ainsi défini, encore faut-il déterminer la nature du lien contractuel qui le met en place.

2. La nature juridique de la relation contractuelle du jumelage UE-Maroc en matière de transport aérien

L'Union européenne par l'intermédiaire d'un Etat membre, fournit une assistance technique juridique au Maroc par. Puisque c'est les administrations marocaine et espagnole

³²⁴ Voir à ce sujet : « Développement des capacités, un guide du PNUD », 2009 http://www.undp.org/content/dam/undp/library/capacity-development/french/Capacity_Development_A_UNDP_Primer_French.pdf ainsi que: « Le renforcement des capacités, note de pratique », octobre 2008 http://www.unpcdc.org/media/221609/pn%20capacity%20development_fr_v0_final_oct2008.pdf (08/01/2015)

³²⁵ Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012, version actualisée 2013-2014, p.12

d'aviation civile qui constituent les parties au jumelage institutionnel UE-Maroc, l'on peut penser placer cet accord dans le cadre général des accords conclus entre les administrations publiques d'Etats différents. Ainsi celles-ci peuvent bien entretenir des relations de coopération entre elles, au même titre que les chefs d'Etats ou de gouvernement représentant les Etats concernés³²⁶. A ce propos, Paul Reuter affirma que la coopération internationale publique peut s'effectuer à différents niveaux de l'organisation de l'Etat³²⁷. Ainsi, à côté des traités conclus par des sujets de droit international, il existe d'autres formes d'engagements liant les personnes morales de droit public d'Etats différents (établissements publics, services ministériels...) ³²⁸. A ce propos, il serait intéressant d'évoquer la position de Pierre Mayer qui, selon lui, à l'exclusion des traités, toutes les formes d'accords conclus entre des personnes publiques relevant d'Etats différents sont des conventions transnationales³²⁹. Ainsi, selon la conception de cet auteur, l'accord de jumelage institutionnel serait vraisemblablement une convention transnationale. Ceci dit, il serait intéressant de savoir si cette convention transnationale serait soumise aux règles du droit international public. A priori, comme l'a précisé D. Alland, la réponse serait négative car on ne pourrait pas assimiler ces actes aux traités internationaux³³⁰.

Cela étant, il serait possible d'emprunter le concept d'accords infra-étatiques³³¹ pour tenter d'insérer les accords de jumelage institutionnel dans cette catégorie d'accords. M. Audit précise que ces accords infra-étatiques sont conclus par des personnes publiques infra-étatiques. Il s'agit de personnes morales de droit public autres que l'Etat qui les divise

³²⁶ G. Burdeau, « Les accords conclus entre autorités administratives ou organes publics de pays différents » In *Mélanges offerts à Paul Reuter, le droit international : unité et diversité*, Paris, éd. Pedone, 1981, pp.103 et ss.

³²⁷ P. Reuter, Introduction au droit des traités, A. Collin, 1972, n°71

³²⁸ Circulaire du premier ministre français du 30 mai 1997 relative à l'élaboration et à la conclusion des accords internationaux : « ... Le développement des relations internationales implique désormais que d'autres autorités que le ministre des affaires étrangères aient des relations avec leurs homologues étrangers... »

³²⁹ P. Mayer, préface In *Les conventions transnationales entre personnes publiques*, thèse de M. Audit, éd L.G.D.J., 2002

³³⁰ D. Alland, *Droit international public*, P.U.F., Paris, 2000

³³¹ G. Burdeau, *op.cit.*, p.105

en deux catégories : les collectivités territoriales³³² et les personnes publiques « spécialisées » (Il peut s'agir ici, d'établissements publics). Notre étude concerne les conventions de jumelage institutionnel conclues entre deux administrations ministérielles et donc entre deux entités déconcentrées. Il serait donc difficile de les classer dans la catégorie d'accords infra-étatiques qui n'impliquent que des collectivités territoriales ou des établissements publics.

Paul Reuter estime qu'il faudrait vérifier si l'Etat est engagé par ce contrat de jumelage³³³ mais ne répond pas clairement à ce sujet. En principe, l'Etat n'est pas lié par ces accords. Néanmoins il peut s'avérer que ces organismes publics aient la capacité d'engager l'Etat et a reçu une mission dans ce sens³³⁴. En conséquence, pour ce qui concerne notre étude, l'Etat serait lié par cette convention de jumelage institutionnel si l'administration marocaine de transport aérien reçoit la capacité d'engager l'Etat marocain. De toute façon, comme l'ont souligné D. Carreau et F. Marrella, ces accords « infra-étatiques » sont conclus en « application des traités tendant à promouvoir la coopération la plus large entre les parties contractantes ³³⁵». Par conséquent, pour ce qui concerne notre sujet, on pourrait considérer que les accords de jumelage institutionnel euro-marocains s'opèrent uniquement dans le contexte des relations euro-marocaines et notamment le partenariat euro-méditerranéen. En effet, ces accords de jumelage sont créés pour contribuer à la mise en œuvre de la coopération euro-marocaine dans les domaines envisagés par l'accord d'association euro-marocain et notamment le cas du transport aérien, en l'occurrence l'alignement du droit des transports aériens marocain sur le droit de l'UE. Cet accord de jumelage institutionnel, précisons-le, entre également dans le cadre de

³³² Dans un Etat unitaire tel la France : régions, départements, communes ou dans un Etat fédéral : les Etats fédérés.

³³³ P. Reuter, *Introduction au droit des traités*, 3^e édition, éd. PUF. Paris, 1995, note 72

³³⁴ D. Carreau et F. Marrella, *Droit international*, 11^e édition, éd. Pedone, 2012, p. 124.

³³⁵ *Ibid.*

l'annexe du document du Conseil de l'Union Européenne 336 relatif à l'octroi au Maroc du statut avancé ainsi que dans la politique européenne de voisinage développés dans le chapitre précédent. Cette situation nous rappelle les cas de jumelage institutionnel reliant les Etats membres de l'Union à de nombreux pays ex-candidats à l'adhésion à l'Union européenne, ayant pour objectif l'accompagnement des autorités de ces pays à mettre en application l'alignement de leur législation sur celle de l'Union. De là sorte, on serait tenté de penser que leur existence dépend des traités ou accords préexistants³³⁷.

Maintenant, il faudrait se poser la question de savoir si les représentants des parties contractantes agissent seules ou reçoivent l'approbation d'agir. D. Carreau et F. Marrella estiment que les parties à l'accord infra-étatique doivent toujours recevoir l'autorisation de l'Etat pour agir³³⁸. Certes, R. Rivier l'a bien affirmé de son côté. En effet, elle précise que les représentants des gouvernements intéressés agissent « uniquement sur habilitation » et elle rajoute qu'« ils sont de simples plénipotentiaires »³³⁹. Ces autorités d'organes infra-étatiques « doivent justifier d'une habilitation » pour conclure les accords infra-étatiques avec leurs homologues étrangers³⁴⁰. Dans le même raisonnement, ce type d'accords se réalise au nom des gouvernements concernés et se fait signer par les représentants desdits Etats par le moyen d'une délégation « spéciale » de la part des autorités compétentes³⁴¹.

³³⁶ Adoption de la position de l'Union européenne en vue de la septième session du Conseil d'Association du 8 octobre 2008 sur l'octroi du « Statut avancé » au Maroc.

³³⁷ G. Burdeau, « Les accords conclus entre autorités administratives ou organes publics de pays différents » In *Mélanges offerts à Paul Reuter, le droit international : unité et diversité*, Paris, éd. Pedone, 1981, p.106

³³⁸ D. Carreau et F. Marrella, *Droit international, op.cit.*, p. 125

³³⁹ R. Rivier, *Droit international public, op.cit.*, p. 95

³⁴⁰ D. Alland, *Droit international public, op. cit.*, p. 220

³⁴¹ A ce propos, l'on peut citer le rapport fait au nom de la Commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner le projet de loi portant approbation des conventions et arrangements de l'union postale universelle, signée à Stockholm, le 28 août 1924, par M. Maurice Sibille, député: «... En dehors des traités conclus entre les chefs d'Etat, il n'est pas rare que des accords se fassent entre des gouvernements. Ces accords qui ont généralement un caractère technique ou administratif, se font au nom des gouvernements signataires et sont signés par des représentants de ces gouvernements n'agissant pas en vertu de pleins pouvoirs conférés par les chefs d'Etat...» J.O., Documents parlementaires, Chambre, 1925, p. 781

En outre, ces accords n'impliquent pas de mesure d'ordre interne après leur signature : on pourrait les considérer donc comme des accords en forme simplifiée³⁴².

Par ailleurs, on pourrait être tenté d'aménager les accords de jumelage institutionnel dans le volet des accords techniques. En effet, les administrations techniques peuvent conclure des accords techniques entre elles. De façon générale, celles-ci auraient la capacité d'effectuer ce genre d'accords à condition qu'elles reçoivent une habilitation cette fois-ci, non pas de la part des chefs d'Etats ou de gouvernement mais de la part d'une convention internationale³⁴³.

Par ailleurs, l'on pourrait évoquer le cas de l'accord non-négligeable du 26 mars 1996, conclu entre le secrétariat français et son homologue américain, relatif au transport aérien. (Ici, vérifions s'il existe un traité de référence sur le transport aérien conclu entre la FR et les USA, si c'est le cas, l'on pourrait estimer que l'accord du 26 mars 1996 a été conclu justement pour mettre en œuvre ledit traité de référence).

Par ailleurs, sachons que pour conclure un traité, il est inéluctable que les parties aient la qualité de sujets de droit international. Sujet de droit international renvoie à la capacité de conclure les traités internationaux. Tout de même, il existe des situations où des services de l'Etat ou des personnes morales de droit public peuvent conclure des accords internationaux entre pays différents³⁴⁴ sans avoir la qualité de sujet de droit international. Pour illustrer le régime juridique de ce type d'accords, on pourrait se situer sur le terrain de

³⁴² *Dictionnaire de droit international public*, op.cit., p.15

³⁴³ A ce propos, les administrations techniques « ...peuvent sans doute passer entre elles des accords, mais seulement lorsqu'elles y sont habilitées par une Convention internationale. Ces accords ne sont pas conclus au nom des chefs d'Etats ou de leurs Gouvernements, ni signés par des délégués munis de pleins pouvoirs délivrés par lesdits chefs d'Etats, ni soumis à la ratification de ceux-ci », note du service juridique du 10 janvier 1938, *Archives du Ministère des Affaires étrangères*

³⁴⁴ P. Reuter, *Introduction au droit des traités*, 3^e édition, éd. PUF. Paris, 1995

la coopération transfrontalière établie entre collectivités locales voisines d'Etats différents. En effet, celles-ci ont la possibilité de passer des accords entre elles, en dépit de l'absence de qualité de sujets de droit international. Leur accord a pour but de répondre à des besoins de coopération d'intérêt commun tels que le raccordement d'un réseau d'évacuation des eaux usées sur celui d'une commune frontalière voisine³⁴⁵. Ceci dit, la relation contractuelle naissant du jumelage institutionnel pourrait bien s'insérer dans l'une des formes d'accords ou conventions conclues entre administrations publiques d'Etats différents, qu'on a étudiées plus haut. Cependant, une particularité vient s'ajouter à ce type de relation dans le contexte du jumelage institutionnel de l'Union européenne. En effet, il s'agit d'un « contrat » de jumelage et non seulement un accord ou une convention. Le manuel commun de jumelage confère au contrat de jumelage institutionnel la forme d'un contrat de subvention³⁴⁶. Ce contrat jouit de certaines caractéristiques qui le particularisent des autres formes contractuelles déjà évoquées.

B. Les traits essentiels du contrat de jumelage institutionnel euro-marocain en matière de transport aérien

Comme on l'a évoqué plus haut, pour accompagner le Maroc à reprendre la réglementation de l'Union européenne en matière de transport aérien, annexée à l'accord euro-marocain relatif au transport aérien de 2006, il a été convenu que la Commission européenne porte une assistance juridique et technique, en la matière au Royaume du Maroc. Il s'agit d'une coopération administrative et institutionnelle accordée au Maroc pour

³⁴⁵ Convention entre la commune allemande de Büsingen et la commune suisse de Dörflingen relative à l'épuration en commun des eaux, conclue et entrée en vigueur le 21 décembre 1970.

³⁴⁶ Commission Européenne, « Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012 » version actualisée 2013-2014, p.56, http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/twinning-manual-2012-update-2013-2014-final-_20140910_fr.pdf (12/09/2015)

remplir ses engagements. Celle-ci, comme on l'a démontré plus haut, se singularise des autres formes de coopération administrative conclue entre les administrations publiques d'Etats différents. En effet, elle prend la forme d'un contrat et non pas d'un accord ou une convention. Il s'agit d'un contrat de subvention accordée par la Commission européenne au Maroc. On serait amené ainsi à examiner les principes juridiques qui régissent le contrat de jumelage institutionnel euro-marocain en matière de transport aérien (1). Par ailleurs, nous verrons que ce contrat de jumelage s'inscrit dans une logique de partenariat (2).

1. Les principes juridiques du contrat de jumelage institutionnel euro-marocain en matière de transport aérien

Comme on l'a vu plus haut, depuis 2004, le jumelage s'étend aux pays de la région de l'IEVP³⁴⁷ dont le Maroc fait partie. Depuis 2014, cet instrument fut remplacé par l'IEV établi par le règlement UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014, instituant « un instrument européen de voisinage ³⁴⁸ ». Ce règlement vise à « ...promouvoir la mise en œuvre d'accords de partenariat et de coopération, d'accords d'association ou d'autres accords existants et à venir... » (Art.2 §1). Ce règlement rajoute que le soutien de l'Union concerne aussi : « ...le renforcement des capacités institutionnelles à tous les niveaux... » (Art.2 §2 a).

Le jumelage repose sur une « Convention Cadre » qui encadre la participation des Etats membres.³⁴⁹ Le projet de jumelage s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre de la

³⁴⁷ Il s'agit des pays bénéficiant de l'Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat, celui-ci était de plus de 12 milliards d'euros. L'IEVP est établi par le règlement (CE) n° 1638/2006 adopté en octobre 2006 et entré en vigueur du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2013.

³⁴⁸ V. Le règlement (UE) n° 232/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014, instituant un instrument européen de voisinage

³⁴⁹ Règlements CE 3906/90 et CE 622/980.

troisième phase du Programme d'Appui à l'Accord d'Association 350(PAAA) financé par l'Union Européenne, nommé "Programme d'Appui au Plan d'Action Maroc/UE".

Conformément au manuel commun de jumelage et comme tous les autres contrats de jumelage institutionnel amorcés par la Commission européenne, la structure du contrat de jumelage institutionnel euro-marocain en matière de transport aérien se compose de : d'un document principal, intitulé " Conditions particulières", accompagné de plusieurs annexes : l'annexe A1: plan de travail décrivant l'action, l'annexe A2: conditions générales applicables aux contrats de subvention conclus dans le cadre des actions extérieures de l'Union européenne, l'annexe A3: budget de l'action (y compris la partie cofinancée par le bénéficiaire final de l'action), l'annexe A4: procédures de passation de marchés, l'annexe A5: modèle de demande de paiement et fiche «signalétique financier», l'annexe A6: rapport de vérification des dépenses, l'annexe A7: dispositions financières particulières, l'annexe A8: mandats (en cas de constitution d'un consortium d'États membres) et l'annexe A9: CV351.

Le contrat de jumelage institutionnel fait partie des contrats de subvention dont le régime juridique relève de l'annexe A 2 cité plus haut. Ainsi, en vertu de l'article 1er, intitulé « Dispositions générales », les parties au contrat de jumelage institutionnel euro-marocain sont « le bénéficiaire et l'administration contractante ». Le bénéficiaire du jumelage est la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) qui relève du Ministère de l'Équipement

³⁵⁰ L'UE finance depuis 2003 un Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association (PAAA, ou P3A), conçu pour appuyer l'administration marocaine et toutes les institutions contribuant à la mise en œuvre de l'Accord d'Association (AA). Il propose d'apporter à celles-ci l'expertise, l'assistance technique et les outils de travail nécessaires à la réalisation des objectifs de l'Accord. http://ec.europa.eu/europeaid/documents/aap/2008/af_aap_2008_mar.pdf (17/02/2015)

³⁵¹ Commission Européenne, « Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012 » version actualisée 2013-2014, p.56, http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/twinning-manual-2012-update-2013-2014-final-20140910_fr.pdf (12/09/2015)

et des Transports³⁵². L'administration contractante est l'Agence espagnole pour la sécurité et la sûreté aérienne³⁵³. De plus, l'article 2§1 de l'annexe A2 précise que la DGAC marocaine fournit toutes les informations nécessaires pour mettre en œuvre le jumelage institutionnel. Pour ce qui concerne la responsabilité, en cas de dommages causés au personnel ou aux biens de la DGAC ainsi qu'aux tiers « lors de la mise en œuvre ou à la suite de l'action », incombe à la DGAC (Art.3). Par ailleurs, le droit applicable au contrat de jumelage institutionnel euro-marocain est le droit espagnol puisque l'article 13 §1 affirme que : « Le contrat est régi par le droit du pays dont relève l'administration contractante... ». Le même article rajoute que si l'administration contractante est la Commission européenne, le contrat de jumelage institutionnel serait régi par « le droit de l'Union européenne complété si nécessaire par le droit belge ». Cela dit, l'annexe A2 prévoit un mécanisme de règlement des différends qui pourraient survenir entre les parties dans le cadre de l'exécution du contrat. Ainsi, d'abord, les parties seront invitées à résoudre le règlement à l'amiable. Si celui-ci ne parvient pas à résoudre le différend, il serait soumis à la conciliation de la Commission européenne lorsqu'elle n'est pas partie au contrat (Art.13 §3). En définitive, dans le cas où les parties ne règlent pas le différend par les procédés cités plus haut, « chaque partie peut porter le différend devant les tribunaux du pays dont relève l'administration contractante, ou devant les tribunaux de Bruxelles lorsque l'administration contractante est la Commission européenne ». (Art.13 §4).

³⁵² V. La fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p.28 http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_l'aviation_civile_au_maroc.doc (17/02/2015)

³⁵³ <http://archives.maghrebemergent.info/actualite/fil-maghreb/21650-projet-de-jumelage-dans-laviation-civile-entre-le-maroc-et-lunion-europeenne.html> (19/02/2015)

2. L'inscription du contrat de jumelage institutionnel euro-marocain en matière de transport aérien dans une logique de partenariat

Le jumelage institutionnel s'inscrit dans la logique du partenariat. Il s'agit du partenariat euro-méditerranéen. Ainsi, il s'opère de façon conjointe entre l'administration de l'Etat membre et celle de l'Etat bénéficiaire. Par conséquent, le Maroc, par le biais de son administration de transport aérien DGAC, est appelé à participer activement aux actions du jumelage institutionnel. En plus, avant même d'établir le projet de jumelage auquel l'Etat bénéficiaire contribue, celui-ci dispose du droit de choisir son partenaire de jumelage³⁵⁴. « ...Dans le contexte IEVP, en mode de gestion centralisée, le pays bénéficiaire participe au comité de sélection³⁵⁵ ».

De plus, la convention de jumelage doit se conformer aux dispositions du manuel de jumelage³⁵⁶. En manière générale, le manuel de jumelage énonce que le projet de jumelage institutionnel vise trois objectifs : d'abord, un appui technique et/ou réglementaire : un soutien au développement et à la mise en application « de méthodes, de procédures, de textes réglementaires et d'outils informatiques conformes à l'acquis de l'Union en la matière ». Ensuite, « une formation »: ici, l'administration du transport aérien de l'Etat membre (espagnole) dispose une formation aux « formateurs » en vue de répandre « les acquis de l'assistance et des échanges d'expérience reçus » et cela en organisant des « séminaires, conférences, de contrôles effectués sur place sous la supervision des experts aussi bien dans le pays bénéficiaire que dans l'Etat Membre ». Enfin, il est prévu

³⁵⁴ L. Memeti-Kamberi, *L'Etat candidat à l'Union européenne*, éd. L'Harmattan, 2012, p.1362

³⁵⁵ Commission Européenne, « Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012 » version actualisée 2013-2014, p. ... http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/twinning-manual-2012-update-2013-2014-final-20140910_fr.pdf (12/09/2015)

³⁵⁶ V. La fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p.23 http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_l_aviation_civile_au_maroc.doc (17/02/2015)

que l'Etat membre par le biais de son administration opère « Le suivi et l'audit des nouvelles méthodes, procédures et textes réglementaires mis en œuvre ». Il s'agit pour l'Aviation civile marocaine « de mettre en œuvre un management fondé sur les principes de la qualité fournissant les moyens pour effectuer les missions de la DGAC dans le respect des réglementations, maîtriser ses priorités dans l'affectation de ses ressources, maîtriser la documentation utile à ses métiers, évaluer la performance de ses processus et de ses prestations pour les améliorer, identifier et résoudre les dysfonctionnements, et enfin tenir compte du niveau de satisfaction de son personnel.³⁵⁷ ». « Le jumelage intervient donc sur des bases solides et viendra consolider les nouveaux dispositifs concernés par la convergence réglementaire Maroc/UE³⁵⁸ »

En outre, dans le cadre de ce projet de jumelage, les parties conviennent de prolonger leur engagement de la mise en œuvre de l'annexe VI de l'accord relatif aux services aériens entre le Maroc et l'UE³⁵⁹.

En plus, notons que le jumelage institutionnel accorde une assistance technique aux Etats tiers de la PEV, en l'occurrence la DGAC, en tant que partie au contrat de jumelage institutionnel et bénéficiant de l'IEV. Néanmoins, les parties s'engagent à remplir un certain nombre d'obligations découlant dudit contrat. En effet, les contrats de jumelage doivent fournir au pays bénéficiaire « un résultat opérationnel concret » (les «résultats

³⁵⁷ V. La fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p...http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_l_aviation_civile_au_maroc.doc (17/02/2015)

³⁵⁸ V. La fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p.8 http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_l_aviation_civile_au_maroc.doc (17/02/2015)

³⁵⁹ V. La fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p.10 http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_l_aviation_civile_au_maroc.doc (17/02/2015)

obligatoires») en rapport avec l'acquis de l'UE ou d'autres politiques de l'UE ouvertes à la coopération³⁶⁰.

³⁶⁰ Commission Européenne, « Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012 » version actualisée 2013-2014, p....http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/twinning-manual-2012-update-2013-2014-final-_20140910_fr.pdf (12/09/2015)

Conclusion du chapitre II

Tout d'abord, pour mettre en œuvre l'alignement normatif, l'on commencera par observer de la place qu'offre la Constitution marocaine de 2011 à l'accord UE-Maroc de 2006 relatif aux services aériens. En effet, celle-ci a facilité l'alignement du droit marocain sur le droit de l'Union en matière de transport aérien. D'autres mécanismes de nature institutionnelle financés par l'Union ont accompagné l'alignement du droit du Maroc en la matière. Cependant, un travail reste à faire concernant la participation du Maroc à l'élaboration du droit dérivé objet de jumelage institutionnel.

Conclusion de la première partie

Au terme de cette première partie relative à l'étude du régime juridique de l'alignement du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union européenne, l'on ne peut qu'affirmer qu'une base légale de ce concept prit place dans le cadre de la coopération normative euro-marocaine. Par ailleurs, le survol de ce régime juridique démontre bien l'absence de participation du Maroc à l'élaboration de ce droit.

**SECONDE PARTIE : L'ALIGNEMENT DU VOLET
SECURITAIRE DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT
AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE**

Le volet sécuritaire du droit du transport aérien fera l'objet, naturellement, d'un alignement par le droit du Maroc sur le droit de l'Union européenne. Dans cet examen, nous distinguons la sécurité du transport aérien (chapitre I) de la sûreté de celui-ci (chapitre II)

CHAPITRE I : L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SECURITE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

L'étude de l'alignement du droit de la sécurité du transport aérien par le Maroc sur celui de l'Union européenne nécessite que l'on commence par l'exploration de son fondement (section 1). Ensuite, notre réflexion portera sur les moyens de sa mise en œuvre institutionnelle (section 2).

Section 1 : Le fondement de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien sur le droit de l'Union européenne

L'alignement normatif sur la sécurité du transport aérien par le Maroc se fonde préalablement sur la compétence extérieure de l'Union en la matière (§1). Ensuite, cet alignement normatif se manifeste par l'exportation du droit dérivé sécuritaire vers le Maroc (§2).

§ 1. La compétence extérieure de l'UE en matière de sécurité du transport aérien dans sa relation avec le Maroc

Avant d'étudier la question de la compétence extérieure dont dispose l'Union européenne pour établir des relations de coopération avec le Maroc, en tant qu'Etat tiers, en matière de transport aérien (A), il nous paraît judicieux d'accorder une importance particulière à la compétence de l'Union en la matière dans sa relation avec ses Etats membres (B). En effet, le droit du transport aérien relève de la compétence partagée entre l'Union et ses Etats membres³⁶¹.

A. Une compétence partagée de l'Union européenne avec ses Etats membres en matière de transport aérien

La compétence peut être définie comme le titre juridique permettant à son titulaire d'exercer tel ou tel pouvoir³⁶². Le système de compétences de l'Union s'inspire du principe d'attribution de compétences régissant les organisations internationales³⁶³. Appelé aussi principe de spécialité, le principe d'attribution de compétences confère des pouvoirs juridiques aux organisations internationales en vue d'atteindre leurs objectifs. Ces compétences lui sont reconnues par les Etats qui leur ont donné naissance dans le cadre de

³⁶¹ Nous renvoyons, à ce sujet, à la lecture de l'article 4 §2 g TFUE

³⁶² V. Constantinesco, *Compétences et pouvoirs dans les Communautés européennes. Contribution à l'étude de la nature juridique des Communautés*, Paris, LGDJ, 1974

³⁶³ G. Isaac et M. Blanquet, *Droit général de l'Union européenne, op.cit.*, p.48

leur traité fondateur³⁶⁴. Ces compétences sont ensuite exercées par les organes propres à l'organisation internationale. De surcroît, comme l'ont précisé Guy Isaac et Marc Blanquet, l'attribution de compétences serait un principe s'appliquant également aux Etats fédéraux puisque « *les domaines attribués peuvent être plus ou moins nombreux et importants, on ne se trouve cependant jamais, comme dans l'Etat unitaire, en face d'un champ d'action théoriquement illimité* »³⁶⁵. Les organisations internationales ont suivi pendant longtemps la voie fédéraliste³⁶⁶. Ce principe d'attribution de compétences s'appliquerait doublement donc à l'Union européenne suivant cette analyse puisqu'elle est d'abord une organisation internationale et en plus, elle revêt les caractéristiques d'une entité fédérale. A la différence d'une organisation internationale de type classique, l'Union européenne a pu développer un système de compétences perfectionné vis-à-vis de ses Etats membres et de ses ressortissants³⁶⁷. Les spécialistes la qualifieront d'organisation internationale supranationale³⁶⁸ puisqu'elle a pu construire un ensemble de principes qui ne se trouvent pas dans les organisations internationales de type classique tels que la primauté du droit de l'Union³⁶⁹. L'Union européenne, à travers l'adoption de ses propres règles, forma son propre ordre juridique. Par conséquent, comme l'a affirmé H. Renout, le principe de compétences d'attribution s'appliquerait aux institutions de l'Union européenne³⁷⁰ puisque l'article 7 §1 TCE indique que : « La réalisation des tâches confiées à la Communauté est assurée par : un parlement européen, un Conseil, une Commission, une Cour de justice, une

³⁶⁴ Nous renvoyons, à ce sujet à l'avis consultatif de 1927 sur la Compétence de la Commission européenne du Danube, C.P.J.I. série B no 14, p. 64 : « *Comme la Commission européenne n'est pas un Etat, mais une institution internationale pourvue d'un objet spécial, elle n'a que les attributions que lui confère le Statut définitif, pour lui permettre de remplir cet objet; mais elle a compétence pour exercer ces fonctions dans leur plénitude, pour autant que le Statut ne lui impose pas de restrictions.* »

³⁶⁵ G. Isaac et M. Blanquet, *op.cit.*, p.48

³⁶⁶ P. Reuter et J. Combacau, *Institutions et relations internationales* Paris, PUF, 2^{ème} éd., 1982, pp. 286-300

³⁶⁷ F. Latty, « L'Union européenne vue du droit international », in *Annuaire du droit de l'Union européenne*, Ed. Panthéon-Assas, 2014, pp. 181-197.

³⁶⁸ E. Bernard, « La distinction entre organisation de coopération et organisation d'intégration : L'Union européenne au carrefour des méthodes » in *Le phénomène institutionnel international dans tous ses états : transformation, déformation ou reformation ?*, L. Dubin et M.-C. Runavot (dir.), éd. A. Pedone, 2014

³⁶⁹ C. Blumann et L. Dubouis, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, LexisNexis, 3^e éd., 2007

³⁷⁰ H. Renout, *Institutions européennes*, Paradigme, 11^e éd, 2008

Cour des comptes. Chaque institution agit dans les limites des attributions qui lui sont conférées par le traité ³⁷¹». L'article 2 §2 TFUE confirme cela en indiquant que : « 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 ». C'est un « domaine » déterminé que l'institution de l'Union ne devrait pas dépasser.

Le traité de Rome, dans son article 5 §1 avait posé le principe d'attribution de compétences : « *La Communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le présent traité* ». Néanmoins, il n'a pas énuméré les domaines relevant de la compétence de l'Union et ceux des États membres. C'est avec l'adoption du traité de Lisbonne que les domaines de compétences ont pu être clarifiés. Ainsi, l'article 4 § 1 TFUE indique que : « L'Union 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 ». L'article 4 § 2 TFUE rajoute que : « Les compétences partagées entre l'Union et les États membres s'appliquent aux principaux domaines suivants : le marché intérieur ... les transports; les réseaux transeuropéens ». Le transport aérien fait partie des compétences partagées. C'est la catégorie qui regroupe le plus grand nombre de domaines.

Les compétences de l'Union sont délimitées par le traité de Lisbonne qui, dans son titre I intitulé : « Catégories et domaines de compétences de l'Union », y distingue trois catégories : une compétence exclusive, une compétence partagée et une compétence d'appui. Avant le traité de Lisbonne, le traité TCE, dans sa première partie intitulée « Principes », en vertu de son article 5, il existe trois types de compétences à savoir : les compétences concurrentes, les compétences exclusives et les compétences

³⁷¹ Cet article est l'équivalent de l'article 13 TUE déjà cité plus haut.

parallèles³⁷². Les compétences concurrentes sont l'équivalent des compétences partagées mentionnées par le traité de Lisbonne. L'attribution de compétences était fonctionnelle avant le traité de Lisbonne. Ainsi, cette attribution de compétences se manifestait par « les objectifs à atteindre » suivant une méthode fonctionnelle et dans un but essentiellement économique³⁷³. Avec, le traité de Lisbonne, celle-ci est devenue « matérielle »³⁷⁴ ou « constitutionnelle³⁷⁵ » donc comme dans les constitutions fédérales.

Par ailleurs, l'Union ne pourrait agir pas au-delà des compétences qui lui ont été attribuées par les traités. Ce qui nous ramène à préciser que l'Union européenne agit conformément au principe d'attribution³⁷⁶. Cette attribution de compétences peut concerner soit l'Union européenne soit ses Etats membres. En effet, comme nous l'avons évoqué plus haut, dans cette optique, l'article 2 §2 TFUE affirme que : « 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... ». L'Union européenne ne peut réaliser ses objectifs fixés par les traités que dans les limites de ses compétences³⁷⁷. Il serait opportun de souligner qu'avant le traité de Lisbonne, le Traité établissant une Constitution pour l'Europe a été le premier, « dans l'histoire de la construction communautaire à ériger « un support écrit » à la

³⁷² D. P. Bourqui, *L'accès au marché unique du transport aérien*, Bruxelles, Bruylant, 2006, p.147

³⁷³ M. Blanquet, *Compétences de l'Union- Architecture générale- Délimitation*, Fasc. 161-1, JurisClasseur Droit international, 2012

³⁷⁴ La méthode d'attribution matérielle des compétences consiste à définir les actions précises devant être menées par l'Union suivant une liste des compétences.

³⁷⁵ L. Burgogue-Larsen, « A propos de la notion de compétence partagée. Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », *RGDIP*, 2006, n°2, pp. 373-390 (p.6)

³⁷⁶ L'article 5 §1 TUE confirme le principe d'attribution en précisant que : « Le principe d'attribution régit la délimitation des compétences de l'Union... », complété par l'article 13 § 2 TUE qui indique que : « Chaque institution agit dans les limites des attributions qui lui sont conférées dans les traités, conformément aux procédures, conditions et fins prévues par ceux-ci... ».

³⁷⁷ Nous renvoyons, à ce propos, à la lecture de l'article 5 § 1 TCE qui précise que : « La Communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le présent traité » ainsi qu'aux dispositions de l'article 2 § 6 TFUE qui indique que : « L'étendue et les modalités d'exercice des compétences de l'Union sont déterminées par les dispositions des traités relatives à chaque domaine ».

notion de «compétence partagée »³⁷⁸. Dans cette optique, Déclaration n°18 concernant la délimitation des compétences³⁷⁹ attesta que : « toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres ». Ainsi, en vertu de ladite déclaration, dans le cadre des compétences partagées, les Etats membres pourraient exercer leur compétence dans un domaine défini dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne ou a décidé de cesser de l'exercer³⁸⁰. F.-X. Priollaud et D. Siritzky qualifieront la catégorie de compétence partagée de « zone grise ³⁸¹ » de la répartition des compétences entre l'Union et ses Etats membres. Ainsi, comme l'ont démontré lesdits auteurs, l'exercice des compétences des Etats membres est conditionné par le « degré d'intervention de l'Union ³⁸² ». Ainsi la première hypothèse selon laquelle l'Union n'a pas exercé sa compétence dans un secteur donné, les Etats se voient attribuer des compétences en la matière. La deuxième hypothèse précise que l'Union pourrait conférer aux Etats membres des compétences en « abrogeant tout ou partie de la législation européenne³⁸³ » dans un domaine précis. Cette dernière hypothèse constitue le principe de réversibilité³⁸⁴. De ce fait, certaines compétences peuvent être restituées aux Etats. Cette réversibilité figure également dans une déclaration n° 28, qui mentionne la possibilité pour le Conseil de demander à la Commission d'abroger un acte législatif, notamment en vue de mieux garantir le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

³⁷⁸ L. Burgorgue-Larsen, « A propos de la notion de compétence partagée. Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », préc. , p.5.

³⁷⁹ Déclaration n°18 concernant la délimitation des compétences annexée à l'acte final de la Conférence intergouvernementale adoptant le traité de Lisbonne signé le 13 décembre 2007.

³⁸⁰ Principe mentionné également par l'article 2 §2 TFUE.

³⁸¹ F.-X. Priollaud et D. Siritzky, *Le traité de Lisbonne Commentaire, article par article, des nouveaux traités européens (TUE et TFUE)*, La Documentation française, Paris, 2008. P.160.

³⁸² *Idem*

³⁸³ *Idem*

³⁸⁴ *Idem*

A partir de cette analyse, l'on pourrait constater donc que l'Union européenne exerce une compétence partagée en matière de transports et donc de transport aérien avec ses Etats membres.

En 1971, c'est la jurisprudence de la Cour de justice qui a accordé à l'Union la compétence extérieure en matière de transport. En effet, c'est d'abord l'arrêt AETR³⁸⁵ qui a posé les bases de celle-ci. En effet, dans cet arrêt, la Cour affirma que malgré l'absence de dispositions précises relatives à la conclusion d'accords internationaux dans le domaine des transports, elle indiqua qu'il fallait se référer au système général du droit communautaire relatif aux rapports avec les Etats tiers. La Cour rappela que la Communauté jouit d'une capacité générale afin de nouer des relations contractuelles avec les Etats tiers³⁸⁶. De plus, la Cour admet donc que la compétence externe de la C.E.E. puisse être fondée non seulement sur des dispositions explicites, tels les articles 113 ou 238, mais aussi sur d'autres dispositions du traité ou même sur des actes dérivés³⁸⁷. La Cour instaura ainsi la théorie des compétences implicites en adoptant la méthode de l'interprétation téléologique³⁸⁸. Viendra ensuite, en 2002, la jurisprudence « open skies³⁸⁹ » pour spécifier la compétence externe de l'Union européenne en matière de transport aérien en s'appuyant sur l'arrêt AETR. Entre temps, la Cour dans son avis « Navigation du Rhin » avait précisé que lorsque le droit communautaire a attribué à la Communauté des compétences sur le plan interne afin de réaliser un objectif, celle-ci se voyait confier donc une compétence pour prendre « les engagements internationaux nécessaires à la réalisation de cet objectif, même en l'absence

³⁸⁵ CJCE, 31 mars 1971, *Commission des Communautés européennes contre Conseil des Communautés européennes*, aff.22/70, Rec. 263.

³⁸⁶ Nous renvoyons à la lecture du point 14, 274 de l'arrêt AETR qui indiqua que : « dans les relations extérieures, la Communauté jouit de la capacité d'établir des liens contractuels avec les Etats tiers dans toute l'étendue du champ des objectifs définis dans la première partie du traité, dont le sixième forme le prolongement ».

³⁸⁷ R. Kovar, « L'affaire de l'A.E.T.R. devant la Cour de Justice des Communautés européennes et la compétence internationale de la C.E.E. » *In Annuaire français de droit international*, volume 17, 1971. pp. 386-418.

³⁸⁸ H. Renout, *Institutions européennes*, Paradigme, 11e éd, 2008, p.147

³⁸⁹ Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98

d'une disposition expresse à cet égard³⁹⁰ ». Ainsi la Cour va reconnaître avec les arrêts open skies, une compétence implicite en matière de transport aérien avec les pays tiers. L'Union européenne pourrait-elle exercer une compétence extérieure ou internationale en matière de transport aérien avec les pays tiers, en l'occurrence le Maroc ?

B. Une compétence exclusive de l'UE dans sa relation avec le Maroc en matière de sécurité du transport aérien

Il s'agit d'étudier ici la compétence extérieure de l'Union européenne en matière de transport aérien. Nous verrons que cette compétence ne saurait être totalement exclusive. Ainsi, pour certains volets du transport aérien, l'Union agirait sur le plan externe suivant une compétence partagée et pour d'autres, elle aurait une compétence exclusive, en l'occurrence la sécurité (droit dérivé : dimension extérieure : alignement du Maroc sur les dispositions du droit dérivé de l'Union européenne). Dans les arrêts open skies, la Cour a confirmé que les transports constituent une composante des compétences partagées.

De prime abord, le traité sur l'Union européenne invite celle-ci à « développer des relations et de construire des partenariats avec les pays tiers » (Art. 21 §1 TUE) ainsi qu'à définir et mener « des politiques communes et des actions... dans tous les domaines des relations internationales » (Art. 21 §2 TUE). Ensuite, soulignons que conformément aux dispositions de l'article 3 § 2 TFUE, l'Union serait compétente pour conclure des accords avec des Etats tiers ou des organisations internationales : « L'Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs pays tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d'un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l'Union, l'un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l'Union, soit encore est susceptible d'affecter des règles

³⁹⁰ CJCE, 26 avril 1977, avis 1-76, « navigation du Rhin », Rec. 1977, p. 741, cons.3

communes ou d'en altérer la portée ». On pourrait constater à partir de cette disposition que la compétence de l'Union pour conclure un accord international peut être soit explicite, soit implicite. C'est dans le domaine de la politique commerciale commune³⁹¹ que la Cour évoqua pour la première fois et de manière expresse la compétence exclusive de la Communauté.

De surcroît, selon le Professeur E. Neframi, si la compétence externe de l'Union est partagée (qu'elle soit explicite ou implicite), l'accord international ne peut être conclu par l'Union que sous la forme d'accord mixte³⁹². C'est cette reconnaissance de la compétence « extérieure » de l'UE en matière de transport aérien qui lui a permis de conclure des «accords globaux mixtes », en l'occurrence l'accord mixte euro-marocain relatif aux services aériens de 2006. De plus, le Professeur E. Neframi estime que : « *les accords mixtes ont un caractère hybride : leurs dispositions relèvent en partie de la compétence que l'Union peut exercer seule et en partie de sa compétence partagée*³⁹³ ». Par ailleurs, initialement le transport aérien relevait de la compétence partagée de l'Union – comme nous l'avons développé plus haut - puis s'insérera dans la compétence exclusive de l'Union. Sur quels critères pouvons-nous fonder notre analyse pour attester que pour le domaine du transport aérien, l'Union européenne agirait selon une compétence exclusive dans sa relation avec le Maroc ? Le traité de Lisbonne va s'inspirer des critères de la Cour dans son arrêt ATER puisque son article 216 §1 TFUE réaffirme la disposition de l'article 3 § 2 TFUE, cité plus haut, que : « l'Union dispose également d'une compétence exclusive pour la conclusion d'un accord international lorsque cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'Union, ou est nécessaire pour lui permettre d'exercer sa compétence

³⁹¹ L. Burgorgue-Larsen, « A propos de la notion de compétence partagée. Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », préc. , p.7.

³⁹² E. Neframi, « Accords internationaux, fondement, élaboration, liens conventionnels », JurisClasseur, Europe, fascicule 192-1, 2011.

³⁹³ *Idem.*

interne, ou dans la mesure où elle est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée³⁹⁴ ». Par conséquent, on déduit, à la lecture de cette disposition que l'Union a une compétence exclusive : « lorsque cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'Union », il s'agirait ici du principe d'attribution de compétence pour réaliser un objectif déterminé de l'Union qui permettrait à celle-ci d'exercer sa compétence exclusive en matière de transport aérien avec le Maroc. De fait, le secteur du transport aérien relève de la compétence partagée de l'Union. Ainsi, l'Union dispose d'une compétence interne en matière de transport aérien lui permettant d'avoir une compétence externe implicite avec le Maroc : c'est la théorie des compétences externes implicites « initiée par la jurisprudence ATER³⁹⁵ », théorie déduite des objectifs des traités. De plus, comme l'a affirmé le Professeur V. Michel, *La théorie d'exclusivité est liée à la thèse de la préemption (Préemption : Principe par lequel la compétence de l'Union européenne se substitue à celle des États, tout particulièrement dans le cadre des compétences dites partagées) qui, selon elle, dessaisit les États membres se mesure à l'aune de la portée du droit communautaire. Si la réglementation communautaire est complète, les États sont incompétents. Appliquée à la théorie des compétences implicites, la doctrine de la préemption coïncide alors avec la jurisprudence AETR et l'exigence de règles internes préalables. Dans ce contexte, la compétence implicite est exclusive si ces règles préalables sont des règles communes, c'est-à-dire des règles internes communautaires régissant l'entièreté de la matière relevant de l'accord. En d'autres termes, les États ne deviennent incompétents « qu'au fur et à mesure » de l'adoption des règles communes. Toute la*

³⁹⁴ La même disposition a été reconfirmée par le titre V « Accords internationaux » dans l'article 216 §1 TFUE cité plus haut.

³⁹⁵ V. Correia, *L'Union européenne et l'ordre international de l'aviation civile*, éd. Bruylant. Bruxelles, Collection Droit de l'Union européenne, 2014

*difficulté réside alors dans la reconnaissance de cette qualité à la réglementation communautaire, tâche qui incombe à la Cour.*³⁹⁶..

De surcroît, le Professeur L. Potvin-Solis indiqua que l'exercice par l'Union européenne de sa compétence interne pour réaliser les objectifs d'un domaine déterminé aurait pour effet non seulement la reconnaissance d'une compétence externe de l'Union pour le même domaine mais également la non-affectation de ses objectifs³⁹⁷. Par ailleurs, rappelons que les compétences implicites de l'Union européenne en tant qu'organisation internationale ont été reconnues par la doctrine telles les positions de B. Rouyer-Hameray³⁹⁸ et R.-J. Dupuy³⁹⁹ ainsi que par la jurisprudence internationale. Ainsi, dans son avis consultatif de 1949⁴⁰⁰, la CIJ a affirmé que malgré le fait que la compétence de faire des réclamations internationales ne soit pas expressément indiquée dans la Charte constitutive de l'ONU, a reconnu cette capacité en tant qu'essentielle à l'exercice des fonctions de celle-ci⁴⁰¹. Suite à cette décision la Cour fera une application constante de la théorie des compétences implicites (sud-ouest Africain, 11 juillet 1950, Certaines dépenses des Nations Unies, 20 juillet 1962, Namibie, 1971 ou encore Cameroun septentrional, 2 décembre 1963). Cette théorie s'inspire également de la jurisprudence européenne comme la précisé la Cour de justice dans son avis 1-76⁴⁰², l'existence d'une compétence interne conférerait au plan externe, la compétence de l'Union. Cette attribution de compétences de l'Union sur le plan interne se traduit par l'existence d'un acte législatif de l'Union

³⁹⁶ V. Michel, « Les compétences externes implicites : continuité jurisprudentielle et clarification méthodologique », *Europe*, n°10, Octobre 2006, étude 10.

³⁹⁷ L. Potvin-Solis, « Compétences partagées et objectifs matériels » *in* Les objectifs et compétences dans l'Union européenne, E. Neframi (dir.), Bruylant, Coll. Droit de l'Union européenne, Colloques, 2012, pp. 29-90.

³⁹⁸ B. Rouyer-Hameray, *Les compétences implicites des organisations internationales*, Paris, LGDJ, 1962

³⁹⁹ R.-J. Dupuy, *Manuel sur les organisations internationales*, « Académie de droit international de La Haye », La Haye, Martinus Nijhoff, 2^e éd., 1998

⁴⁰⁰ CIJ, avis du 11 avril 1949, *Réparation des dommages subis au service des nations unies*, , Recueil, 1949, p.182

⁴⁰¹ La CIJ indiqua que : « l'Organisation doit être considérée comme possédant ces pouvoirs qui, s'ils ne sont pas expressément énoncés dans la Charte, sont, par une conséquence nécessaire, conférés à l'Organisation en tant qu'essentiels à l'exercice des fonctions de celle-ci »

⁴⁰² CJCE, Avis 1-76 de la Cour du 26 avril 1977, déjà cité plus haut.

au « sens large » voulu par les dispositions des articles 3 § 2 TFUE et 216 §1 TFUE. Ainsi, comme l'a démontré le Professeur V. Michel⁴⁰³, la Cour, dans l'affaire AETR se réfère non seulement au « traité et aux actes adoptés par les institutions », mais également aux « actes d'adhésion » visés par l'affaire Kramer⁴⁰⁴.

Ceci dit, comme l'a noté le Professeur V. Correia⁴⁰⁵, en matière aérienne, l'Union ne dispose pas d'une compétence exclusive globale. Sa thèse confirme celle du Professeur E. Neframi qui expliqua que si les matières figurant dans un accord international ne relèvent pas uniquement de la compétence exclusive de l'Union ledit accord serait mixte. Il serait donc signé d'une part par l'Union et ses Etats membres et d'autre part par l'Etat tiers, en l'occurrence le Maroc. Autrement dit, pour ce qui concerne, la matière de sécurité du transport aérien insérée dans l'accord euro-marocain de 2006, elle renvoie à l'application du droit dérivé de l'Union européenne et donc elle manifeste la compétence exclusive de l'Union en la matière⁴⁰⁶. De fait, Les règles nationales des Etats membres ont cédé la place à une réglementation commune dont l'application est obligatoire. C'est dans ce sens que le Maroc s'est engagé à aligner sa réglementation de sécurité aérienne sur celle de l'acquis de l'Union et plus particulièrement sur celle du droit dérivé de l'Union qui est annexée à l'accord euro-marocain de 2006. Cet état d'esprit a déjà été manifesté par La Commission, dans une communication du 11 mars 2005 souligna que *les « clauses sur la sûreté et la*

⁴⁰³ V. Michel, « Les compétences externes implicites : continuité jurisprudentielle et clarification méthodologique », préc.

⁴⁰⁴ CJCE, 14 juill. 1976, aff. jtes. 3/76, 4/76 et 6/76, Kramer et a. : Rec. CJCE 1976, p. 1279.

⁴⁰⁵ V. Correia, L'Union européenne et l'ordre international de l'aviation civile, éd. Bruylant. Bruxelles, Collection Droit de l'Union européenne, 2014

⁴⁰⁶ L'article 100 § 2 constitue le fondement juridique de la compétence de l'Union pour adopter des normes en la matière : « Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions ».

sécurité du transport aérien dans un accord doivent être négociées de façon cohérente avec l'acquis de la CE dans ces domaines »⁴⁰⁷.

En effet, selon les arrêts « Open Skies », L'Union européenne acquiert une compétence externe en droit du transport aérien du fait de l'exercice de sa compétence interne : « lorsque les engagements internationaux relèvent du domaine d'application des règles communes » ou « en tout cas d'un domaine déjà couvert en grande partie par de telles règles ». La Cour a reconnu la compétence exclusive de la Communauté dans des domaines précis. Dès lors, dans ces domaines, les Etats membres ne peuvent pas définir un régime alternatif ; ils peuvent simplement dénoncer les accords existants. Seule la Communauté a la capacité de négocier sur ces points précis la sécurité du transport aérien domaine de compétence extérieure exclusive de l'Union européenne

De son côté, le Conseil , dans une proposition du 26 aout 2005, relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc concernant certains aspects des services aériens maintint la position de la Commission et précisa qu' « *En vertu des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, la Communauté jouit d'une compétence exclusive en ce qui concerne différents aspects de la politique extérieure dans le domaine de l'aviation »⁴⁰⁸. Ensuite, le Conseil, dans une autre proposition du 30 juin 2006 relative à l'accord euro-marocain relatif aux services aériens affirma que la sécurité du transport aérien constituerait un domaine faisant appel à la compétence exclusive de l'Union : « *le rapprochement des législations en matière d'aviation ne peut être atteint qu'au niveau communautaire, dans la**

⁴⁰⁷ Communication de la Commission - Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté {SEC(2005) 336} /* COM/2005/0079 final */

⁴⁰⁸ Proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc concernant certains aspects des services aériens /* COM/2005/0393 final */

*mesure où les règles incluses dans l'accord sont elles-mêmes de niveau communautaire*⁴⁰⁹».

De même, le Conseil, dans une proposition du 24 juin 2010 relative à l'accord euro-jordanien relatif aux services aériens confirmera l'exclusivité de la compétence de l'Union en matière de sécurité du transport aérien: « *L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union, des conditions uniformes d'accès au marché et établit de nouvelles modalités de coopération entre l'Union européenne et la Jordanie en matière de réglementation dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté et d'efficacité. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'Union, car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de l'Union*⁴¹⁰ ».

Retenons que sur le plan international, en l'occurrence dans la relation euro-marocaine, l'Union et ses Etats membres peuvent agir dans le domaine de la sécurité du transport aérien car celui-ci relève des règles communes de la compétence partagée. C'est pour cela que l'Union et ses Etats membres ont conclu conjointement un accord mixte international relatif aux services aériens qui traite de la question sécuritaire. En effet, le volet sécuritaire dudit accord renvoie à l'application par les deux parties des règles de droit dérivé de l'Union européenne annexées à l'accord. Cela manifeste clairement l'étendue de la compétence partagée devenue exclusive de l'Union au-delà de ses frontières⁴¹¹. Dans

⁴⁰⁹ COM(2006) 145 final, 2006/0048 (CNS), Proposition de décision du conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'union européenne réunis au sein du conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le royaume du Maroc, d'autre part. proposition de décision du conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'union européenne réunis au sein du conseil relative à la conclusion de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le royaume du Maroc, d'autre part (présentées par la commission), Bruxelles, le 30.3.2006.

⁴¹⁰ COM(2010)332 final, 2010/0180 (NLE), Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relative à la conclusion de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part (présentée par la commission), Bruxelles, le 24.6.2010.

⁴¹¹ Nous renvoyons à l'avis 2/91 du 19 mars 1993 (2/91, Rec._p._I-1061) (cf. points 7-11) qui selon lui, la compétence pourra revêtir un caractère exclusif, excluant une compétence parallèle des États membres, soit en vertu des dispositions du traité, soit en fonction de l'étendue des mesures qui ont été prises par les institutions

l'arrêt Accords Open Sky de 2002, la Cour de justice a admis que la compétence externe de l'Union pouvait être considérée comme exclusive lorsque la compétence interne avait donné lieu à l'adoption d'actes juridiques unilatéraux. Il s'agit donc d'un assouplissement des critères jurisprudentiels jusqu'alors en vigueur pour reconnaître le caractère exclusif d'une compétence externe déduite de cette compétence interne.

Nous verrons donc ensuite, les actes juridiques adoptés par l'Union constituant le droit dérivé de la sécurité du transport aérien de l'Union européenne et son exportation dans sa relation avec le Maroc.

§ 2. Le droit dérivé de la sécurité du transport aérien de l'Union européenne dans sa relation avec le Maroc

Le droit dérivé de la sécurité du transport aérien se fonde sur une politique commune du transport aérien amorcée dès les années 1980. Celle-ci s'appuie sur les dispositions du droit primaire de l'Union européenne. ce droit dérivé de la sécurité du transport aérien connut une mutation importante (A) et fera l'objet d'une extériorisation vers le Maroc (B).

A. La mutation du droit dérivé de la sécurité du transport aérien euro-marocain

Depuis l'instauration des règles communes de sécurité du transport aérien, le droit de la sécurité s'est progressivement détaché de la souveraineté étatique. En ce sens, Xavier Latour évoque l'idée de « fédéralisation de la sécurité du transport aérien⁴¹² ». Les événements du 11 septembre ont favorisé ce transfert de compétence vers l'Union

communautaires pour l'application de ces dispositions et qui peuvent être de nature à priver les États membres d'une compétence qu'ils pouvaient antérieurement exercer à titre transitoire.

⁴¹² X. Latour, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » *In La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005 éd. L'harmattan, 2005, pp.13-29

européenne en matière de sécurité du transport aérien⁴¹³. Les Etats membres furent conscients de la nécessité d'adopter des règles communes de sécurité du transport aérien face aux nouvelles menaces terroristes. Cette nouvelle situation a eu des conséquences sur la relation euro-marocaine en matière de sécurité du transport aérien.

Tout d'abord, il serait judicieux de donner un aperçu sur la politique commune des transports aériens qui constitue la base d'élaboration du droit dérivé de sécurité du transport aérien. En effet, la politique commune des transports aériens a connu une évolution considérable depuis la fin des années 1980. Les fondateurs de la Communauté économique européenne avaient exprimé leur volonté de mettre en place une politique commune pour les transports. Le traité de Rome de 1957 envisagea alors, à son article 3 b, d'édifier une politique commune des transports : « Aux fins énoncées à l'article précédent, l'action de la Communauté comporte, dans les conditions et selon les rythmes prévus par le présent traité : (...) l'instauration d'une politique commune dans le domaine des transports ». Toutefois, ce traité ne déterminait pas les assises d'une telle politique commune. Les Etats étaient réticents pour rapprocher leurs législations puisque les transports touchent à leur souveraineté⁴¹⁴. L'article 75 du même traité reflète cette résistance étatique à fonder une politique commune des transports puisqu'il instaure la règle de l'unanimité pour celle-ci⁴¹⁵. Trois décennies plus tard, en 1985, le Parlement européen intenta un recours en carence

⁴¹³ Yann Poincignon, « Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens », Cultures & Conflits [En ligne], 56 | hiver 2004, mis en ligne le 07 janvier 2010, consulté le 19 août 2016. URL : <http://conflits.revues.org/1632>

⁴¹⁴ La politique commune des transports. Rapport d'information n°300 (2000-2001) du 3 mai 2001-par M. Jacques OUDIN, fait au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne sur la politique commune des transports.

⁴¹⁵ A ce sujet, l'article 75 al. 3 du traité CE indiqua : « Par dérogation à la procédure prévue au paragraphe 1, les dispositions portant, sur les principes du régime des transports et dont l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions, ainsi que l'exploitation des équipements de transport, compte tenu de la nécessité d'une adaptation au développement économique résultant de l'établissement du marché commun, sont arrêtées par le Conseil statuant à l'unanimité ».

contre le Conseil devant la CJCE⁴¹⁶. La Cour condamna donc le Conseil en raison de son inaction en matière de transports⁴¹⁷.

Par ailleurs, pour éviter tout blocage décisionnel, l'Acte unique européen remplaça la procédure d'unanimité par la majorité qualifiée⁴¹⁸. N'oublions pas qu'à cette période, les transports maritime et aérien étaient exclus du champ d'application de la Communauté⁴¹⁹. En 1992, le traité de Maastricht amena en place les réseaux transeuropéens. Il s'agit de programmes de construction de grandes infrastructures de transport, d'énergie ou de télécommunications à l'échelle européenne (Titre XII, article 129B et 129C).

Les articles 90 à 100, Titre VI TFUE, intitulé « Les transports » réglementent la matière des transports dans le cadre d'une politique commune. Ainsi, l'article 90 TFUE énonce que « Les objectifs des traités sont poursuivis, en ce qui concerne la matière régie par le présent titre, dans le cadre d'une politique commune des transports ».

Aujourd'hui, la sécurité du transport aérien est encadrée par les dispositions de l'article 91 §1. C) TFUE qui indique : « En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établissent : (...) Les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports⁴²⁰ ... ».

⁴¹⁶ CJCE, 22 mai 1985, Aff. 13/83., Parlement /Conseil, Rec. 1985, p.1513, 1600

⁴¹⁷ J. Basedow, « Le marché unique, programme de déréglementation », in *Revue internationale de droit comparé*, 1993, Vol.45, n°3, pp. 619-633

⁴¹⁸ M. Savy, *Le transport de marchandises*, Eyrolles, Les Éditions d'Organisation, Paris, 2006

⁴¹⁹ E. Bussière, M. Dumoulin et S. Shirmann, « Le développement de l'intégration économique » in *L'expérience européenne 50 ans de construction de l'Europe 1957-2007 des historiens en dialogue*, actes du colloque international de Rome 2007, éd. Groupe de liaison des professeurs d'histoire contemporaine auprès de la Commission européenne, Bruylant, 2010.

⁴²⁰ A ce propos, l'article 71 du traité CE énonça déjà : « En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 70 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établit: c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ».

Au-delà de cette politique intra-européenne, il reste encore à élaborer une politique extérieure commune des transports aériens. Auparavant, l'absence d'une véritable politique extérieure commune en matière de transport aérien a conduit la Commission à demander au Conseil des mandats de négociation avec certains États tiers⁴²¹. Les règles de transport aérien ont connu une véritable « mutation », notion présentée par le professeur Loïc Gard. Celle-ci est le résultat de l'évolution du transport aérien lui-même ainsi que l'évolution technologique⁴²².

L'élément essentiel du concept de politique commune est sa force contraignante sur les États membres. Ces derniers doivent donner aux institutions communes les moyens d'appliquer les politiques communes et de faire respecter leurs décisions par toutes les parties concernées et leurs citoyens. Ces politiques communes sont matérialisées par le droit de l'Union : l'acquis de l'Union. Ce droit de l'Union a la primauté sur le droit national. C'est ainsi que conformément aux dispositions de l'article 91 §1. C) TFUE, déjà cité, les institutions de l'Union adoptèrent des « mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ».

Rappelons que la sécurité du transport aérien concerne principalement la fiabilité technique et la compétence du personnel navigant⁴²³. Le Maroc, dans sa relation bilatérale avec l'Union européenne, s'est engagé à aligner la réglementation de la sécurité aérienne sur celle de l'Union. En effet, l'article 14 §1 de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens indiqua que : « Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A.. ». De plus, la

⁴²¹ O. Jankovec, « La politique commune des transports aériens » in *Revue du Marché unique européen*, 1999 n°2, p.145-224

⁴²² Loïc Gard, « L'évolution de la norme dans le transport aérien » in *Le droit du transport dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européenne* L. Peru-Pirotte, B. Dupont-Légrand et C. Landsweerd (dir.), éd. Larcier, 2012. Actes du colloque organisé à Lille (16,17 et 18 mars 2011)

⁴²³ X. Latour, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » In *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005 éd. L'harmattan, 2005, pp.13-29, (page 14)

proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne réunis au sein du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part précisa que : « L'accord aérien euro-méditerranéen n'est pas un simple accord d'ouverture des marchés car les deux parties ont également convenu de procéder à un alignement général des règles aériennes sur les éléments principaux de la législation communautaire, y compris en matière de sécurité, de règles économiques et notamment de concurrence, de gestion du trafic aérien et de protection du consommateur ». De ce fait, l'on pourrait constater que l'accord euro-marocain serait un accord qui revêt un caractère « global ». Dans ce sens, il englobe les volets économiques, sécuritaires et environnementaux. Ainsi, comme l'a démontré le professeur V. Correia, le Conseil octroie à la Commission un mandat « global » en vue de mener des négociations « globales » avec un Etat tiers majeur en termes de trafic aérien. L'on en déduit alors que le Maroc est considéré par l'Union comme un Etat majeur en termes de trafic aérien. Ainsi, la Commission déclara que : « C'est la première fois que l'Union signait un accord aérien global avec un pays non européen en qualité d'entité régionale. Signé en décembre 2006, cet accord avec le Maroc est soumis aux mêmes principes d'ouverture du marché et de convergence de la réglementation ⁴²⁴ ».

Ceci dit, rappelons que l'article 14 de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens, cité plus haut, renvoie à l'annexe VI.A pour l'application par le Maroc, au même titre que les Etats membres de l'Union européenne des règlements et directives suivants :

⁴²⁴ Nous renvoyons à la lecture de : Volons ensemble, La politique de l'Union européenne en matière de transport aérien, Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports, Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2007 p.8

- Le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile⁴²⁵.
- La directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile⁴²⁶.
- Le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne⁴²⁷.
- La directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.
- Le règlement(CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.
- Le règlement(CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements

⁴²⁵ Ce règlement fut modifié par : le règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ; le règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil; le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ; le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

⁴²⁶ La directive 94/56/CE, fut remplacée par le règlement (UE) n° 996/2010.

⁴²⁷ Ce règlement fut modifié par : le règlement (CE) n° 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 ; le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002 ; le règlement 216/2008.

aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

- Le règlement(CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Ces différentes réglementations constituent ainsi le droit dérivé de sécurité du transport aérien de l'Union européenne. Rappelons que le Maroc est tenu d'aligner sa réglementation en matière de sécurité du transport aérien sur celle du droit dérivé de l'Union en se basant sur ledit accord bilatéral. Ces règles de droit dérivé de l'Union européenne tiennent compte des normes et recommandations internationales de l'OACI tout en les renforçant continuellement⁴²⁸. Ainsi, l'article 37 de la Convention de Chicago, intitulé « Adoption de normes et procédures internationales » précisa que : « Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne... ». Les règles de droit dérivé de la sécurité du transport aérien de l'Union européenne se conforment plus particulièrement au droit dérivé de l'OACI constitué des annexes de la convention de Chicago et notamment de la nouvelle annexe 19 qui regroupe les dispositions relatives à la gestion de la sécurité contenues dans six autres annexes de ladite convention.

Ce droit dérivé de sécurité du transport aérien s'adopte donc au sein de l'Union européenne en se conformant au droit dérivé de l'OACI. L'Union s'efforce de

⁴²⁸ http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/fr/FTU_5.6.10.pdf

l'extérioriser au Maroc en le diffusant à l'annexe de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens de 2006.

B. L'extériorisation du droit dérivé de la sécurité du transport aérien

Dans cette optique, nous verrons d'abord que le droit dérivé de sécurité du transport aérien s'appliquera en dehors de la relation Union-Etats membres suivant un processus d'extériorisation normative guidé par des outils de conditionnalité. Ensuite, nous examinerons l'alignement de ce droit dérivé dans l'ordre juridique du Maroc.

Dans le cadre de ses actions de coopération avec les pays tiers, l'union européenne se voue à exporter ses normes. Certains auteurs la considèrent comme une « puissance normative ». Dans ce sens, J.-D. Giuliani indique que : « *L'Union est une puissance normative ; elle se veut une puissance par le droit. Elle s'est faite par le droit et elle veut projeter sa norme à l'extérieur ...* ⁴²⁹ ». Nous nous référerions également à H. Colineau, qui dans le cadre de sa thèse, a traité de la puissance normative de l'Union européenne en matière d'aide au développement⁴³⁰. Cette extériorisation normative ne concerne pas uniquement les domaines de la compétence exclusive de l'Union européenne mais également ceux de la compétence partagée⁴³¹. Ce constat confirme notre thèse puisqu'elle s'articule autour du transport aérien, domaine relevant des compétences partagées de l'Union européenne.

⁴²⁹ J.-D. Giuliani, « Le droit des relations extérieures de l'Union européenne après le traité de Lisbonne » sous la direction de A.-S. Lamblin-Gourdin, E. Mondielli, Collection droit de l'Union européenne-Colloques, éd. Bruylant, 2013

⁴³⁰ H. Colineau, *L'Union européenne, puissance normative ? : la politique de coopération au développement en actes*, Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes, 2013

⁴³¹ Z. Laïdi, « Chapitre 11. L'Europe, puissance normative internationale », Politiques européennes, Paris, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), «Les Manuels de Sciences Po», 2009, 456 pages

Le processus d'extériorisation normative fut accompagné d'un principe communautaire⁴³² dit de « conditionnalité politique ». Ce principe « conditionne » la relation de l'Union avec les pays tiers. La définition de ce mécanisme particulier a été soulevée par le Professeur C. Schneider qui, selon elle, renfermerait à la fois une dimension juridique conduite par « l'idée de soumettre un droit ou un avantage au respect d'un certain nombre de critères, d'engagements ou de pratiques » et une dimension politique caractérisée par le respect de la démocratie, de l'Etat de droit et des droits de l'homme⁴³³. Le Professeur C. Schneider ne se contentera pas de cette définition stricto sensu puisqu'elle nous donne une deuxième définition beaucoup plus large de la notion de conditionnalité politique. De ce fait, la conditionnalité politique connaît continuellement une évolution car elle engloberait « le respect des minorités » ou « la bonne gouvernance ⁴³⁴ ». D'ailleurs C. Schneider nous parle de « bloc de conditionnalité⁴³⁵ » qui serait constitué des différents éléments anciens et nouveaux de ladite conditionnalité.

Il serait intéressant de rappeler qu'il existerait une autre catégorie de conditionnalité, cette fois, elle serait « environnementale ». L'on pourrait dès lors, l'insérer dans le bloc de conditionnalité imaginée par C. Schneider. En effet, la conditionnalité environnementale serait imposée par les institutions financières internationales. Dans cette optique, elles exigent une implication écologique de leurs emprunteurs⁴³⁶. Par ailleurs, la Banque mondiale a mis en place un mécanisme d' « études d'impact préalables » dans le cadre du

⁴³² C. Schneider, E. Tucny Edwige, « Réflexions sur la conditionnalité politique appliquée à l'élargissement de l'Union européenne aux pays d'Europe centrale et orientale » in *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 33, 2002, n°3. pp. 11-44.

⁴³³ C. Flaesch Mougins et C. Schneider, « Réflexions sur le rôle de la conditionnalité politique dans l'affirmation de l'Union Européenne comme acteur global dans le nouvel ordre mondial » in *L'Union européenne acteur global dans le nouvel ordre mondial*, éd numérique multimédia interactive « Droit in situ » Paris 2006

⁴³⁴ *Idem*

⁴³⁵ *Idem*

⁴³⁶ C. Sägerser, « Les institutions financières internationales », in *Courrier hebdomadaire du CRISP* 16/1998 (N° 1601), p. 1-46.

financement des projets d'infrastructure⁴³⁷. Pierre-Marie Dupuy a évoqué la conditionnalité environnementale comme moyen qui serait beaucoup plus efficace que celui de la responsabilité des Etats pour les contraindre à respecter l'environnement⁴³⁸. De son côté, dans le cadre de la politique agricole commune, la Commission européenne adopta l'outil « conditionnalité » pour contraindre les agriculteurs à respecter la dimension environnementale. En effet, elle l'a défini comme « un mécanisme qui subordonne les paiements directs au respect par les agriculteurs de normes de base concernant l'environnement, la sécurité alimentaire, la santé animale et végétale, le bien-être des animaux et le maintien des terres dans de bonnes conditions agricoles et environnementales⁴³⁹».

Enfin, C. Schneider démontre qu'il existe, en plus de la conditionnalité politique ou environnementale, une conditionnalité économique qui serait imposée aux différents Etats candidats à l'adhésion à l'Union européenne dans le cadre des élargissements qu'a connu l'Union européenne⁴⁴⁰. Cette conditionnalité économique obligerait les Etats concernés à reprendre l'acquis de l'Union en matière économique, condition sine qua non pour que l'Union puisse accepter leur adhésion. Cette situation nous rappelle la relation de l'Union européenne entretenue avec ses pays voisins dans le cadre de la politique européenne de voisinage⁴⁴¹, parmi ceux-là, nous trouverons le Maroc. Celui-ci, rappelons-le, a entrepris de

⁴³⁷ Question écrite n° 22670 de M. Philippe Richert (Bas-Rhin - UMP), Activités des institutions financières internationales, 12e législature publiée dans le JO Sénat du 13/04/2006 - page 1054.

⁴³⁸ Pierre-Marie Dupuy, — Où en est le droit international de l'environnement à la fin du siècle I, in Revue générale de droit international public, Vol 4, 1997, pp. 873-903

⁴³⁹ Règlement (CE) no 73/2009 DU Conseil du 19 janvier 2009 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct en faveur des agriculteurs dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs, modifiant les règlements (CE) no 1290/2005, (CE) no 247/2006 et (CE) no 378/2007, et abrogeant le règlement (CE) no 1782/2003.

⁴⁴⁰ *Idem*

⁴⁴¹ Rappelons que la PEV se fonde sur : l'article 8 du traité sur l'Union européenne, le titre V du traité sur l'Union européenne (action extérieure), les articles 206 et 207 (commerce) et articles 216 à 219 (accords internationaux) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). L'Union, dans sa relation avec ses pays voisins, tend à « promouvoir la démocratie et la bonne gouvernance, à renforcer la sécurité énergétique,

nombreuses réformes au niveau de sa réglementation économique pour pouvoir bénéficier des avantages commerciaux avec l'Union européenne mentionnés dans l'accord d'association euro-marocain de 1996 et réaffirmés dans les plans d'action PEV euro-marocains⁴⁴².

Cela dit, le Maroc en tant qu'Etat associé à l'Union européenne et faisant partie en même temps de la PEV a respecté ses engagements de conditionnalité économique. Maintenant, nous allons voir que dans le cadre de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens de 2006, le Maroc connut une autre forme de conditionnalité : la « conditionnalité règlementaire ». C'est cette dernière qui conduirait à l'alignement des règles de sécurité marocaines du transport aérien sur celles du droit dérivé de l'Union européenne. Désormais, l'alignement normatif marocain constituerait la condition nécessaire de la coopération euro-marocaine en matière aérienne. Dans ce sens, l'on pourrait citer dans le préambule dudit accord : « Considérant qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire ». Ce qui attire notre attention c'est qu'il s'agit bien évidemment d' « un processus » puisque les dispositifs de sécurité du transport aérien dudit accord seraient appliqués « de façon progressive ». Effectivement, la mise en œuvre de l'accord euro-marocain sur les services aériens se réalisa en deux phases⁴⁴³. Ce constat nous rappelle la méthode « progressive » adoptée par l'Union européenne à l'égard des pays candidats à l'adhésion. A cet égard, les exemples de la Grèce et la Turquie seraient pertinents pour illustrer ce processus « progressif » de reprise de l'acquis de l'Union. En effet, les premiers accords d'association

à favoriser les réformes sectorielles (y compris dans le domaine de la protection de l'environnement) », pour plus de détails, nous renvoyons à la consultation de la section du site internet SEAE consacrée au partenariat oriental.

⁴⁴² Nous renvoyons à la lecture de : Commission européenne - Fiche d'information, PEV Rapport de Suivi 2014 – Maroc, Bruxelles, 25 mars 2015

⁴⁴³ Projet de loi n° 2007-306 du 5 mars 2007 autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Maroc

conclus entre ces Etats ex-candidats avec l'Union envisageaient l'instauration d'une Union douanière « par étape ⁴⁴⁴». Dans ce sens, nous serons amenés à admettre qu'il serait demandé au Maroc, Etat non-membre de l'Union et Etat non candidat à l'adhésion, de suivre la méthode « progressive » de reprise de l'acquis de l'Union. En effet, comme l'a indiqué L. Memeti-Kamberi, dans le cadre de sa thèse, ces accords avec les pays tiers et les accords avec les pays ex-candidats à l'adhésion à l'Union paraissent semblables puisqu'ils « contiennent une clause relative au rapprochement des législations ». L'on pourrait citer le cas de la Hongrie également, Etat ex-candidat à l'adhésion à l'Union européenne, pour démontrer que cette démarche progressive adoptée à l'égard du Maroc rejoint globalement celle prévue pour ces pays ex-candidats. Dans ce sens, l'article 56 de l'accord C.E.-Hongrie précisa que « pendant la période transitoire, la Hongrie adapte progressivement sa législation, y compris les règles administratives, techniques et autres, à la législation communautaire applicable au domaine du transport aérien...⁴⁴⁵ ». Néanmoins, le même auteur rajoute que ce qui pourrait distinguer le cas du Maroc des autres pays ex-candidats à l'adhésion serait « la force de l'engagement ». En effet, selon cet auteur, cette force d'engagement ressortie pour l'Etat tiers ne serait pas la même que celle envisagée pour les Etats candidats à l'adhésion⁴⁴⁶. Certes, le Maroc ne s'inscrit pas dans une logique d'adhésion à l'Union européenne. Néanmoins, par l'intermédiaire de son accord d'association de 1996 et celui relatif aux services aériens de 2006 conclus avec l'Union, il se rapproche des pays ex-candidats à l'adhésion. De surcroît, à travers son statut avancé, le Maroc est tenu de reprendre la législation de l'Union impliquant son intégration progressive dans le marché intérieur de l'Union sans faire partie de ses institutions. A ce propos, il conviendrait de citer la locution de R. Prodi « tout sauf les institutions » qui manifeste clairement que la vision de l'Europe à l'égard de son voisinage serait l'extension de ses

⁴⁴⁴ L. Memeti-Kamberi, *L'Etat candidat à l'Union européenne*, L'Harmattan, 2012, 631 pages

⁴⁴⁵ L. Memeti-Kamberi, *L'Etat candidat à l'Union européenne*, *Op.cit.*, p.463.

⁴⁴⁶ L. Memeti-Kamberi, *L'Etat candidat à l'Union européenne*, *Op.cit.*, p.447.

normes en dehors de ses frontières tout en les écartant du processus de l'adhésion⁴⁴⁷. De plus, dans sa communication intitulée « L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs ⁴⁴⁸» de 1994, la Commission insista sur « la proximité géographique » des Etats tiers par rapport au marché unique du transport aérien et l'importante relation économique qui en découle. Dans une autre communication de 1999, intitulée « L'industrie du transport aérien en Europe : du marché unique aux défis mondiaux ⁴⁴⁹», la Commission révéla le rôle majeur que pourrait jouer le développement des relations extérieures de l'Union dans le secteur du transport aérien.

Il serait intéressant d'indiquer que pour intégrer le Maroc dans l'espace aérien européen commun (EAEC), la Commission européenne l'a incité à effectuer une « harmonisation législative et technique du secteur aérien ». Pour ce faire, l'Union européenne lui apporta son soutien budgétaire⁴⁵⁰. Par conséquent, cela confirme notre thèse de conditionnalité réglementaire selon laquelle, le Maroc est invité à s'acquitter de son obligation d'alignement normatif, pour mettre en œuvre les dispositions du marché de l'aviation civile avec l'Union.

Ceci dit, dans notre première section, nous avons pu analyser le fondement de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien sur celui de l'Union en se basant sur la compétence extérieure de l'Union en la matière et sur l'extériorisation de son droit dérivé. A travers notre seconde section, nous allons nous intéresser au rôle des organismes de l'Union dans la concrétisation de l'alignement normatif du droit marocain de la sécurité sur transport aérien.

⁴⁴⁷ J. Rupnik, « La "nouvelle frontière" de l'Europe : quels confins pour une Europe élargie ? », in B. Geremek et R. Picht (dir.), *Visions d'Europe* (Odile Jacob, 2007), p. 310.

⁴⁴⁸ COM (94) 218 final.

⁴⁴⁹ COM (1999) 182 final.

⁴⁵⁰ L. Grard, « La Cour de justice des communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens : à propos des huit arrêts du 5 novembre 2002 dans l'affaire dite open skies » in *Cahiers de droit européen*, Bruxelles, a.38n.5-6(2002), p.695-733

Section 2 : La concrétisation institutionnelle de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien sur le droit de l'Union européenne

L'aviation est un domaine qui nécessite la participation active d'organismes effectuant des missions primordiales au sein de l'Union européenne dans sa relation avec les Etats tiers. Ces organismes de l'Union appelés également agences, sont créés par les institutions européennes et ont des missions spécifiques en vue d'atteindre certains objectifs (§1). Nous verrons le rôle d'EUROCONTROL dans la concrétisation de l'alignement normatif de la sécurité du transport aérien par le Maroc (§2).

§1. Le rôle majeur de l'AESA dans la concrétisation de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien

En tant qu'agence européenne spécialisée en sécurité de l'aviation civile L'AESA, celle-ci détient un rôle majeur dans l'application de l'alignement normatif marocain en amont (A) et en aval (B).

A. Le rôle normatif de l'AESA préalable à l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien

Selon le Professeur J.-F. Couzinet, l'émergence des premières agences européennes remonte aux années 1975⁴⁵¹ et étaient nommés centres, fondations, offices... Comme l'a indiqué M. Blanquet, c'est dans le domaine sécuritaire que l'on a vu naître un grand nombre d'agences européennes. Elles sont récentes puisqu'elles ne datent que des années 2000⁴⁵². L'on pourrait citer quelques-unes : l'agence ferroviaire européenne⁴⁵³ (ERA),

⁴⁵¹ J.-F. Couzinet, « La prise en compte de l'existence des « agences » par les récents traités » in *Les agences de l'Union européenne, Les agences de l'Union européenne / 3emes Journées Guy Isaac, 11 et 12 mars 2010, à Toulouse ; organisées par l'Institut de recherche en droit européen, international et comparé, IRDEIC* ; sous la direction de J. Molinier. - Bruxelles : Bruylant, DL 2011, p.191.

⁴⁵² M. Blanquet et N. De Grove-Valdeyron, « Le recours à des agences de l'Union en réponse aux questions de sécurité » in *Les agences de l'Union européenne, Les agences de l'Union européenne / 3emes Journées Guy Isaac, 11 et 12 mars 2010, à Toulouse ; organisées par l'Institut de recherche en droit européen, international et comparé, IRDEIC* ; sous la direction de J. Molinier. - Bruxelles : Bruylant, DL 2011, p.77

l'agence européenne pour la sécurité maritime⁴⁵⁴ (EMSA) et l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)⁴⁵⁵.

La Commission, dans sa communication de 2008⁴⁵⁶, met l'accent sur l'importance du rôle des agences européennes dans le domaine des compétences partagées. Selon elle, les agences lui permettent de « concentrer son action sur des tâches essentielles ⁴⁵⁷ ». De ce fait, la Commission déléguerait certaines « fonctions opérationnelles ⁴⁵⁸ » à ces organismes de l'Union.

Le Parlement européen, dans sa résolution sur ladite communication de la Commission, renouvelle sa position « tendant à la création d'une Autorité communautaire de l'aviation civile » ayant compétence en matière de sécurité des transports aériens, de certification de la navigabilité des aéronefs, de contrôle de la circulation aérienne et de formation professionnelle au sein de l'aviation civile.

Par ailleurs, il convient de souligner que selon D. Dero-Bugny, il existe deux catégories d'agences : Agences exécutives et Agences décentralisées. Appelées auparavant agences de régulation, les agences décentralisées sont diverses tant sur le plan de leurs pouvoirs que sur celui de leurs missions⁴⁵⁹. Le site Europa rajoute que : « *Les agences décentralisées contribuent à mettre en œuvre les politiques de l'UE. Elles soutiennent également la coopération entre l'UE et les autorités nationales en mettant en commun les compétences techniques et spécialisées des institutions nationales et européennes. Créées*

⁴⁵³ Créée par le règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, instituant une agence ferroviaire.

⁴⁵⁴ Créée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, instituant une agence européenne pour la sécurité maritime.

⁴⁵⁵ Créée par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, abrogé par le règlement (CE) n° 216/2008).

⁴⁵⁶ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Agences européennes – Orientations pour l'avenir, SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final

⁴⁵⁷ *Idem*

⁴⁵⁸ *Idem*

⁴⁵⁹ D. Dero-Bugny, « AGENCES EUROPÉENNES », JurisClasseur Europe Traité, Fasc. 245, 2010

*pour une durée indéterminée, elles sont situées dans toute l'Europe*⁴⁶⁰». Les agences exécutives, quant à elles, sont « établies pour une durée limitée par la Commission européenne, afin de gérer des tâches spécifiques liées aux programmes de l'UE⁴⁶¹ ». Ainsi, on situerait, l'AESA dans la catégorie des agences décentralisées. Rappelons que c'est en raison de leur implantation dans les différents États membres qu'elles sont appelées agences décentralisées⁴⁶².

Le site Europa les définit comme « *des organismes distincts des institutions européennes: il s'agit d'entités juridiques créées afin d'exécuter des tâches spécifiques dans le cadre de la législation de l'UE* ». Cette définition a évolué puisqu'avant le traité de Lisbonne, le même site officiel a défini l'agences européenne comme « *un organisme de droit public européen, distinct des institutions communautaires et possédant une personnalité juridique propre. Elle est créée par un acte communautaire de droit dérivé en vue de remplir une tâche de nature technique...*⁴⁶³ ».

Par conséquent, les agences européennes se fondent sur des dispositions du droit primaire et elles sont créées par des actes de droit dérivé. L'on pourrait se référer à l'analyse précieuse des Professeurs D. Dero-Bugny⁴⁶⁴ et J.-F. Couzinet qui ont relevé dans le traité de Lisbonne certains articles qui renvoient indirectement aux agences européennes et qui sont nommés « organismes de l'Union » dans ledit traité. Ceci est vérifiable à la lecture des articles suivants :

⁴⁶⁰ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies_fr

⁴⁶¹ *Idem*

⁴⁶² Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Agences européennes – Orientations pour l'avenir, SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final

⁴⁶³ J.-F. Couzinet, « La prise en compte de l'existence des « agences » par les récents traités », op.cit. p. 192.

⁴⁶⁴ D. Dero-Bugny, « AGENCES EUROPÉENNES », JurisClasseur Europe Traité, Fasc. 245, 2010

L'article 15 §1 TFUE : « Afin de promouvoir une bonne gouvernance, et d'assurer la participation de la société civile, les institutions, organes et organismes de l'Union œuvrent dans le plus grand respect possible du principe d'ouverture ».

L'article 16 TFUE §2 : « Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, fixent les règles relatives à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union... ».

L'article 71 TFUE : « ... *Les représentants des organes et organismes concernés de l'Union peuvent être associés aux travaux du comité...* ».

L'article 123 §1 TFUE : « *Il est interdit à la Banque centrale européenne et aux banques centrales des États membres, ci-après dénommées «banques centrales nationales», d'accorder des découverts ou tout autre type de crédit aux institutions, organes ou organismes de l'Union...* ».

Conformément au règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, l'agence européenne de la sécurité aérienne est une agence de l'Union européenne qui exerce des « tâches d'exécution » et en matière de « réglementation » dans le domaine de la sécurité aérienne. Son objectif consiste en l'établissement et le maintien d'un niveau élevé et uniforme de sécurité dans le domaine de l'aviation civile en Europe⁴⁶⁵.

Dans la relation entre le Maroc et l'AESA, l'on pourrait se fonder sur les dispositions de L'annexe VI à l'accord euro-marocain relatif aux services aériens : A-Sécurité aérienne annonça que : « les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement ».

⁴⁶⁵ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_fr

Par ailleurs, comme l'a démontré le Professeur D. Dero-Bugny, les actes pris par l'AESA « ne peuvent être assimilés aux actes typiques prévus par l'article 288 TFUE qui ne vise que les actes adoptés par les institutions de l'Union européenne »⁴⁶⁶. L'auteur ici les qualifie d'actes atypiques. L'AESA adopte ainsi « des programmes de travail, des rapports d'inspections, des avis techniques, et parfois des décisions ».

Néanmoins, l'on pourrait souligner que les actes tels que les certificats, les inspections et les enquêtes sont considérées comme des décisions individuelles contraignantes. D'autre part, les autres catégories d'actes de l'AESA : les programmes de travail, les rapports d'inspections et les avis techniques peuvent être insérées dans la soft Law⁴⁶⁷ puisqu'ils n'ont pas de valeur contraignante.

Ceci dit, l'AESA exerce des missions prévues par l'article 17 du règlement(CE) n° 216/2008. Ainsi, elle « assiste la Commission en préparant les mesures à prendre pour la mise en œuvre du présent règlement ». Le même article rajoute que l'AESA : « apporte à la Commission le soutien technique, scientifique et administratif nécessaire à l'accomplissement de ses missions ». De ce fait, l'on pourrait préciser, dans ce sens que le cadre d'action de l'AESA concerne une institution de l'Union. Le même article indique que l'AESA : « effectue les inspections et les enquêtes nécessaires à l'accomplissement de ses missions » et « exécute, dans son domaine de compétence, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui incombent à ces derniers au titre des conventions internationales applicables, et notamment la convention de Chicago ». A la lecture de ces deux derniers alinéas de l'article 17, l'on pourrait constater que l'AESA, ici exerce ses compétences au sein des Etats membres. A partir de cette analyse de cet article 17, l'on

⁴⁶⁶ D. Dero-Bugny, « ACTES ATYPIQUES », JurisClasseur Europe Traité, Fasc. 194, 2011

⁴⁶⁷ Le dictionnaire du droit international public précise que la soft Law désigne « des règles dont la valeur normative serait limitée soit parce que les instruments qui les contiennent ne seraient pas juridiquement obligatoires, soit parce que les dispositions en cause, bien que figurant dans un instrument contraignant, ne créeraient que des obligations peu contraignantes. »

admettrait de constater que l'AESA exerce ses fonctions ou missions à deux niveaux différents : au niveau des institutions de l'Union (La Commission), au niveau des Etats membres. Quant à l'article 23 dudit règlement, il renvoie à l'implication des missions de l'AESA dans la certification des aéronefs des pays tiers. Ainsi, selon cet article, l'agence « procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des enquêtes et des audits ». L'AESA « modifie, limite, suspend ou retire l'autorisation concernée lorsque les conditions aux termes desquelles elle l'a délivrée ne sont plus remplies, ou que l'organisme concerné ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre ».

Du fait de ses missions, il serait opportun de mettre l'accent sur le fait que l'agence s'assure de l'application uniforme de la législation européenne de la sécurité aérienne dans tous les États membre⁴⁶⁸. On a vu ses missions s'élargir comme l'a indiqué Jean-Michel Bour, pour s'intéresser à tous les volets de la réglementation de la sécurité aérienne⁴⁶⁹. Dans le même sens, le Règlement (CEE) n° 3922/91 a été adopté pour procéder à une harmonisation des dispositions techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile en Europe.

B. L'AESA, un rôle de contrôle de l'application des mesures de sécurité

Commençons d'abord par analyser ce volet par une analyse pertinente de M. Blanquet et N. De Grove-Valdeyron qui ont démontré que l'objectif primordial de la

⁴⁶⁸ Antonio Tajani, l'ancien commissaire européen des Transports devant le Parlement européen, le 9 septembre 2008.

⁴⁶⁹ Aviation Civile magazine n°354_Octobre 2010, p.11

création de l'AESA serait économique, comme la plupart des agences européennes de sécurité, et donc de « rétablir la confiance du consommateur⁴⁷⁰ ».

C. Rapoport, de son côté se place dans une position favorable à l'association des Etats tiers aux travaux des agences. En effet, selon elle, cette coopération avec l'agence en question, en l'occurrence l'AESA, permettrait aux administrations des Etats de « réagir de manière convergente aux informations et expertises obtenues dans le cadre d'une agence de l'Union⁴⁷¹ ».

En toute logique, la coopération de l'AESA avec les pays tiers nécessiterait que celle-ci se voie attribuer une personnalité juridique internationale. A cet égard l'article 28 §1 : « L'Agence est un organisme de la Communauté. Elle a la personnalité juridique. L'article 28 §2 rajoute que : « Dans chaque État membre, l'Agence possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale ».

Il serait intéressant de qualifier la nature de la participation du Maroc aux travaux de l'AESA de « participation-coopération », concept élaboré par C. Rapoport qui l'oppose à celui de « participation-intégration ». Certes, comme leur nom l'indique le premier concerne le Maroc car il n'est pas fortement intégré au fonctionnement du marché intérieur. Néanmoins, vu sa proximité géographique et son potentiel touristique, le Maroc partage les mêmes objectifs de sécurité aérienne. De plus, rappelons que dans la relation entre le Maroc et l'AESA, l'on se fonde sur les dispositions de L'annexe VI à l'accord euro-marocain relatif aux services aériens : A-Sécurité aérienne annonça que : « les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement ». Donc, le Maroc n'est qu'un Etat observateur à l'AESA. Ceci nous oriente

⁴⁷⁰ M. Blanquet et N. De Grove-Valdeyron, Op.cit., p.88

⁴⁷¹ C.Rapoport, « La participation des Etats tiers aux agences de l'Union européenne », in Les Agences de l'Union européenne, Bruylant, pp.141-168, 2011, Collection droit de l'union européenne - colloques

vers d'autres questionnements, à savoir si le Maroc pourrait participer aux activités de l'AESA sans aucune condition. Le même auteur nous évoque une exigence de « proximité normative ⁴⁷²». Ne serions-nous pas devant une nouvelle forme de conditionnalité citée plus haut ? Plus intéressant encore, C. Rapoport, emploiera la condition d' « alignement normatif » pour permettre aux Etats tiers de bénéficier de la participation aux agences européennes⁴⁷³. Cela ne fait que raffermir la thèse que nous sommes entrain d'élaborer. Enfin, l'on pourrait se demander si la participation du Maroc aux travaux de l'AESA prendrait la forme d'un accord autonome, détaché de l'accord Open Sky et reliant les deux parties comme le cas de l'accord conclu entre l'ONDA⁴⁷⁴ et EUROCONTROL.

Signalons que la participation du Maroc conduirait également l'AESA à contrôler son engagement d'aligner les mesures de sécurité marocaines sur celles de l'agence et donc celle de l'Union. Par ailleurs, selon l'article 18 du règlement (CE) n° 1592/2002 déjà cité plus haut, l'agence « assiste la Communauté et ses États membres dans leurs relations avec les pays tiers conformément au droit communautaire. Elle contribue en particulier à l'harmonisation des règles pertinentes et à la reconnaissance mutuelle des agréments attestant l'application satisfaisante des règles ».

Pour Mme Violeta Bulc, commissaire européenne pour les transports, *«le nouveau système d'autorisation en matière de sécurité apporte une valeur ajoutée européenne évidente. Il améliorera encore la sécurité des Européens en assurant que les opérateurs de pays tiers effectuant des vols à destination de l'Europe respectent les normes de sûreté les plus rigoureuses, comparables à celles que l'UE impose aux transporteurs européens. La méthode de "guichet unique" permet de réduire les formalités et les coûts administratifs pour les compagnies aériennes.»*

⁴⁷² C.Rapoport, op.cit, p.151, cette proximité normative concernerait Europol et Eurojust également.

⁴⁷³ C.Rapoport, op.cit, p.152

⁴⁷⁴ ONDA est l'établissement public chargé des aéroports et du contrôle de la navigation aérienne au Maroc.

Le nouveau système d'autorisation ne s'applique pas aux compagnies aériennes de l'UE, dont la surveillance de la sécurité et la certification sont confiées aux autorités aéronautiques nationales⁴⁷⁵.

Dans chaque pays, existe un organisme chargé du contrôle de l'aviation civile et de la certification de la sécurité des vols. Un premier moyen de vérifier le niveau de sécurité offert par une compagnie aérienne est donc de contrôler les contrôleurs nationaux. « S'il existe un doute sérieux sur la fiabilité d'un contrôleur national, cela conduit l'Europe, au travers de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), à interdire d'exploitation sur son sol toutes les flottes certifiées par le pays concerné »⁴⁷⁶.

§2. Le rôle d'EUROCONTROL dans la concrétisation de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien

Créée en 1960, EUROCONTROL est une organisation intergouvernementale européenne ayant pour mission d'harmoniser et d'unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe. Pour ce faire, elle soutient un système uniforme pour les usagers civils et militaires, selon des conditions de sécurité maximales tout en minimisant les coûts et les impacts environnementaux⁴⁷⁷.

L'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, EUROCONTROL, dans le domaine de la navigation aérienne en Europe, joue un rôle indispensable pour « l'harmonisation technique entre Etats, la gestion des flux de trafic ou la définition des réseaux de routes aériennes⁴⁷⁸ ».

⁴⁷⁵ Commission européenne Transports aériens: une certification des exploitants de pays tiers pour réduire les formalités administratives et améliorer la sécurité aérienne Bruxelles, 02 juillet 2015 - Communiqué de presse

⁴⁷⁶ Rapport n° 321 (2012-2013) de M. Vincent Capo-Canellas, fait au nom de la commission du développement durable, déposé le 30 janvier 2013 : Proposition de loi visant à sanctionner la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne

⁴⁷⁷ www.eurocontrol.int Site officiel, consulté le 15 septembre 2017

⁴⁷⁸ Annexe au procès-verbal de la séance du 31 juillet 2002, projet de loi autorisant la ratification du protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation

L'Union européenne adhère à EUROCONTROL via un protocole d'adhésion en 2002⁴⁷⁹. Comme l'a écrit V. Correia, cette adhésion s'avère nécessaire car malgré le fait que ladite organisation détient un rôle pionnier en matière de gestion du trafic aérien (ATM), l'Union, dès 2000 commença à s'impliquer dans ce domaine en adoptant les règlements du ciel unique⁴⁸⁰. Ce ciel unique européen se base sur une multitude de règlements européens⁴⁸¹. D'ailleurs, il importe de rappeler le fondement juridique de l'Union, en la matière sur l'article 100 TFUE « *Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions* ».

Un élargissement progressif de compétences de l'Union européenne dans ce domaine se répercute naturellement sur la relation euro-marocaine puisque le Maroc, conformément à l'article 16 de l'accord UE-Maroc relatif aux services aériens, s'engagea à aligner sa réglementation en matière de gestion du trafic aérien également. Ainsi, cet article 16 §1 précise que « *Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe VI.B⁴⁸² dans les conditions indiquées ci-après* ». Et, l'article 16

aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, Sénat, session extraordinaire de 2001-2002.

⁴⁷⁹ Décision n°9771/02 du Conseil du 14 juin 2002 concernant la signature par la Communauté du protocole d'adhésion de la Communauté à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, EUROCONTROL.

⁴⁸⁰ V. Correia, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, éd. Bruylant, 2014, p. 333.

⁴⁸¹ Le règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, le règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen et le règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen.

⁴⁸² Directive 93/65/CEE du Conseil, du 19 juillet 1993, relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien modifiée par la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien, modifiée par le règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE, modifiée par le règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE)

§2 rajoute que « *Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen au Maroc, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards* ».

A partir de cet article, l'on peut affirmer que l'adhésion du Maroc à EUROCONTROL n'étonne pas, car préalablement celui-ci s'aligna sur les dispositions de l'article 16 de l'accord UE-Maroc de 2006 qui renvoie à l'application par celui-ci des différentes dispositions de droit dérivé de l'Union la liant à EUROCONTROL. Le Maroc adhère donc à EUROCONTROL, le 29 avril 2016, en signant un Accord global entre l'ONDA⁴⁸³ et EUROCONTROL. Cet accord entra en vigueur le 1^{er} mai 2016.

Par voie de conséquence, le Maroc, depuis 2006 applique les normes d'EUROCONTROL via son alignement normatif sur le droit de l'Union européenne.

Un besoin d'un tel accord s'est fait sentir par le fait que le Maroc, en tant que pays touristique, connaît un accroissement des mouvements aériens à destination vers l'Europe. De plus, cette adhésion du Maroc permettra la réduction des coûts et des délais causés par l'encombrement du trafic aérien⁴⁸⁴.

A cela s'ajoute, une conséquence cruciale, c'est que le Maroc bénéficie d'un statut d'Etat membre au sein d'EUROCONTROL, un statut qui lui accorde la même voix que tout autre Etat membre.

n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol.

⁴⁸³ L'Office National Des Aéroports (ONDA).

⁴⁸⁴ B. Gilson, interview avec Z.M. El Aoufir, directeur général de l'ONDA dans Air & Cosmos du 12 mai 2016, V. <http://www.air-cosmos.com/le-maroc-rejoint-eurocontrol-71753>, consulté le 20 février 2017.

Conclusion du chapitre I

L'étude de l'alignement de la dimension de la sécurité du transport aérien permet d'affirmer que le caractère technique de celle-ci nécessite un alignement à la fois normatif et institutionnel que l'Union européenne n'hésite pas à l'appuyer. Cet appui se fonde sur un transfert de de droit dérivé de l'Union européenne vers le Maroc via les annexes de l'accord euro-marocain de 2006 relatif aux services aériens. Et aussi par l'octroi au Maroc d'un statut d'observateur à l'AESA. Pourtant, le Maroc souhaiterait une évolution de ce statut vers un stade plus avancé en participant à l'enceinte décisionnelle de cette agence spécialisée en sécurité aérienne. En dépit de ce désistement, le Maroc et EUROCONTROL ont accepté de s'engager mutuellement pour mener à bien une coopération indispensable pour une meilleure garantie de la sécurité aérienne.

CHAPITRE II : L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SURETE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

L'alignement normatif marocain en matière de sûreté du transport aérien soulève un caractère particulier qui se traduit par une conformité euro-marocaine à la Norme internationale promue par l'OACI (section 1). Et le domaine du terrorisme aérien invoque un aménagement interétatique pour manque d'alignement régional (section 2).

Section 1 : La conformité du droit euro-marocain de la sûreté du transport aérien à la Convention de Chicago et son annexe 17

La conformité du droit euro-marocain de la sûreté du transport aérien à la Convention de Chicago se manifeste dans le cadre de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens puisqu'il renvoie à l'application des dispositions de la Convention de Chicago en matière de sûreté du transport aérien⁴⁸⁵. De ce fait, le Maroc et les Etats membres de l'Union, se conforment à la Convention de Chicago et son annexe 17. Rappelons que, suivant l'article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités entre Etats et organisations internationales ou entre organisations internationales de 1986, le traité « lie les parties » et « doit être exécuté » de « bonne foi ». Il s'agit ici du principe *Pacta sunt servanda* qui régit les relations entre sujets de droit international. Si on se réfère à la définition du principe de bonne foi proposée par le dictionnaire de droit international public, l'on pourrait en déduire que les Etats en tant que parties à la convention de Chicago, « sont juridiquement » tenus « d'observer, dans l'exécution et l'interprétation de leurs droits et obligations »⁴⁸⁶ découlant de ladite convention. Il s'agit donc d'une obligation que les Etats doivent respecter⁴⁸⁷. Il serait important de souligner que cette obligation de conformité du droit interne au droit international a fait l'objet d'une étude approfondie réalisée par le Professeur Yves Nouvel⁴⁸⁸ à propos de l'exigence de la conformité du droit interne au droit OMC. Cet auteur se fonde sur l'article XVI § 4 du traité de Marrakech qui affirma que « *chaque Membre assurera la conformité de ses lois, réglementations et procédures avec ses obligations telles qu'elles sont énoncées dans les accords figurant en*

⁴⁸⁵ L'article 15 dudit accord précise que « *La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago...)* ».

⁴⁸⁶ Dictionnaire de droit international public, sous la direction de J. Salmon, éd. Bruylant, 5^e tirage 2015

⁴⁸⁷ Le principe de bonne foi est rappelé par une jurisprudence internationale constante. A titre d'exemples, l'on pourrait évoquer : C.I.J. *Essais nucléaires*, arrêt du 20 décembre 1974, *Rec.* 1974, p. 268, § 4, C.I.J., *Droits des ressortissants des Etats-Unis au Maroc*, arrêt du 27 août 1952, *Rec.*, 1952, p. 212

⁴⁸⁸ Y. Nouvel. « Aspects généraux de la conformité du droit interne au droit de l'OMC » *In Annuaire français de droit international*, vol. 48, 2002. pp. 657-674

annexe...». Il s'agit de la clause de conformité qui est considérée en même temps comme clause d'alignement. Aussi, cette clause de conformité du droit interne au droit international se fonde sur les dispositions constitutionnelles des Etats parties. De cette façon, par le biais de cette clause de conformité insérée dans la Constitution, le droit interne légitime l'application droit international de l'OACI. La Constitution marocaine de 2011 renforce bien cette clause de conformité dans son préambule⁴⁸⁹. C'est le cas également de la constitution française dans son article 55 qui précise que « *Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie* ».

C'est à partir de cette obligation de « conformité » du Maroc au droit international de l'aviation civile ainsi qu'au droit issu de l'accord euro-marocain relatif aux services aériens que découle l'alignement de celui-ci sur le droit multilatéral ainsi que sur le droit bilatéral.

Nous distinguerons deux phases dans notre analyse de l'alignement du droit marocain de la sûreté du transport aérien. D'abord, nous verrons que le droit de la sûreté du transport aérien de l'UE s'aligne sur celui de l'OACI (§1). Ensuite, de son côté, le droit marocain en la matière s'aligna sur le droit de l'UE (§2). De ce fait, le Maroc, en alignant sa réglementation en matière de sûreté du transport aérien sur celle du droit de l'UE, il l'aligne en même temps sur celle du droit de l'OACI : l'accord OPS est un moyen juridique supplémentaire permettant de réaffirmer l'alignement du droit marocain de la sûreté du transport aérien sur le droit international de l'aviation civile. Dans ce sens, nous rappelons ce que nous avons démontré dans notre première partie, à savoir l'influence importante du

⁴⁸⁹ Selon le préambule de la constitution marocaine de 2011, le Maroc accorde aux accords internationaux « *la primauté sur le droit interne du pays* ».

droit de l'Union sur les ordres juridique des Etats tiers, en l'occurrence le Maroc. Cela étant, il serait loisible de souligner d'une part, que le Maroc, en qualité de membre de l'OACI est tenu d'aligner sa réglementation sur celle de l'OACI et d'autre part, en qualité de partie à l'accord bilatéral conclu avec l'UE et ses Etats membres, il s'est engagé d'aligner sa réglementation en la matière sur celle de l'UE.

§1.L'alignement du droit de l'Union européenne de la sûreté du transport aérien sur le droit de l'OACI

Nous aborderons la question de l'alignement du droit de l'Union européenne de la sûreté du transport aérien sur le droit de l'OACI en traitant d'abord la question de la sûreté du transport aérien en tant que concept (A), ensuite en tant que régime juridique (B).

A. Le concept de sûreté du transport aérien objet d'alignement du droit de l'Union européenne sur le droit OACI

La sûreté du transport aérien suppose la mise en place d'un cadre juridique dont l'objectif est de se prémunir contre **les actes illicites** par voie aérienne. Ce corpus de règles doit-il être affirmé par un **concept** de sûreté du transport aérien. Antérieurement aux événements du 11 septembre, la sûreté du transport aérien disposée dans le cadre des Etats membres de l'Union, était régie uniquement par le droit interne de ces derniers. Celui-ci s'aligna sur le concept de sûreté du transport aérien défini par l'OACI et complété par la CEAC (1). Au lendemain des attentats du 11 septembre, l'Union européenne adopta, dès lors, un ensemble de règles visant à protéger la sûreté de l'aviation civile en vue d'assurer la meilleure mise en œuvre possible des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Désormais, le cadre juridique relatif à la sûreté du transport aérien est constitué par le droit dérivé de l'UE s'imposant aux Etats membres, qui lui-même, s'aligna sur le droit de l'OACI et donc sur le concept de sûreté du transport aérien prescrit par cette

organisation spécialisée des Nations Unies (2). (Deux remarques : Ces règles sont régulièrement mises à jour en fonction de l'évolution des risques. Les États membres conservent le droit d'appliquer des mesures plus strictes).

1. Aux origines du concept de sûreté du transport aérien : avant le 11 septembre 2001

Avant le 11 septembre, rappelons que le concept de sûreté du transport aérien dans les Etats membres de l'Union s'alignait directement sur celui de l'OACI en raison de l'absence de réglementation européenne en la matière. De prime abord, avant d'aborder le concept de sûreté du transport aérien à proprement parler, nous essaierons de dévoiler le concept général de la sûreté. Le concept de sûreté est présent dans différentes disciplines juridiques. M. Gualino et F. Vallée qualifièrent la terminologie de la sûreté de « polysémique⁴⁹⁰ ». En matière civile, il s'agirait d'une sûreté personnelle qui est une garantie pour l'exécution d'une obligation, notamment envers un créancier au cas où le débiteur ne serait plus en mesure d'honorer ses créances. En matière pénale, la sûreté est considérée comme une mesure coercitive prononcée à l'encontre d'un individu dangereux pour la société. En droit pénal également, l'on pourrait aborder la question de la sûreté sous le volet des atteintes à la sûreté de l'Etat qui est défini comme « le maintien de la consistance de l'Etat, de son territoire, de sa population, de ses institutions publiques essentielles, de leur indépendance et de leur autorité, par prévention et répression des infractions qui y porteraient atteinte⁴⁹¹ » ; c'est l'exemple ici de la trahison ou l'espionnage, ce qui est attentatoire à la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat. En France, la sûreté est une composante de l'ordre public. Ce dernier concept a pour finalité la garantie du bon

⁴⁹⁰ Fasc. 942 : Sûreté aérienne du 5 mai 2014, Mathieu Gualino

⁴⁹¹ Vocabulaire juridique, G. Cornu, éd. PUF, p.1002

ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique⁴⁹² et nouvellement le respect de la dignité de la personne humaine⁴⁹³. Rappelons qu'au lendemain du 14 juillet 1789, Paris met en place une municipalité créant, le 25 juillet de la même année, un comité provisoire de police, sûreté et tranquillité⁴⁹⁴. D'ailleurs, en 1934, la sûreté nationale est la direction générale du ministère de l'intérieur qui fut remplacée en 1949 par la direction générale de la police nationale⁴⁹⁵. En outre, en France, la sûreté peut concerner également le domaine nucléaire. En effet, la sûreté nucléaire est définie par la loi 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire comme « *l'ensemble des dispositions techniques et des mesures d'organisation relatives à la conception, à la construction, au fonctionnement, à l'arrêt et au démantèlement des installations nucléaires de base, ainsi qu'au transport des substances radioactives, prises en vue de prévenir les accidents ou d'en limiter les effets*⁴⁹⁶ ». Le contrôle de la sûreté nucléaire est assuré par l'Autorité de sûreté nucléaire qui est une autorité administrative indépendante française. Par ailleurs, la sûreté aurait d'autres significations. Cela étant, la sûreté trouve sa place également dans les instruments juridiques internationaux de défense des droits de l'Homme puisque la Déclaration universelle des droits de l'Homme, dans son article 3, affirme que « *Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne* ». De même, la DDHC de 1789, dans son article 2 fait référence à la sûreté en lui octroyant un statut de droit naturel et imprescriptible de l'Homme puisqu'elle annonça que « *Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression* ». Ici, la sûreté est considérée comme un droit fondamental, *le droit à la sûreté*. Ici, il s'agirait

⁴⁹² CGCT, art. L. 2212-2

⁴⁹³ Ordre public (Droit administratif) - Septembre 2016, Dalloz ; CE, ass., 27 oct. 1995, *Cne de Morsang-sur-Orge*, GAJA, 20^e éd., Dalloz, 2015, n^o 92

⁴⁹⁴ <http://www.police-nationale.interieur.gouv.fr/Presentation-generale/Histoire>

⁴⁹⁵ ⁴⁹⁵ Vocabulaire juridique, G. Cornu, éd. PUF, p.1003

⁴⁹⁶ Article 1 de la loi 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire

d'une sûreté individuelle accordée par la loi à tout citoyen contre toute arrestation et détention arbitraire⁴⁹⁷. Cette sûreté individuelle n'est pas celle qui intéresse notre sujet. En revanche, le passager aérien devrait bénéficier de son droit à la sûreté. Et donc, son premier droit fondamental, serait nécessairement d'être transporté en toute sécurité et d'être protégé contre toute atteinte, accidentelle (sécurité) ou volontaire (sûreté), à son intégrité physique. De ce fait, le droit de la sûreté engloberait également ce volet de « droit à la sûreté ».

En dehors de cette variété d'acceptions que l'on pourrait attribuer au concept général de la sûreté, elle pourrait être définie généralement comme une « situation d'un individu, d'une collectivité garantie contre les risques de tout genre qui pourraient les menacer⁴⁹⁸ ». Dans cette définition, on retrouve nécessairement, l'idée de préservation de l'individu ou d'une collectivité donnée menacés par un risque. C'est cette dernière définition qui retiendra notre attention. Ainsi, nous remarquerons que l'objectif de la sûreté serait de veiller à la protection de l'individu contre tout acte qui pourrait le menacer. Par conséquent, étudier le concept de sûreté du transport aérien, nous orientera vers la reprise de cette dernière définition qu'on appliquera au domaine du transport aérien. De cette façon, nous admettrons que l'objectif de la sûreté du transport aérien serait de protéger les passagers aériens contre les éventuels actes dangereux qu'ils peuvent encourir. A partir de ce concept, nous pourrions supposer qu'il existerait un cadre juridique qui aurait pour but la garantie de la sûreté du transport aérien.

La question serait de s'interroger sur la nature de ces actes malveillants qui constitueraient une menace aux passagers aériens et qui formeraient la composante fondamentale du concept de sûreté du transport aérien. Tout d'abord, nous constaterons qu'ils seraient intentionnels par opposition aux actes visant la sécurité du transport aérien

⁴⁹⁷ F. Sudre, *Droit européen et international des droits de l'homme*, éd. PUF, 13^e éd. Mise à jour, 2016, p.523 et ss.

⁴⁹⁸ *Dictionnaire Larousse encyclopédique*, éd. Larousse, 2001, p. 1494

qui sont accidentels. En effet, c'est l'élément intentionnel qui distinguerait la sûreté de la sécurité du transport aérien. Par ailleurs, ce qu'il faudrait noter, c'est que la sûreté ne constituait pas un domaine propre à elle dans le domaine du transport aérien. En effet, en dépit des actes perpétrés au début du 20^e siècle tels que ceux du Pérou en 1930 et 1931, avec le détournement de trois avions à des fins de propagande, la sûreté du transport aérien n'était pas un concept autonome. En effet, ces actes illicites étaient considérés comme des actes de « piraterie aérienne ⁴⁹⁹ ». Comme l'a précisé F. Vallée, « les préoccupations étaient surtout tournées vers les questions de fiabilité technique ⁵⁰⁰ » et donc les Etats s'intéressaient plutôt à la question de la sécurité du transport aérien. Les actes illicites visant le transport aérien sont récents par rapport à ceux qui ciblaient le transport maritime. Donc, les Etats vont s'appuyer sur les textes internationaux qui luttèrent contre le phénomène de piraterie maritime pour fonder les textes qui traiteront la question de la lutte contre les actes illicites menaçant les aéronefs. Le cadre juridique de base serait celui de la convention sur la haute mer de 1958. Selon l'article 15 de ladite convention de 1958, trois types d'actes sont susceptibles de constituer des actes de piraterie qu'elle soit maritime ou aérienne. Il s'agirait de :

« 1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;

⁴⁹⁹ M. Gjidara, La « piraterie aérienne » en droit international et en droit comparé in Revue internationale de droit comparé, vol. 24 n°4, octobre-décembre 1972, pp. 791-84, p.799

⁵⁰⁰ F. Vallée, RFDAS, .p16

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter ».

De son côté, l'article 101 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer définit la piraterie comme l'un quelconque des actes suivants :

« (a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

(i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ;

(ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

(b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

(c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

La convention de La Haye considère ces actes illicites comme infractions sans les qualifier d'actes de piraterie aérienne ou capture illicite d'aéronefs. Cette convention impose aux Etats parties de punir sévèrement « l'acte commis par toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou est complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes »⁵⁰¹.

À partir des années 1960, « la piraterie aérienne va devenir l'une des armes favorites du terrorisme⁵⁰² ». Ainsi, nous assistons à une mutation du détournement à la destruction de l'aéronef.

Il s'agit donc d'une forme classique de terrorisme, assortie le plus souvent d'un chantage— la libération de prisonniers contre la vie des passagers et membres d'équipage. Par ailleurs, notons que, sous les auspices de l'OACI, ont été élaborées plusieurs conventions internationales pour lutter contre les actes de terrorisme aérien ou actes d'intervention illicite perpétrés contre l'aviation civile internationale.

En 1970, à l'occasion de la 16^e session de l'Assemblée de l'OACI que la résolution A.16-37 fut adoptée. Dès lors, selon F. Vallée, d'une part, en étant à la base de l'adoption des conventions internationales qui traitent de la question de la protection de l'aviation civile internationale, l'OACI eut pour premier objectif la définition de l'acte illicite. D'autre part, l'OACI, s'intéressa à l'aspect préventif de la question. C'est à partir de là, qu'on peut situer historiquement l'intérêt porté par la communauté internationale à la question de la sûreté⁵⁰³. Ainsi, en 1971, l'OACI publia le manuel de sûreté de l'aviation civile. En outre, l'Assemblée de l'OACI adopta Résolution A 21-23 qui invita «instamment

⁵⁰¹ R. Mankiewicz, « La problématique de la « piraterie aérienne » » in *Études internationales* 81, 1977, pp.100–112.

⁵⁰² M. Dupont-Elleray, « Géopolitique du terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la diversité de la riposte », *Stratégique* 2005/1, n°85, p. 109-122

⁵⁰³ F. Vallée, RFDAS, .p16

les Etats contractants à appliquer les normes et pratiques recommandées sur les mesures de sûreté en aviation, à donner l'attention qui convient aux éléments indicatifs contenus dans le Manuel de Sûreté» et à adopter, à leur aéroports, «les moyens permettant selon les besoins d'inspecter et filtrer les passagers... et leurs bagages à main»⁵⁰⁴. S'aligner sur le concept de la sûreté du transport aérien : c'est s'aligner sur le renforcement des mesures de sûreté qui ont été renforcées suite à la croissance des atteintes à l'aviation civile depuis le début des années 1960 : ici, l'on pourrait souligner que la Convention de Chicago a pris en compte le risque dû aux actes malveillants⁵⁰⁵.

Nous pouvons souligner que les questions relatives à la sûreté du transport aérien étaient traitées au niveau de l'ordre juridique interne des Etats. C'est avec l'augmentation des actes illicites qui portent atteinte à l'aviation civile que l'OACI qui a mis en place l'Annexe 17 et donc a créé une nouvelle catégorie de règles sécuritaires spécifiques dans la catégorie générale de sécurité. Des lors, la sûreté du transport aérien commença à acquérir son autonomie. Le concept de sûreté du transport aérien élaboré par l'Annexe 17 à la convention de Chicago. En effet, cette dernière définit la sûreté du transport aérien comme la « *Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*⁵⁰⁶ ». Il s'agit de la définition universelle de la sûreté du transport aérien. Dès lors, nous assisterons à un mouvement d'alignement de la part des Etats parties à ladite convention sur le nouveau concept de sûreté du transport aérien. Conformément au droit international, les Etats membres de l'OACI effectueront un alignement sur le concept de sûreté du transport aérien de l'OACI.

⁵⁰⁴ Mankiewicz R.H., préc, p.635

⁵⁰⁵ Fasc. 942 : Sûreté aérienne du 5 mai 2014, Mathieu Gualino et F. Vallée, le concept de sûreté

⁵⁰⁶ Chapitre 1^{er} de l'annexe 17 de la convention de Chicago

Notons qu'en plus de l'annexe 17, l'OACI a mis en place un **document 8973**⁵⁰⁷ qui détaille et explique plus précisément les dispositions de l'annexe 17. La diffusion de celui-ci est restreinte⁵⁰⁸.

Ici : évoquer la période de la guerre froide : guerre subversive : L'annexe 17 à la convention de Chicago : « Ce n'est qu'en 1974 qu'a été adoptée une annexe, sous le numéro 17, qui, enfin, fixait des normes internationales...⁵⁰⁹ ». En effet, c'est en 1974, la date de l'adoption de la première édition de l'annexe 17 à la convention de Chicago.

Les premiers actes illicites dirigés contre l'aviation civile avaient un but « revendicatif ».

Le même auteur ajoute que : « les menaces contre l'aviation civile ont progressivement changé de nature : majoritairement criminelles après la Seconde Guerre mondiale, ces menaces ont pris un tour revendicatif, puis très clairement terroriste. Elles ont ciblé des aéronefs en vol, mais aussi des structures aéroportuaires⁵¹⁰ ».

Avant les années 1960, les Etats et les OI questions de fiabilité technique (sécurité du transport aérien)

A partir des années 1960, les Etats et les OI commençaient à s'intéresser de plus près à la question de la sûreté : actes de violence contre l'aviation civile.

Avant l'adoption de l'annexe 17 : « débat sémantique⁵¹¹ » : premier courant, soutenu par B. Boubli, défend la thèse selon laquelle la sûreté ne relèverait pas du champ de compétence de la convention de Chicago en analysant les dispositions de l'article 37 qui selon B. Boubli, elle doit rester « une affaire des Etats ». Le second courant, quant à lui,

⁵⁰⁷ La référence est incomplète car il s'agit d'un document confidentiel.

⁵⁰⁸ M. Gualino, Fasc. 942 Sûreté aérienne, Lexis360

⁵⁰⁹ Éric Plaisant, sous-directeur de la Sûreté et de la Défense, à la Direction du transport aérien, DGAC, Onze ans après le 11 septembre in Aviation Civile magazine hors-série, Mars 2013, p.18

⁵¹⁰ Éric Plaisant idem, p.18

⁵¹¹ F. Vallée, RFDAS, p.18

avance la thèse selon laquelle l'OACI s'intéresse à la question de la sûreté puisque les dispositions y afférentes sont éparpillées dans différents annexes⁵¹².

Au niveau régional, dans le cadre du droit français, il faudrait noter que depuis les années 1970, le droit de la sûreté s'est inséré au droit de la CEAC⁵¹³. De plus, comme l'a souligné F. Vallée, le droit français de la STA « s'est aligné, au niveau international sur les normes et pratiques recommandées contenues dans l'Annexe 17⁵¹⁴ ». Donc, nous remarquons que le droit de la STA de la France s'aligne sur celui de la CEAC et sur l'OACI (double alignement) : position française : Le ministre chargé de l'aviation civile est -l'autorité compétente dans le domaine de la sûreté, au sens de l'Annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et du Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Cette responsabilité, consacrée par le Code de la défense (Article D.1443-4 du code de la défense, impose à ce ministre - qui délègue cette compétence au directeur général de l'aviation civile - de porter la parole de la France auprès de l'OACI et de la Commission européenne, en liaison avec les représentations permanentes françaises auprès de ces organisations, pour tous les travaux relatifs à la sûreté de l'aviation civile, en particulier dans les discussions et processus d'adoption de la réglementation européenne. L'autorité compétente est également chargée, de coordonner l'action des différents ministères concernés et de porter la réglementation nationale prise en application de la réglementation européenne, que l'on peut résumer sous l'appellation générique de -Programme national de sûreté. Outre cette responsabilité, il lui appartient également de proposer une doctrine française en matière de sûreté de l'aviation civile. La doctrine de sûreté s'adresse en premier lieu à la sous-direction

⁵¹² Éric Plaisant idem, p.18

⁵¹³ F. Vallée, RFDAS, p.21

⁵¹⁴ *Idem*

de la sûreté et de la défense (SRD) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), unité organique chargée de la mettre en œuvre et de représenter, sous l'autorité du directeur du transport aérien, le directeur général de l'aviation civile. Elle s'impose aux différents services de la DGAC qui concourent à la sûreté, soit la direction technique sûreté de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC/SUR), le département sûreté du Service technique de l'aviation civile (STAC) et le département formation sûreté de l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC). - Alignement de la France sur le concept de sûreté CEAC (qui est celui de l'OACI) : Créée en 1955 sur une initiative conjointe du Conseil de l'Europe et de l'OACI, elle regroupe aujourd'hui 41 Etats dont les membres de l'Union européenne. Déterminer le statut de la CEAC : à la fois autonome et dépendante de l'OACI ! Le Document 30 de la CEAC : s'aligne sur le concept de la sûreté de l'OACI : France Etat membre de la CEAC s'aligne sur le concept de STA du document 30, qui, à son tour s'aligne sur le concept de STA de l'OACI. Le document 30 constitue, en Europe, le « document de référence harmonisé qui compte l'ensemble des recommandations et des meilleures pratiques applicables dans tous les domaines de la sûreté de l'aviation, en cohérence avec les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 de l'OACI et la réglementation de l'Union européenne »⁵¹⁵.

En effet, le document 30 reprend largement les dispositions de l'Annexe XVII de la Convention de Chicago, relative à l'aviation civile internationale. En outre, notons que le document 30 fait l'objet d'actualisation régulière en prenant en considération non seulement les SARP de l'Annexe 17 mais aussi les derniers règlements européens en la matière. Nous allons développer plus loin la réglementation de l'UE en matière de sûreté du transport aérien et cela après les attentats du 11 septembre.

⁵¹⁵ Annuaire européen 2010, vol. 58, éd. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston 2011, p.4

Par ailleurs, M. Gualino précise que le document 30 de la CEAC est divisé en deux volets, le premier est relatif à « la facilitation » et le second concerne la sûreté⁵¹⁶. La facilitation constitue un des objectifs principaux conduits par la CEAC. La facilitation concerne « l'immigration, le fret et le traitement des personnes à mobilité réduite (PMR)⁵¹⁷ ». la CEAC, dans le cadre des travaux de facilitation qu'elle mène, coopère avec l'OACI, l'AESA ainsi que la Commission européenne⁵¹⁸.

Alignement de la France sur Le concept de la STA de la CEAC : le domaine d'intervention de la réglementation spécifiquement nationale en matière de sûreté aérienne apparaît de plus en plus limité.

Des dispositions législatives sont intervenues ainsi, peu après les événements du 11 septembre 2001. La loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne a autorisé les agents de sûreté à effectuer des palpations de sécurité et à fouiller les bagages de cabine des passagers. Puis la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures de transport a prévu des mesures de sécurisation du fret aérien et des biens et produits utilisés à bord des aéronefs par les entreprises implantées en dehors des zones réservées des aéroports.

Plus récemment, la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (« LOPPSI 2 ») a fixé, dans son article 25, le cadre général des activités de surveillance, jusque-là précisé à l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile.

Les dispositions ainsi adoptées dans le cadre de la « LOPPSI 2 » ont été codifiées à l'article L. 6342-2 du code des transports ; on en analysera de manière détaillée le contenu

⁵¹⁶ M. Gualino, Fasc. 942 Sûreté aérienne, Lexis360, point 47

⁵¹⁷ Annuaire européen 2010, *op.cit.*, p.5

⁵¹⁸ *Idem*

ci-après. Cet article fixe les grands principes de la sûreté aérienne « à la française », en particulier le choix d'une surveillance assurée par des sociétés privées concessionnaires des gestionnaires d'aéroports. Il précise également les règles applicables en cas de recours aux scanners corporels.

Des textes réglementaires ont, par ailleurs, détaillé les techniques applicables aux contrôles : ainsi en a-t-il été, de deux importants arrêtés interministériels intervenus, le premier, le 1^{er} septembre 2003 (arrêté relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique), le second, le 12 novembre 2003 (arrêté relatif aux mesures de sûreté du transport aérien).

Enfin, le décret n° 2010-1073 du 10 septembre 2010 a institué, pour une durée de trois ans, un délégué interministériel à la sécurité privée : celui-ci a pour missions « de veiller à la transparence et au respect des règles qui s'imposent au monde de la sécurité privée et de s'attacher plus particulièrement à la professionnalisation des métiers de la sécurité», comme le précisait une réponse apportée par le Gouvernement à une question de notre collègue Mme Colette Langlade publiée au Journal Officiel du 13 septembre 2011⁵¹⁹. Les SARP de l'Annexe 17 couvrent de nombreux aspects particuliers des spécifications relatives à la sûreté de l'aviation, tels que les mesures de sûreté applicables aux vols intérieurs, l'évaluation de la menace, les programmes de sûreté aux aéroports, les programmes de sûreté des exploitants, la vérification des antécédents et la sélection du personnel, la

⁵¹⁹ Assemblée nationale, rapport d'information sur la sûreté aérienne et aéroportuaire au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, N° 4068, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 décembre 2011.

formation et les normes de rendement, la certification des agents de filtrage, les programmes de contrôle de la qualité ainsi que la coopération entre États⁵²⁰.

Par ailleurs, nous pensons qu'il serait judicieux de mettre l'accent sur un point crucial qui est en lien étroit avec la sûreté du transport aérien : il s'agit de la question de savoir quelle réaction pourrait avoir l'Etat en cas de menace incarnée par un aéronef civil détourné par des terroristes. En effet, celui-ci pourrait être utilisé comme une arme de destruction massive et soutenir « l'hypercenterrorisme ⁵²¹ ». L'Etat pourrait-il riposter en sacrifiant « des vies pour en sauver d'autres ? ⁵²² ». Comme l'a souligné J.-C. Piris, avant l'adoption de l'amendement de 1984 à la convention de Chicago, il n'existait aucune disposition dans la Convention de Chicago interdisant l'utilisation de la force contre les aéronefs civils. C'est la Charte des Nations unies qui contient une disposition interdisant le recours à la force entre Etats⁵²³. En effet, l'auteur nous rappelle que l'article 2, §4 dispose que « *Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies* ». Pour remédier à ce vide juridique de la Convention de Chicago, l'article 3 bis a été amendé par le projet franco-autrichien, présenté le 3 mai 1984 au Groupe de Travail du Comité Exécutif, au cours de la XXVe session de l'Assemblée de l'OACI⁵²⁴. Dès lors, suite à cet amendement, l'article 3 bis : « *Les Etats contractants*

⁵²⁰ Etude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté, présentée au Conseil le 1^{er} juin 2005, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) voir : http://www.icao.int/sustainability/SafetySecurity/SafetySecurityStudy_fr.pdf

⁵²¹ L.Gard, Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre, quelles mesures face à l'«hypercenterrorisme», mélanges Lapoyade Deschamps PUB 2003, p.587

⁵²² L.Gard et S. Roussel, « Agir militairement contre un aéronef civil hostile en Allemagne. Pragmatisme et légitimités constitutionnels » in RFDAS, vol..279,n°3, 2016, éd. Pedone, p.261

⁵²³ J.-C. Piris, « L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la Convention de Chicago » In Annuaire français de droit international, volume 30, 1984, pp. 711-73 ?

⁵²⁴ Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, lors de la 25 e session de l'Assemblée de l'OACI, du 23 avril au 11 mai 1984(présenté par l'Autriche et la France)

reconnaissent que chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger... » .

Rappelons qu'en 1983, un Boeing 747 de la Korean Airlines transportant 269 passagers, a été abattu dans l'espace aérien de l'URSS. L'enquête menée par l'OACI conclut à une violation de l'espace aérien soviétique par un appareil civil mais condamne la riposte démesurée de l'URSS⁵²⁵.

Il s'agirait d'une autre forme d'atteinte à la sûreté du transport aérien perpétré non pas par des individus mais par l'Etat. Nous nous situons face à un dilemme : celui de la protection de l'espace aérien ou celui de la protection des individus se trouvant à bord de l'aéronef détourné. Nous pourrions admettre qu'en abattant ledit aéronef, l'Etat en question a commis une atteinte à la sûreté du transport aérien. En effet, au nom de la légitime défense, l'Etat concerné devrait agir en se conformant aux dispositions de l'article 51 de la Charte des Nations unies : « Les mesures prises par des Membres dans l'exercice de ce droit de légitime défense sont immédiatement portées à la connaissance du Conseil de sécurité ». De plus, comme l'a précisé A. de Luca, la réaction armée de l'Etat doit être dictée par la nécessité. Il précise que « la réaction en légitime défense doit répondre à la nécessité de faire cesser une agression ; cela signifie que le feu doit s'interrompre dès que cesse la menace, sinon, il s'agit de représailles armées, illicites, tombant sous le coup de l'article 2 de la Charte des Nations Unies ⁵²⁶ ». A ce titre, nous voudrions souligner que la Cour constitutionnelle allemande décida, en 2012 que les forces armées peuvent recourir à la force pour intercepter un avion. Cependant, l'intervention armée doit prendre en considération les conditions de l'article 87 de la loi fondamentale en cas d'attaques

⁵²⁵ J. Dutheil de la rochère, « L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines », *AFDI*, 1983, vol. XXIX, pp. 749-772.

⁵²⁶ A. de Luca, L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils-Du terrorisme aérien à la légitime défense, *ASPJ*, 3eme trim.2012, p.53

terroristes. Le §14 al.1 précisa que cette réaction armée ne devrait pas abattre l'aéronef mais seulement le faire dévier de sa trajectoire. De ce fait, la vie des passagers serait protégée⁵²⁷.

Cela dit, l'Union européenne, si elle a acquis un rôle de premier plan, via l'action de la Commission, dans le domaine du transport aérien et particulièrement de la libéralisation du marché, elle a été particulièrement absente en matière de sûreté⁵²⁸. aussi, ce pouvoir normatif de l'OACI n'interdit pas aux entités régionales de mettre en place des réglementations relatives à la sûreté du transport aérien. C'est le cas de l'UE, qui en adoptant le règlement de 2008, s'aligne sur l'annexe 17(2). Rappelons qu'en se fondant sur la Convention de Chicago, les responsabilités imposées par la Convention et ses Annexes incombent aux *États* concernés. Par conséquent, les Etats y compris les Etats membres de l'Union ainsi que le Maroc, Etat partie à la Convention de Chicago aligneront leur droit de sûreté sur le concept universel de la sûreté du transport aérien.

2. Le renouveau du concept de sûreté du transport aérien au lendemain du 11 septembre 2001

Ce sont les attentats du 11 septembre 2001 qui furent à l'origine du renouveau du concept de la sûreté que nous connaissons aujourd'hui dans le domaine du transport aérien. La grande envergure, causée par ces horribles événements, incita les Etats à rénover leurs dispositifs de sûreté en matière de transport aérien pour tenter de prévenir efficacement ce

⁵²⁷ L.Gard et S. Roussel, « Agir militairement contre un aéronef civil hostile en Allemagne. Pragmatisme et légitimités constitutionnels » in RFDAS, vol.279,n°3, 2016, éd. Pedone, p.273

⁵²⁸ Y. Poincignon, « Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens » in Cultures & Conflits [En ligne], 56 | hiver 2004, mis en ligne le 07 janvier 2010, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://conflits.revues.org/1632> ; DOI : 10.4000/conflits.1632

type de menace. Dès lors, l'OACI en tant qu'« *Autorité mondiale de l'air* »⁵²⁹, se chargera du pilotage de cette rénovation des règles de sûreté du transport aérien et invitera les Etats à s'y aligner. Il s'agit d'un renouveau du concept de sûreté du transport aérien amorcé par ladite organisation onusienne. Ce nouveau concept sera constitué de trois éléments. En effet, l'OACI a mis en place des réglementations renforçant les mesures de sûreté du transport aérien au sol et en vol. L'on pourrait admettre qu'en plus du renforcement des mesures de sûreté, la nouvelle conception de la sûreté du transport aérien, depuis le 11 septembre, sera basée singulièrement sur la prise en compte de la menace de façon systématique dans la mise en place des mesures de sûreté. Enfin, à la demande des Etats⁵³⁰, l'OACI mettra en œuvre, suite aux événements terroristes des Etats Unis, un système d'audits pour vérifier la mise en application des mesures de sûreté auprès des Etats membres.

Concernant le renforcement des mesures de sûreté du transport aérien (le 1^{er} point), l'Assemblée de l'OACI sollicite les États contractants à « *confirmer leur ferme soutien à la politique permanente de l'OACI en appliquant, individuellement ou en coopération, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de réprimer les actes d'intervention illicite et pour en punir les auteurs* »⁵³¹. L'on pourrait admettre que l'OACI encourage les Etats à renforcer leurs mesures de sûreté dans un cadre de coopération régionale. Nous serons amenés à penser que c'est parce que nous vivons dans un contexte de menace permanente que l'OACI et les Etats membres de l'UE ont eu conscience de renouveler leurs mesures de sûreté dans une optique d'harmonisation réglementaire. A partir de là, nous pouvons remarquer que l'UE s'inscrit dans une démarche de participation active à l'effort

⁵²⁹ Faire référence à la thèse précitée

⁵³⁰ T. Coosemans, « Les dispositifs de sécurité avant et après le 11 septembre 2001 », *Courrier hebdomadaire du CRISP* 2002/17 n°1762-1763, pp. 5-86., p.70

⁵³¹ Résolutions de l'Assemblée de l'OACI en vigueur au 5 octobre 2001, Doc.9790, exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

d'alignement sur les règles de sûreté de l'aviation civile de l'OACI en concluant l'accord relatif aux services aériens avec le Maroc.

Aussi, l'annexe 17 a fait l'objet d'un amendement le 7 décembre 2001. Il s'agit du dixième amendement visant à élargir l'application des mesures de sûreté aux vols intérieurs⁵³². Aussi, une conférence de haut niveau sur la sûreté a été organisée en février 2002 par l'OACI, qui décida de renforcer les normes figurant dans l'annexe 17⁵³³. Ensuite, le Conseil de l'OACI approuva, en juin 2002, un projet de Plan d'action de l'OACI pour le renforcement de la sûreté de l'aviation. Celui-ci préconisa « des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés afin d'évaluer les mesures de sûreté de l'aviation mises en place dans tous les États contractants⁵³⁴ ». En dehors du risque dû aux actes illicites pouvant toucher le transport aérien, nous mettrons l'accent sur la question de la libéralisation économique du secteur aérien. En effet, les Etats, en libéralisant le secteur aérien, sous l'impulsion de l'Union européenne, devront tenir compte de la dimension sécuritaire. A cet égard, l'on pourrait citer quelques exemples de cette libéralisation économique tels que la privatisation, les alliances de compagnies aériennes, la sous-traitance et la location. Cette libéralisation économique résultant de la dérégulation du secteur aérien⁵³⁵ n'est pas sans conséquence sur la sûreté de l'aviation civile. A ce propos, l'on pourrait évoquer la question des agents privés de sûreté⁵³⁶. Pour cette raison, l'OACI organisa en 2003 une conférence mondiale sur le transport aérien⁵³⁷. Selon l'OACI, la réglementation économique et la réglementation en matière de sécurité et de sûreté du

⁵³² E López Ruiz., B Trigeaud, « La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international », *In Annuaire français de droit international* p. 672

⁵³³ Déclaration de la conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, 19 et 20 février 2002).

⁵³⁴ Assemblée de l'OACI, 35e session

⁵³⁵ Référence au mouvement de dérégulation économique initié par les USA

⁵³⁶ Rapport d'information fait par la mission d'information *sur* la sûreté aérienne *et* aéroportuaire au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire p.27 par : M. D. Goldberg ET M. D. GONZALES

⁵³⁷ Conférence mondiale de transport aérien : défis et promesses de la libéralisation, Montréal, 24 – 29 mars 2003

transport aérien international sont profondément liées. De ce fait, l'OACI a pris le soin d'élaborer des clauses types sur la sûreté. Les États auront la possibilité d'insérer ces clauses types dans leurs accords bilatéraux de transport aérien et donc s'y aligner⁵³⁸. Le Conseil de l'OACI élaborera la clause type suivante : « *Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent accord...les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971* ⁵³⁹ ». Nous remarquerons que l'article 15 « *Sûreté de l'aviation* » de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part de 2006 s'aligna sur la clause type de la résolution du Conseil de l'OACI du 25 juin 1986 relative à la sûreté de l'aviation pour les accords bilatéraux sur le transport aérien puisqu'il indiqua, dans son alinéa 1, que « *La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,*

⁵³⁸ Doc 9587 Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien, Troisième édition 2008, Organisation de l'aviation civile internationale p.1-32

⁵³⁹ Article « X », al. a de la pièce jointe à la résolution du 25 juin 1986 relative à la sûreté de l'aviation pour les accords bilatéraux sur le transport aérien.

de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent)». Aussi, nous constaterons que l'accord euromarocain sur le transport aérien s'aligna intégralement sur ladite résolution de l'OACI de 1986 relatif à la sûreté du transport aérien puisqu'il a repris les dispositions de ladite clause type dans les alinéas b, c, d et e dans le cadre des alinéas 2, 3, 4 et 5 de l'article 15. De plus, cet article rajouta d'autres alinéas puisque les Etats peuvent s'inspirer des dispositions de cette clause type et en compléter d'autres dispositions répondant à leurs besoins⁵⁴⁰. Par conséquent, nous serons amenés à constater que les Etats s'alignent sur le concept de sûreté du transport aérien défini par l'annexe 17 à la convention de Chicago.

Ce nouveau concept de sûreté a conduit certains auteurs à le qualifier de « rénovation de politique de sûreté du transport aérien »⁵⁴¹. En effet, l'aéronef n'est plus simplement une cible, mais devient le vecteur d'attaque lui-même et se transforme en une arme de destruction massive⁵⁴². Ainsi, la menace changea de nature. En effet, comme l'a précisé M. Dupont-Elteray, le terrorisme aérien « ne se réduit plus au détournement d'un

⁵⁴⁰ La clause type sur la sûreté de l'aviation précisa qu'elle « a été rédigée pour servir éventuellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens ; destinée uniquement à guider les États, elle n'a pas de caractère obligatoire et ne limite en aucune façon leur liberté contractuelle d'en étendre ou d'en limiter la portée, ou d'utiliser une formule différente ».

⁵⁴¹E López Ruiz., B Trigeaud, « La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international » *In Annuaire français de droit international*, volume 53, 2007. pp. 672-696

⁵⁴²Éric Plaisant idem, p.18

aéronef et à la prise d'otages⁵⁴³». Celle-ci constitua une composante essentielle du nouveau concept de la sûreté du transport aérien que les Etats sont tenus d'y adhérer et donc de s'y aligner. A ce propos, l'assemblée de l'OACI a émis la « déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile » qui précise que « *le nouveau type de menace que posent les organisations terroristes exige de nouveaux efforts concertés et de nouvelles politiques de coopération de la part des États* ».

Aussi, la conférence de haut niveau sur la sûreté de 2012, a permis de faire le bilan sur la sûreté et d'envisager de nouvelles orientations en la matière⁵⁴⁴. En effet, ladite conférence incita l'OACI et les Etats d'adopter « une approche basée sur le risque pour œuvrer à la sûreté de l'aviation ». Cette approche repose sur la prise en compte « systématique du risque dans la mise en œuvre de mesures de sûreté »⁵⁴⁵. Les Etats parties à la Convention de Chicago s'aligneront évidemment sur les nouvelles approches de sûreté en matière d'aviation civile. Comme l'a réaffirmé F. Vallée, le concept de sûreté du transport aérien évolua depuis le 11 septembre en prenant compte de l'évolution des risques et menaces⁵⁴⁶. Par conséquent, cette approche impliquerait qu'on adjoigne « le risque » à la définition universelle de la sûreté du transport aérien élaborée par l'Annexe 17. Ainsi, l'on pourrait admettre que la sûreté du transport aérien serait définie comme « la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger le transport aérien des risques intentionnels ». Dans ce sens, en France, nous noterons qu'il y a eu alignement sur ce nouveau concept de sûreté du transport aérien, basé sur une approche portant sur le

⁵⁴³M. Dupont-Elteraye, « Géopolitique du terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la diversité de la riposte » *in* Stratégique 2005/1 (N° 85), p. 109-122.

⁵⁴⁴Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation communiqué, Montréal, 12 -14 septembre 2012

⁵⁴⁵Aviation Civile magazine hors-série Mars 2013

⁵⁴⁶F. Vallée, Le concept de sûreté dans le domaine aérien de ses origines aux mutations induites par les nouveaux risques, RFDAS, vol.273 – N° 1, 2015

risque⁵⁴⁷, par la création d'« un pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile (PARAC) ». Le PARAC fut créé en 2014 au sein de la sous-direction de la sûreté et de la défense de la DGAC. Cette nouvelle structure adopta une approche systématique de la sûreté aérienne en vue de « déjouer les menaces » d'actes malveillants tels le terrorisme aérien⁵⁴⁸. En France, comme l'a noté M. V. Capo-Canelas, l'on tendrait vers la création d'une agence de la sûreté du transport aérien⁵⁴⁹. Cette approche basée sur la menace, se fonde sur la gestion du risque. Selon l'OACI, le risque serait la composition de « *probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger*⁵⁵⁰ ». Encore faut-il adapter les mesures de sûreté au risque éventuel. Pour y parvenir, il faudrait évaluer le risque. Ainsi il serait opportun d'envisager un adoucissement des mesures de sûreté sur certains « passagers connus » et au contraire, de renforcer ces mesures à l'encontre des « passagers présentant des risques singuliers ». Il s'agirait d'un traitement mixte qui serait basé sur le renseignement, ainsi que sur le travail d'agents d'analyse comportementale. A ce sujet, nous renvoyons à la méthode israélienne de la sûreté aéroportuaire⁵⁵¹. Selon M. Nesterenko, « l'approche israélienne privilégie le facteur humain » par rapport à la technologie qui serait appliquée systématiquement aux passagers aériens. Dans ce sens, l'auteur nous indique que cette technique applique la règle des 80/20 en sachant qu'il serait difficile d'inspecter les 100% des voyageurs. Ainsi, les agents de sûreté concentreront leurs mesures de sûreté sur 20 % des passagers ayant un risque assez élevé. Pour ce qui concerne les 80% des passagers les plus connus, les mesures seront allégées puisque des « enquêtes préalables » leur seront

⁵⁴⁷ A ce propos, soulignons que le 12^{ème} amendement de l'Annexe 17 — Sûreté comprend « *des dispositions nouvelles et renforcées sur la sûreté de l'aviation, notamment des mesures plus strictes sur la sûreté du fret aérien et une spécification exigeant l'application de l'inspection/filtrage et d'autres contrôles de sûreté à des personnes autres que les passagers. L'amendement souligne la nécessité pour les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté selon une approche basée sur le risque* ».

⁵⁴⁸ Aviation Civile n°372 mars à juin 2015

⁵⁴⁹ Rapport d'information n° 31 (2016-2017) de M. Vincent CAPO-CANELLAS, fait au nom de la commission des finances, déposé le 12 octobre 2016

⁵⁵⁰ Annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

⁵⁵¹ M. Nesterenko, « La recherche de l'équilibre entre la sûreté et les droits des citoyens » in La sécurité et la sûreté des transports aériens sous la direction de X. Latour, p. 102

infligées. Cet allègement des mesures de sûreté connaît des avantages importants pour les compagnies ainsi que pour les passagers puisque l'auteur a précisé que « le temps de cheminement aéroportuaire est passé de deux heures à quinze minutes ». En effet, c'est une des problématiques importantes posées par le renforcement des mesures de sûreté engendrant un coût élevé pour les compagnies aériennes et pour les passagers. Ce qu'il faudrait retenir, c'est que les Etats sont invités par l'OACI à évaluer le risque portant sur la sûreté du transport aérien pour mener à bien cette mission à haut risque et à coût très élevé.

Le troisième élément composant notre analyse sur le renouveau du concept de sûreté est l'instauration des audits. L'on pourrait considérer que ce système d'audits constituerait un moyen pour l'OACI, en tant qu'autorité universelle de l'aviation civile, de veiller à ce que les Etats s'alignent effectivement sur ses normes et pratiques recommandées en matière de sûreté d'aviation civile. Des lors, nous pouvons admettre que l'USAP est un moyen de suivi de l'alignement par l'OACI. Il s'agit du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP), instauré dès 2002⁵⁵². Dans ce sens, rappelons qu'*une édition améliorée du Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973, Diffusion restreinte), intitulé auparavant Manuel de sûreté pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, a été diffusée pour mieux aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 17, notamment celles introduites par l'Amendement no 12*⁵⁵³. Dans le même sens d'idées, nous remarquerons l'institution de coopérations entre l'OACI et plusieurs organisations internationales pour une bonne application des approches basées sur le risque touchant la sûreté de l'aviation civile. A ce sujet, nous pouvons évoquer le cas de la coopération entre l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (l'OMD) sur la sûreté du fret aérien⁵⁵⁴. D'autre part, nous citerons le cas du protocole de coopération entre l'Organisation de

⁵⁵² Doc.9975, rapport annuel du Conseil, 2011, Organisation de l'Aviation Civile Internationale, p.32

⁵⁵³ Doc.9975, rapport annuel du Conseil, 2011, Organisation de l'Aviation Civile Internationale, p.28

⁵⁵⁴ Doc.9975, rapport annuel du Conseil, 2011, Organisation de l'Aviation Civile Internationale, p.28

l'aviation civile internationale et l'Union européenne concernant les contrôles et inspections de sûreté et les questions connexes⁵⁵⁵. Cette coopération a pour objectif de réduire les procédures de sûreté entre les deux organisations internationales à l'égard des Etats membres de l'UE. D'une part, l'OACI inspecte l'application de l'annexe 17 par les Etats membres de l'UE. D'autre part, la Commission européenne, conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, effectue des audits de sûreté pour veiller à la bonne conformité dudit règlement par lesdits Etats. Comme l'a affirmé le rapport annuel du Conseil de l'OACI de 2011, puisque le règlement (CE) n° 2320/2002 s'aligne sur l'annexe 17, « *les États membres sont actuellement confrontés à deux systèmes de contrôle de conformité qui poursuivent le même objectif et couvrent globalement le même champ d'application* ».

Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002⁵⁵⁶, fut adopté en urgence en s'alignant totalement sur ladite annexe. Ainsi, dans son article 2 alinéa d, ledit règlement reprend la même définition retenue par l'annexe 17 : « *Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* ». Selon M. Gualino affirma que le règlement européen de 2002 « constitue au lendemain du 11 septembre le texte juridique européen de base⁵⁵⁷ ». : Règlement 2320 du 16/12/2002 : impose les recommandations du « document 30 » aux États membres. Suite aux attentats du 11 septembre 2001, la Commission a renforcé l'ensemble des normes en matière de sûreté aérienne. En particulier, le présent règlement rend obligatoires au sein de l'Union européenne (UE) les mesures de sécurité définies par la Conférence européenne de

⁵⁵⁵ COM/2008/0335 final, Proposition de décision du conseil relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole de coopération entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et la Communauté européenne concernant les contrôles et inspections de sûreté et les questions connexes de 2008

⁵⁵⁶ Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

⁵⁵⁷ Fasc. 942 : Sûreté aérienne du 5 mai 2014, Mathieu Gualino

l'aviation civile (CEAC⁵⁵⁸). Ces dispositions créent un régime d'inspection exceptionnel, un contrôle plus rigoureux des passagers, des bagages et du personnel et l'obligation pour les États membres de mettre en place des programmes nationaux de sécurité et des normes communes d'équipement. Dès lors, chaque État membre adopte un programme national de sûreté de l'aviation civile afin de garantir l'application des normes communes. De plus, il désigne une autorité compétente chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre de son programme national de contrôle de la qualité.

Par ailleurs, en 2008, l'UE a mis en place un nouveau règlement en matière de sûreté du transport aérien. Il s'agit du règlement (CE) n° 300/2008⁵⁵⁹. L'article 3 § 2 du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile reprend pareillement la même définition de l'annexe 17. Ledit article définit la sûreté donc comme : « *la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile* ». En plus l'article 3 annonça que les normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci figurent en annexe (l'annexe dudit règlement détaille les normes alignées sur celles de l'annexe 17). En somme, cela appuie entièrement notre thèse selon laquelle UE s'aligne sur le concept de STA de l'OACI. En s'alignant sur la définition de l'OACI d'une part et sur les normes et pratiques recommandées de ladite annexe d'autre part, le règlement (CE) n° 300/2008 définit les règles communes ainsi que les normes de base communes en matière de sûreté du transport aérien. De plus, ce règlement met en place des procédures contrôlant la mise en œuvre lesdites règles et normes de base communes par les États membres. Rappelons qu'il s'agit d'un règlement de

⁵⁵⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3A124253>

⁵⁵⁹ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

l'UE et qui sera directement applicable dans l'ordre juridique des Etats membres de l'UE sans transposition ; il a une valeur contraignante au sein des ordres nationaux⁵⁶⁰. En plus, il serait opportun de souligner que le règlement vise à garantir l'application uniforme de la législation de l'UE dans l'ensemble des Etats membres de l'UE. En effet, c'est pour cette raison que la Commission a opté pour le choix de ce type d'actes car la sûreté est un domaine extrêmement important. De ce fait, nous assistons au passage d' « un concept de coopération » [OACI] à « un concept d'intégration » [UE]. Donc, ce qui induit que la sûreté du transport aérien acquiert une base juridique solide et obligera les Etats membres à s'y aligner ainsi que les Etats tiers (en leur imposant une clause d'alignement dans les accords relatifs aux services aériens).

Après avoir démontré que le concept de sûreté du transport aérien de l'UE s'aligne sur celui de l'OACI, nous tenterons d'examiner dans ce qui suit, le régime juridique de la sûreté du transport aérien de l'UE et révéler qu'il s'aligne sur celui de l'OACI.

B. Le régime juridique de la sûreté du transport aérien objet d'alignement du droit de l'Union européenne sur le droit OACI

Dans le cadre de notre analyse sur le régime juridique de la sûreté du transport aérien, nous distinguerons deux volets, à savoir l'étude de ses spécificités et la question de ses composantes. Dès lors, nous pourrions en déduire que l'UE adopta une réglementation sur la sûreté du transport aérien qui s'aligne sur celle de l'OACI et notamment sur l'annexe 17 à la convention de Chicago.

⁵⁶⁰ Article 288 TFUE : « ...Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre... ». Dans ce sens, le règlement(CE) n° 300/2008 ne fera pas l'objet d'un acte de transposition au niveau interne et rendra inapplicables les normes nationales incompatibles avec les dispositions qu'il contient.

1. Les spécificités du régime juridique de la sûreté du transport aérien

Dans ce premier volet, la question serait de savoir dans quelle mesure nous pouvons admettre que l'annexe 17 s'impose à l'UE et notamment aux Etats membres de l'UE qui sont en même temps membres de l'OACI. A ce titre, nous pouvons évoquer, d'abord, l'exemple de l'article 38 de la convention de Chicago qui impose aux Etats de notifier les différences éventuelles entre leurs règlements et les normes internationales. Ainsi, nous pouvons considérer cette disposition comme une **clause d'alignement**. Dans ce sens, nous pouvons constater qu'il s'agit d'une obligation que ladite convention impose aux Etats UE pour aligner leur réglementation sur celle de l'OACI en l'occurrence l'annexe 17 ; il s'agirait donc d'une **obligation d'alignement**. De son côté, l'exemple du dernier paragraphe de l'avant-propos de l'annexe 17 illustre bien le caractère imposant de l'annexe 17. En effet, cette disposition attire notre attention sur le fait que celle-ci ait été rédigée dans le but de « faciliter » l'alignement par les Etats de l'UE et donc l'UE. Ainsi, nous pouvons citer ladite disposition : « *Dans la mesure du possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux* ».

Cela dit, nous serons amenés à étudier la question du caractère particulier de l'annexe 17. Pour ce faire, nous examinerons la valeur juridique des règles de sûreté du transport aérien. Etudier la valeur juridique des règles de sûreté du transport aérien, contenues dans l'annexe 17 nous amène à étudier la valeur juridique de cette annexe 17. Avant d'étudier la question de la valeur juridique de celle-ci, il nous paraît judicieux de traiter d'abord la question de la nature juridique de ladite annexe.

*La nature juridique de l'annexe 17 :

Tout d'abord, les annexes à la convention de Chicago disposent d'une nature particulière, dans le sens où il s'agirait d'annexes qui se sont adoptées progressivement en fonction des besoins ressentis par la communauté internationale et aussi par l'évolution technologique. En outre, la sûreté du transport aérien est un domaine technique qui exige une attention particulière et qui fait l'objet d'actualisation périodique. En effet, comme l'a expliqué H. Rolin, les normes contenues dans les annexes à la convention de Chicago font « l'objet d'une nouvelle édition lors de l'adoption des décisions nouvelles s'ajoutant aux anciennes ou les modifiant »⁵⁶¹. Le caractère « essentiellement technique des règles de sûreté, intrinsèquement liées à la science⁵⁶² » pose un autre problème celui de la difficile application de ces règles comme l'ont démontré E López Ruiz et B Trigeaud.

Par ailleurs, soulignons que l'annexe 17 est un acte de droit dérivé émanant du Conseil de L'OACI « en exécution des deux résolutions ...de l'Assemblée : Résolution A17-10....⁵⁶³ ». Cela nous oriente vers l'analyse des actes de droit dérivé pris par les organes des organisations internationales techniques puisque l'OACI en est une. Par ailleurs, comme l'a noté H. Rolin : « Les normes contenues dans les Annexes ne sont donc en aucune façon des normes conventionnelles, ce sont des normes internationales dérivées qui ne sont obligatoires que si l'organe international qui les a édictées a reçu des Etats, qui en sont les destinataires, pouvoir de prendre des décisions liant les membres de l'O.A.C.I.⁵⁶⁴ ».

En plus, la Cour de cassation de France et la Cour d'appel de Paris admettent le caractère obligatoire des annexes à la convention de Chicago puisqu'elles octroient à celles-

⁵⁶¹ H. Rolin, la portée juridique des annexes à la convention de Chicago un désaccord entre les jurisprudences française et belge in RBDI, 1973.2, pp. 406

⁵⁶² E López Ruiz., B Trigeaud, « La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international » *In Annuaire français de droit international*, volume 53, 2007 p. 673

⁵⁶³ Voir l'avant-propos de l'annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile internationale

⁵⁶⁴ H. Rolin, op.cit, pp. 403-410

ci le caractère directement applicable des normes contenues dans celles-ci⁵⁶⁵. On pourrait donc en déduire que l'annexe 17 possède, en outre, une nature obligatoire vis-à-vis des Etats parties. C'est ce qui nous pilote vers l'étude de la nature juridique de l'annexe 17.

* La valeur juridique de l'annexe 17 :

Dans cette optique, nous serons amenés à répondre à la question de savoir si l'annexe 17 à la convention de Chicago serait contraignante ou simplement facultative. L'examen de la valeur juridique de l'annexe 17 à la convention de Chicago nous renvoie au questionnement suivant : si l'annexe 17 est simplement facultative, une marge de manœuvre serait laissée aux Etats parties à ladite convention pour la transposer ou la mettre en application⁵⁶⁶ ; si au contraire, l'annexe 17 est contraignante, les Etats parties seraient contraints alors de l'appliquer sans aucune mesure de transposition de leur part⁵⁶⁷.

Cela étant, il serait propice de souligner que l'annexe 17 a mis en place une forme de « hiérarchisation » au sein des règles de sûreté du transport aérien. En effet, les rédacteurs de l'annexe 17 ont établi une distinction entre « la norme » et « la pratique recommandée ».

« La norme » est définie selon l'annexe 17 comme « *Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue **nécessaire** à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de*

⁵⁶⁵ La Cour d'appel de Paris, Chambre d'accusation, a rendu, le 8 juin 1971, dans l'affaire Administration des Douanes c / Kalmolpaim p la Gazette du Palais, 8-9 décembre 1971.

⁵⁶⁶ Voir la thèse de de R B Makaya Batchi, « La portée de l'évolution de la nature juridique des annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale pour les Etats africains », thèse soutenue le 20 janvier 2012, p.57 et s.

⁵⁶⁷ R B Makaya Batchi, p.60

s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention. ».

« La pratique recommandée » est définie selon ladite annexe comme « *toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention. Les États qui ne se conforment pas aux pratiques recommandées sont invités à en informer le Conseil* ».

Conformément à ces définitions prescrites par l'annexe 17 nous pouvons constater qu'effectivement, il y aurait une hiérarchisation entre la norme et la pratique recommandée puisque l'application de la première s'avère « *nécessaire* » et que l'application de la seconde reste seulement « *souhaitable* ». Dès lors, nous pouvons admettre que la norme acquiert un caractère obligatoire alors que la pratique recommandée n'a qu'un caractère facultatif.

Cela dit, le juge interne est tenu de reconnaître le caractère directement applicable des normes contenues dans l'annexe 17, en l'occurrence celles de la sûreté du transport aérien. Ici, nous évoquerons l'arrêt précité de la Cour de Cassation de Paris et l'arrêt du 5 octobre 1957 de la Cour de cassation de Belgique relatif à l'application de l'annexe 14 à la convention de Chicago⁵⁶⁸. En plus, il convient de noter qu'en lisant la convention de Chicago dans ses articles 37 et 38, l'on pourrait admettre que les annexes à la convention

⁵⁶⁸ Référence de l'arrêt : *J, T*, 1958, p. 37; *Pas.*, 1958, I, p. 88.

sont censés être directement applicables par les autorités des Etats parties à ladite convention⁵⁶⁹.

Par ailleurs, selon l'analyse de C. Economidès⁵⁷⁰, l'on pourrait se demander si l'annexe 17 constitue-t-elle une source du droit international selon la définition de l'article 38 du Statut de la C.I.J. De ce fait, dans l'affirmative, l'on pourrait en déduire que ladite annexe produise des effets juridiques dans l'ordre interne des Etats parties à la Convention de Chicago.

En effet, pour, C. Economidès, l'annexe 17 serait une décision d'une organisation internationale et donc elle serait une source du droit international. Ainsi elle aurait les mêmes effets que les traités internationaux, la coutume et les principes généraux de droit et « sont générateurs d'effets juridiques⁵⁷¹ ». En effet, Les traités fondateurs ou chartes constitutives des organisations internationales permettent aux organes de ces dernières d'adopter des décisions s'imposant aux Etats membres. En effet, ce serait le cas des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, qui se basent sur les art. 41 et 42 du chap. 7 de la Charte de l'ONU, en sont un exemple courant. C'est le cas de la convention de Chicago qui habilite le Conseil à prendre des actes qui constitueront désormais les règles de sûreté du transport aérien.

En s'appuyant sur la thèse dudit auteur, l'annexe 17 serait un acte institutionnel international unilatéral. Il serait international car il émane d'une « entité qui est elle-même internationale⁵⁷² » et « dotée d'une personnalité juridique qui lui est propre et qui est

⁵⁶⁹ H. Rolin, *op.cit.*, p. 407 et 408

⁵⁷⁰ C. Economidès, *Les actes institutionnels internationaux et les sources du Droit international* In Annuaire français de droit international, volume 34, 1988. pp. 131-145.

⁵⁷¹ C. Economidès, *op.cit.*, p.135

⁵⁷² C. Economidès, *Les actes institutionnels internationaux et les sources du Droit international*, p.133

différente de celle de ses Etats membres⁵⁷³ » ; et il serait unilatéral parce qu'il serait l'œuvre de l'OACI « en tant que personne internationale distincte ⁵⁷⁴ » et parce qu'il n'est pas un acte conventionnel.

En analysant la réglementation européenne en matière de sûreté du transport aérien, nous pouvons remarquer qu'elle s'aligne totalement aux dispositions contenues dans l'annexe 17. Ainsi, à titre d'exemple, nous pouvons noter que le règlement (CE) n° 2320/2002, dans son article 5 §2 exige à chaque Etat membre la constitution d'une seule autorité responsable de la coordination et du suivi de la mise en œuvre des normes de sûreté. Nous remarquerons que cette disposition s'aligne sur le §3.1.3 de l'annexe 17 qui affirme que « *chaque Etat contractant désignera au sein de l'administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en application et de contrôler la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile* ».

De plus, conformément à son article 5 §1, ledit règlement impose l'adoption d'un programme nationale de sûreté puisqu'il affirme que « *Dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre adopte un programme national de sûreté de l'aviation civile pour garantir l'application des normes communes...* ». Cette disposition s'aligne sur l'annexe 17 puisque dans son chapitre 3 (Organisation) §3.1.1 précise que « *chaque Etat contractant établira un programme national de sûreté de l'aviation civile* ».

En outre comme nous l'avons cité plus haut, la Commission européenne joue un rôle prépondérant dans l'alignement normatif sur l'annexe 17. En effet, à travers ses inspections prévue dans l'article 15 du règlement (CE) n° 300/2008, la Commission est tenue d'effectuer des inspections dans les administrations des États membres chargées de la

⁵⁷³ C. Economidès, Les actes institutionnels internationaux et les sources du Droit international, p.133

⁵⁷⁴ C. Economidès, Les actes institutionnels internationaux et les sources du Droit international, p.133

sûreté aérienne (les «autorités compétentes») et dans les aéroports de l'UE⁵⁷⁵ - dans les Etats membres ses sanctions (article 21). Dans ce cadre, l'on pourrait signaler les rapports annuels effectués par la Commission au Parlement et au Conseil concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

En règle générale, l'OACI a pour mission de définir des normes et pratiques recommandées que les États membres doivent reprendre dans leur droit interne et donc s'y aligner. Cependant, il n'existe pas de mécanisme contraignant qui veille à la bonne mise en œuvre de ces règles⁵⁷⁶. En effet, nous nous situons dans un contexte de droit de recommandations. Plus précisément, la question que l'on pourrait se poser est de savoir si les normes et pratiques recommandées de l'OACI seront-elles obligatoires vis-à-vis des Etats membres. Généralement, nous pensons que les recommandations des Organisations internationales n'ont qu'une valeur facultative à l'égard des Etats parties. Néanmoins, rappelons-le, le domaine de la navigation aérienne reste un domaine technique et qui nécessite une grande vigilance de la part des Etats. Dans ce sens, et selon M. Virally, la distinction entre une organisation technique et une autre organisation internationale résiderait dans le « but poursuivi par l'institution » qui serait celui de la recherche du progrès et l'harmonisation des règles dans les différents Etats, supposant « l'adoption de règles nationales uniformes ⁵⁷⁷ ». Aussi, l'organisation technique se voit octroyer « un certain pouvoir règlementaire⁵⁷⁸ » comme l'indiquent les professeurs P.-M. Dupuy et Y. Kerbrat. De plus, selon ces auteurs, la volonté de promouvoir une uniformité des règles

⁵⁷⁵ Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

⁵⁷⁶ Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur le financement et l'efficacité de la sûreté du transport aérien, Par M. Vincent CAPO-CANELLAS, Sénateur, session ordinaire de 2016-2017, n° 31

⁵⁷⁷ M. Virally, « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales » In Annuaire français de droit international, volume 2, 1956. pp. 66-9p.78

⁵⁷⁸ P.-M. Dupuy et Y. Kerbrat., *Droit international public*, éd. Dalloz, 13^e édition, 2016, p.215

internationales techniques serait une condition sine qua non à leur efficacité⁵⁷⁹. Ce pouvoir d'édicter des règlements internationaux tire sa légitimité dans l'acte constitutif de l'organisation internationale⁵⁸⁰. Ainsi, pour ce qui concerne l'OACI, comme nous l'avons précédemment évoqué, l'article 38 de la Convention de Chicago accorde à celle-ci le droit d'adopter et d'amender les « normes, pratiques recommandées et procédures internationales ». Néanmoins, il existerait un moyen pour sanctionner les Etats récalcitrants à l'alignement sur les normes et procédures de l'OACI. Il s'agit de la suspension du droit de vote. En effet, conformément à l'article 88, le droit de vote leur serait suspendu. En dépit du caractère technique des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les Etats sont invités à renoncer à certaines mesures ou règlements internationaux, c'est ce qui démontre qu'il n'y a pas de contrainte à ce sujet. Néanmoins, nous pouvons réitérer la disposition de l'article 38 de la Convention de Chicago oblige les Etats qui manifestent leur désaccord auxdits règlements de l'OACI de le notifier « *immédiatement à l'OACI les différences* » entre leurs propres « *pratiques* » et celles qui sont prévues par ladite organisation.

C'est pour remédier au problème du caractère non contraignant des règles de sûreté du transport aérien contenues dans l'annexe 17 que l'Union européenne en tant qu'organisation régionale, les inséra dans le droit dérivé de l'Union européenne en adoptant le règlement (CE) no 2320/2002 du parlement européen et du conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile⁵⁸¹ qui s'aligna entièrement sur ladite annexe.

2. Les composantes du régime juridique de la sûreté du transport aérien

⁵⁷⁹ *Idem* p.215

⁵⁸⁰ *Idem* p.216

⁵⁸¹ Ce règlement fut abrogé par le Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Notre étude des composantes du régime juridique de la sûreté du transport aérien se fonderait sur le concept de la sûreté du transport aérien prévu par l'OACI. Concept, qui se traduit, bien évidemment par la définition de celle-ci, adoptée par l'annexe 17 qui est la « *Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* ». Comme nous l'avons démontré plus haut, la définition de l'article 3 § 2 du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile s'aligne sur la définition de l'annexe 17, c'est « *la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile* ». Cette annexe érige le socle du programme de sûreté de l'aviation civile de l'OACI et vise à protéger l'aviation civile et ses installations contre les actes d'intervention illicite.

Dès lors, conformément à la définition universelle de la sûreté du transport aérien, la première composante de son régime juridique s'articulerait autour du but de celle-ci, à savoir la protection de l'aviation civile contre les actes illicites ou malveillants⁵⁸². La seconde composante du régime juridique de la sûreté du transport aérien serait constituée de l'ensemble des mesures de sûreté prévues par l'annexe 17 pour la protection de l'aviation civile. Dans ce sens, nous pouvons admettre qu'en luttant contre les actes malveillants, les mesures de sûreté du transport aérien vise la garantie de l'ordre public.

*** La protection de la sûreté contre les actes d'intervention illicite :**

L'année 1969 a été profondément marquée par la perpétration d'actes illicites menaçant le transport aérien, et plus particulièrement, par la « capture illicite d'aéronefs ».

⁵⁸² Le §2.1.1 du chapitre 2 (Généralités) de l'annexe 17 dispose que « *L'objectif de la sûreté sera de protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* ».

En effet, comme l'a précisé R. H. Mankiewicz⁵⁸³, il y a eu quarante captures illicites d'aéronef entre le 13 avril et le 13 novembre 1969⁵⁸⁴. Suite à cette multitude d'actes illicites, le Conseil de l'OACI décida de créer, en 1969, un « Comité de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services ».

Ceci dit, pour le Conseil de l'OACI, « l'intervention illicite » signifie : « la capture illicite d'aéronefs » et « les actes de sabotage ou d'attaques armées dirigés contre les aéronefs utilisés dans le transport aérien international, ou des installations ou services au sol utilisés par le transport international⁵⁸⁵ ».

Il serait opportun de noter que les actions de la Commission de navigation aérienne⁵⁸⁶, du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite ont permis d'adopter par le Conseil, le 22 mars 1974, de normes et pratiques recommandées, désignées Annexe 17 - Sûreté. De ce fait, selon l'Annexe 17, les actes d'intervention illicite seraient les actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile tout en précisant que la liste n'est pas exhaustive :

« • *Capture illicite d'un aéronef* ;

• *Destruction d'un aéronef en service* ;

• *Prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodrômes* ;

⁵⁸³ René H. Mankiewicz, Professeur à la Faculté de Droit et à l'Institut de Droit Aérien et Spatial, Université McGill; ancien secrétaire général de l'Institut de Droit comparé de Lyon, ancien conseiller juridique à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

⁵⁸⁴ R. H. Mankiewicz, « L'Organisation de l'aviation civile internationale (Capture et détournements illicites d'aéronefs) » *In* AFDI, volume 15, 1969, p. 462

⁵⁸⁵ R. H. Mankiewicz, *op.cit.*, p. 463

⁵⁸⁶ La Commission de navigation aérienne examine et recommande des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) au Conseil de l'OACI, pour adoption ou approbation. Pour plus d'informations, consulter le site officiel : https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/FR/default_FR.aspx

- *Intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;*
- *Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;*
- *Utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;*
- *Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile ».*

Plusieurs instruments juridiques internationaux ont été élaborés pour faire face aux actes d'intervention illicite menaçant l'aviation civile. Rappelons-le, l'article 15 de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens conclu entre l'Union et ses Etats membres d'autre part et le Maroc d'autre part, incita les Etats membres de l'Union et le Maroc à se soumettre aux obligations contenues dans le cadre de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988. En effet, dès 1963, la communauté internationale assista à l'adoption de la convention de Tokyo qui fut signée le 14 septembre 1963. A la lecture de celle-ci, l'on pourrait remarquer qu'elle vise à prévenir les infractions commises à bord des aéronefs et à réprimer ces actes illicites commis à bord des aéronefs. La Convention de Tokyo qui connaît certaines limites. Elle dépasse en réalité, par son

objet, le problème de la « capture illicite d'aéronefs » puisqu'elle concerne toutes infractions survenant à bord des aéronefs et susceptibles de compromettre soit la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord, soit le bon ordre et la discipline à bord. Elle est doublement limitée puisqu'elle s'applique uniquement aux aéronefs civils et aux infractions commises « en vol »⁵⁸⁷.

De son côté, la Convention de la Haye du 16 décembre 1970 relative à la répression de la capture illicite d'aéronefs a vu le jour. Cette convention prévoit la sanction des auteurs de détournements d'aéronefs⁵⁸⁸. Cette convention prévoit le principe de compétence universelle qui oblige l'Etat qui détient l'auteur de l'acte à le juger ou l'extrader⁵⁸⁹. Ceci dit, la convention de la Haye ne sanctionne pas l'acte de sabotage des aéronefs. C'est la convention de Montréal du 23 septembre 1971 qui le sanctionnera⁵⁹⁰. Dans ce sens, cette convention considère, dans son article 1^{er} comme infraction certains actes de sabotage commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef « en vol » ou « en service ». Aussi, constituent des infractions au sens de ladite convention, les actes de sabotage d'installations et de services au sol, la communication de fausses informations ainsi que les actes de violence commis à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol (art.1 de la convention de Montréal de 1971). D'une part, l'article 2 §a de ladite convention définit un aéronef « en vol » : *«un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement »*. D'autre part, l'article 2 §b définit un aéronef « en service » : *« un aéronef est considéré comme étant en service*

⁵⁸⁷ <https://www.monde-diplomatique.fr/1969/12/ZORGBIBE/29366> Malgré la convention de Tokyo, la répression de la piraterie aérienne paraît difficile à mettre en œuvre

⁵⁸⁸ L'article 1 de la Convention de la Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs vise toute personne qui « à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, » ou son complice.

⁵⁸⁹ L'article 8 de ladite convention.

⁵⁹⁰ C. Paulin, Droit des transports, éd. LexisNexis, p.113

depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage ». La convention de Montréal fut complétée par le protocole de Montréal du 23 février 1988 pour la répression des actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, qui visera les attentats ciblant les aéroports. La convention de Pékin remplaça la convention de Montréal. Il s'agit de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Pékin le 10 septembre 2010.

La « capture illicite d'aéronefs » est définie par l'article 1er, alinéa a), de la convention de La Haye de 1970, sans préciser la peine, définit comme « infraction pénale » l'acte de « *toute personne à bord d'un aéronef en vol qui illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes* ». L'alinéa b) de cet article assimile à l'auteur de l'infraction « *le complice d'une personne qui commet ou tend de commettre l'un de ces actes* ⁵⁹¹ ». Soulignons que le protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, également appelé protocole de Pékin ⁵⁹² fut adopté en 2010 en vue d'inciter les États parties à créer, dans leur droit interne, de nouvelles incriminations pénales visant les auteurs, complices d'actes violentes de toutes natures dirigées contre un aéronef, ses passagers et son équipage. Au sens dudit protocole, « *commet une infraction toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique* » (art.2). De plus, le protocole de Pékin incite les Etats à « *réprimer de peines sévères les infractions...* » (art.3).

⁵⁹¹ Mankiewicz R.H. op.cit, 463 ;

⁵⁹² L'article 1^{er} du Protocole précise qu'il « complète la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 »

En outre, en vertu des dispositions des Conventions de La Haye et de Montréal, l'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale et que ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave, conformément aux lois de cet Etat.

N'oublions pas que ces actes d'intervention illicite ont eu lieu pendant la période de la guerre froide. Ces actes principalement politiques vont connaître une transformation radicale, comme nous l'avons démontré plus haut, au lendemain du 11 septembre 2001.

Le problème central que posent les actes illicites commis contre la sûreté du transport aérien est la résistance des Etats à vouloir accepter l'extradition des auteurs desdits actes. En effet, dès le début des années 1970, une partie des Etats étaient convaincus que le moyen le plus efficace de lutter contre les atteintes à la sécurité de l'aviation est « l'extradition obligatoire et privilégiée » des auteurs de captures illicites d'aéronefs et d'autres actes illicites, vers l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, et l'adoption dans les règlements nationaux, de « peines sévères pour de tels actes⁵⁹³ ». Concernant la compétence juridictionnelle des Etats contractants, à titre d'exemple, l'article 5§3 de la convention de Montréal « *n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales* ».

En plus de la coopération multilatérale, d'autres instruments bilatéraux ont été conclus pour tenter de lutter efficacement contre les actes illicites menaçant la sûreté du transport aérien. C'est le cas de l'accord signé à Berne le 26 novembre 2004 entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse organisant la

⁵⁹³ Mankiewicz R.H. « Organisation de l'Aviation civile internationale » In AFDI, volume 23, 1977, p.636

coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces aériennes non militaires entre les deux pays. L'accord prévoit la possibilité pour un aéronef d'une partie d'exécuter des mesures actives de sûreté aérienne sur le territoire de l'autre partie, sur ordre d'engagement de l'autorité nationale de cette dernière. Ce type d'accord répond au besoin d'une coopération bilatérale renforcée avec les États voisins pour faire face aux menaces d'un nouveau type telles qu'elles se sont fait jour avec les événements du 11 septembre 2001.

Un autre problème qui fait obstacle à la bonne coopération en matière de lutte contre les actes illicites serait constitué par le refus des Etats à se soumettre aux obligations résultant des conventions de la Haye et de Montréal. En effet, pour contrecarrer ce problème, comme l'a précisé Mankiewicz R.H, la France a proposé d'insérer « les dispositions matérielles de la Convention de La Haye (articles 1 à 11) à la Convention de Chicago ». De la sorte, des sanctions seraient infligées à l'encontre de tout Etat qui aurait transgressé les obligations prévues par la Convention de Chicago.⁵⁹⁴

**** Les mesures de sûreté du transport aérien :***

Notre étude sur les actes d'intervention illicite nous a permis d'affirmer qu'en se fondant sur la définition de l'annexe 17, les actes malveillants visent non seulement les individus, aéronefs et installations aéroportuaires au sol et au cours d'un vol. Ainsi, l'on pourrait distinguer dans la sûreté du transport aérien deux volets différents : la sûreté aérienne et la sûreté aéroportuaire. Dans la première, il s'agirait des mesures employées pour prévenir les actes illicites en vol. Dans la seconde, il s'agirait des mesures de sûreté mises en œuvre au sol.

⁵⁹⁴ Mankiewicz R.H. « L'Organisation de l'aviation civile internationale », in AFDI, volume 18, 1972, p.817-818

- La sûreté aéroportuaire :

La principale norme en matière de sûreté aéroportuaire serait **la norme 4.1.1.** de l'annexe 17 de l'OACI qui précise que « *chaque Etat contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes ou d'autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelques moyens que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile internationale* ».

L'objectif à atteindre serait donc d'empêcher la pénétration des objets dangereux avant même d'accéder à l'aéronef et donc de constituer une menace à la sûreté des passagers. En effet, au lendemain des attentats du 11 septembre, c'est principalement au sol que les mesures ont été renforcées : que ce soit sur les passagers, sur le fret ou sur le courrier.

Comme nous l'avons précédemment évoqué le règlement(CE) N°300/2008 s'aligne sur les dispositions contenues dans l'annexe 17 et qui contiennent l'ensemble des mesures de sûreté aéroportuaire et aérienne. Ainsi, l'article 4 dudit règlement indique que les normes de base communes de protection de l'aviation civile figurent en annexe de celui-ci. L'article 4 rajoute que ces normes se divisent en deux catégories : des mesures de portée générale et des mesures particulières.

Parmi les mesures de portée générale, l'on pourrait citer les méthodes d'inspection et de filtrage autorisés, les catégories d'articles pouvant être prohibés, les critères de reconnaissance de l'équivalence des normes de sûreté des pays tiers et les critères de recrutement du personnel et les méthodes de formation.

Pour ce qui concerne l'inspection/filtrage des personnes⁵⁹⁵, la mise en œuvre de cette mesure de sûreté se concrétise par : les palpations, le franchissement d'un portique de détection de métaux, les détecteurs de métaux portatifs, les chiens détecteurs d'explosifs et un équipement de détection de traces d'explosifs⁵⁹⁶. En effet, nous pouvons remarquer que des postes d'inspection filtrage sont mis en place avant l'embarquement des passagers dans tous les aéroports de l'Union. En France, l'inspection filtrage peut être réalisée avant, pendant ou après les procédures d'enregistrement des passagers. Notons que l'exploitation d'installations d'inspection filtrage des bagages de soute est réglementée par les arrêtés interministériels : du 1^{er} septembre 2003 modifié, relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien, ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique et celui déjà cité et celui du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.

L'article 4§4 précise que la Commission, sur la base d'une évaluation des risques, pourrait décider que les Etats membres pourraient déroger à ces mesures de sûreté ou normes de base communes s'ils sont justifiées par des « *raisons liées à la taille de l'aéronef, ou à la nature, l'échelle ou la fréquence de l'exploitation...* ».

De son côté, pour le contrôle des passagers et des bagages à main, l'on pourrait souligner qu'en France, que la mise en œuvre des postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages à main fut réglementée par l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile qui s'aligna sur le règlement (CE) N°300/2008. En 2010, un nouveau règlement est venu compléter celui de 2008. Il s'agit du

⁵⁹⁵ Cette inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine (IFPBC) a été considérablement **renforcée** après les attentats du 11 septembre 2001. Rapport d'information n° 31 (2016-2017) de M. Vincent CAPO-CANELLAS, fait au nom de la commission des finances, déposé le 12 octobre 2016

⁵⁹⁶ Règlement complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008

règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Ce règlement apporte une approche plus détaillée des mesures préventives applicables en matière de sûreté. Cette mesure de sûreté aéroportuaire vise à empêcher toute intrusion à bord d'un aéronef d'objets illicites par l'intermédiaire des passagers et de leurs bagages de cabine. Les publics concernés par l'arrêté français du 11 septembre 2013 sont : « les entités mettant en œuvre ou responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile, notamment les exploitants d'aérodrome, les transporteurs aériens, les agents habilités, les chargeurs connus, les fournisseurs habilités, les fournisseurs connus, les sociétés de sûreté aéroportuaire ainsi que les personnes ayant accès à une zone de sûreté à accès réglementé, les personnels navigants et les passagers aériens ».

Le contrôle des bagages de soute : comme nous le savons tous, les bagages destinés à être embarqués dans les soutes des aéronefs doivent être systématiquement inspectés par des matériels de sûreté ou moyens humains et ce, quelle que soit la destination du vol. Aussi, l'OACI a donné jusqu'à 2006 à tous les Etats pour installer un contrôle systématique des bagages de soute⁵⁹⁷.

Conformément à l'article D1443-4 Code de la défense français, le ministre chargé de l'aviation civile est l'autorité compétente au sens de l'article 9 du règlement (CE) n°300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n°2320/2002. A ce titre, il représente le Gouvernement dans les instances de concertation européenne relatives à la sûreté de l'aviation civile et il est chargé de la

⁵⁹⁷ Déclaration de la conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (19-20 février 2002), Montréal

coordination et de la surveillance de la mise en œuvre des normes de base communes visées à l'article 4 de ce règlement. Il est également l'autorité compétente au sens du point 3.1.2 de l'annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile internationale susvisée

De plus, depuis le 11 septembre, la circulation aérienne des aéronefs au-dessus du territoire de l'Union est subordonnée à l'existence d'une assurance couvrant « les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils »

L'on pourrait ajouter la norme de contrôle d'accès aux zones réservées : ce qu'il faudrait savoir, c'est que les aéroports sont divisés en deux zones de sûreté ⁵⁹⁸: la zone publique, librement accessible sans titre ni autorisation particulière (parcs de stationnement, voiries extérieures, espaces à caractère commercial, services, zones d'accueil, banques d'enregistrement et salles de livraison bagages le cas échéant) et la zone de sûreté à accès réglementée (ZSAR), uniquement accessible aux personnes munies d'un titre d'accès (badges pour les personnels, titre de transport pour les passagers⁵⁹⁹). On y retrouve des espaces tels que les salles d'embarquement, les passerelles, les pistes et zones de circulation de l'aéroport, les zones de tri des bagages au départ, les salles de livraison bagages le cas échéant ainsi que des espaces dits de sûreté.

La limitation entre zones publique et réservée est physiquement mise en place sur les aéroports, aussi bien à l'extérieur de l'aéroport qu'au sein des aérogares.

⁵⁹⁸ Arrêté n° 2247 du 14/11/2016 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de la Réunion-Roland Garros

⁵⁹⁹ Règlement (CE) no 1138-2004 de la commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports

L'accès de la zone publique en zone réservée ne peut être autorisé qu'après contrôle de l'autorisation portée par la personne ou le véhicule concernés, le cas échéant par inspection filtrage systématique de tout personnel devant se rendre en zone réservée⁶⁰⁰.

En France, le Préfet est le détenteur du pouvoir de police aéroportuaire. Il fixe les arrêtés, les limites côté ville et côté piste, les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et véhicules côté ville et côté piste. De plus, il établit et approuve le programme de sûreté aéroportuaire, délivre les habilitations pour l'accès au côté piste de l'aéroport, les titres de circulation aéroportuaires, le statut d'occupant de lieu à usage exclusif et enfin prononce les sanctions en cas de non-respect de la réglementation⁶⁰¹.

Le Préfet est accompagné, dans l'exercice de ses fonctions par le Comité Local de Sûreté Aéroportuaire, les Services Compétents de l'État (Police de l'Air et des Frontières, Gendarmerie des Transports Aériens et Douanes) et la Direction Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC).

- La sûreté aérienne :

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la sûreté aérienne vise à mettre en œuvre les moyens matériels et humains visant à protéger la sûreté des passagers au cours d'un vol.

Le chapitre 10 de l'annexe du règlement (CE) N°300/2008 énumère les mesures à prendre en cas d'intervention illicite au moment du vol. Dans ce sens, l'al.1.a) dudit chapitre dispose que « *les personnes non autorisées sont empêchées d'accéder au poste de pilotage au cours d'un vol* ».

⁶⁰⁰ <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/surete/contracces.php>

⁶⁰¹ Décret n° 2012-832 du 29 juin 2012 relatif à la sûreté de l'aviation civile

Dès 2002, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) décide que les avions de ligne de plus de 60 passagers ou pesant plus de 45 tonnes doivent disposer d'un cockpit avec porte blindée avant le 1er novembre 2003. Cela signifierait que la porte doit rester fermée durant la durée du vol et seuls les pilotes peuvent l'ouvrir, de l'intérieur du cockpit.

De son côté, l'al.1 b) précisa que « *les passagers susceptibles de causer des troubles sont soumis à des mesures de sûreté appropriées au cours d'un vol* ».Aa ce propos, au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement américain a mis en place une mesure spécifique consistant à employer des agents armés au bord des avions pour intervenir en cas de menace terroriste imminente. La réaction de l'Union européenne en la matière se traduit par l'insertion de l'al.8 du préambule du règlement(CE) N°300/2008, qui précise que « *chaque Etat membre conserve la compétence de décider s'il y a lieu de déployer des officiers de sûreté à bord des avions* ».

En effet, les "sky marshals" sont des agents de sécurité qui ont pour mission d'assurer la sécurité des passagers d'un avion ainsi que celle du personnel. La plupart du temps habillés en civils, ils sont les seuls à pouvoir posséder une arme lors du vol. Ils sont présents sur certains vols en fonction des informations détenues par les services de renseignements, en particulier vers certains pays sensibles⁶⁰².

De plus, l'al. 2. Dispose que « *des mesures de sûreté appropriées, telles que la formation des équipages de conduite et de cabine, sont prises pour empêcher les actes d'intervention illicite au cours d'un vol* ». Le but visé par ladite formation est la garantie que le personnel connaisse et respecte « *les mesures de sûreté définies par les autorités de*

⁶⁰² La répartition des compétences entre l'Etat et les opérateurs privés en matière de sûreté aéroportuaire – Florence Nicoud – AJDA 2006. 2107

sûreté, ainsi que, lorsque nécessaire, applique avec efficacité les mesures du programme de sûreté de l'exploitant qui le concerne⁶⁰³ ».

L'al. 3. rajoute qu' « aucune arme, à l'exception de celles transportées dans la soute, n'est transportée à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sûreté requises sont remplies conformément au droit national et si les États concernés ont donné leur autorisation ». A ce sujet, la Commission a établi une liste d'armes prohibées au bord d'aéronefs, prévue par le règlement (UE) No185/2010⁶⁰⁴. A titre d'exemples, nous pouvons en citer quelques-unes :

- armes à feu de tous types, telles que pistolets, revolvers, carabines, fusils,
- jouets, copies et imitations d'armes à feu susceptibles d'être confondus avec des armes réelles
- pièces détachées d'armes à feu, à l'exception des lunettes télescopiques.

Dans ce paragraphe, nous avons démontré que le droit de l'Union européenne s'aligne sur le droit OACI et notamment sur le contenu normatif de l'annexe 17-Sûreté. En effet, cette annexe constitue le socle universel des normes et pratiques recommandées que tous les Etats contractants sont tenus de s'y conformer pour la garantie d'une meilleure sûreté mondiale. Aussi, nous avons prouvé que l'alignement du droit dérivé de l'Union sur le droit international de l'aviation civile constitua un appui considérable pour l'OACI afin de donner une impulsion à l'annexe 17 à l'égard des Etats membres ainsi que les Etats tiers dont le Maroc sujet de notre étude dans le cadre du paragraphe suivant.

⁶⁰³ Instruction du 20 juillet 2001 modifiant l'instruction du 12 mai 1997 prise en application de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public

⁶⁰⁴ Règlement(UE) No185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

§2. L'alignement du droit marocain de la sûreté du transport aérien sur le droit de l'OACI

La question de l'alignement par le Maroc sur le droit international de la sûreté du transport aérien se vérifierait selon deux angles différents. D'abord, en tant que membre de l'OACI, nous verrons que le Maroc s'aligna sur les différentes normes internationales relatives à la sûreté du transport aérien (A). Ensuite, en tant que partie à l'accord euro-marocain, le Maroc, au même titre que l'Union européenne et ses Etats membres renforceront leur alignement sur les dispositions de l'annexe 17-sûreté (B).

A. L'alignement normatif par le Maroc sur le droit de l'OACI en matière de sûreté du transport aérien

Tout d'abord, il serait intéressant de souligner que le fondement de l'alignement du droit marocain sur le droit OACI réside dans son adhésion à la convention de Chicago⁶⁰⁵. En effet, le Maroc a adhéré à cette convention le 13 novembre 1956 et une publication au Bulletin Officiel de ladite convention a été effectuée par le biais du dahir n° 1-57-172 du 8 juin 1957. Aussi en tant que membre de l'OACI, le Maroc s'engagea à s'aligner aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 au même titre que les autres annexes à ladite convention.

Ensuite, comme nous l'avons cité précédemment, l'annexe 17 se réfère à l'application de plusieurs instruments juridiques internationaux relatives à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Le Maroc a ainsi adhéré auxdits instruments. De cette façon, il s'engagea à aligner son droit de la sûreté sur les dispositions de ces instruments juridiques internationaux. Dans ce sens, nous pouvons noter les différents dahirs portant ratification ou publication :

⁶⁰⁵ Dahir n° 1-57-172 du 8 juin 1957 portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago

- Dahir n° 1-62-156 portant ratification du protocole de Montréal portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale.
- Dahir n° 1-88-154 portant publication du protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 06 octobre 1980.
- Dahir n°D1-75-440 portant publication de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963.
- Dahir n° 1-76-295 portant publication de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye le 16 décembre 1970.
- Dahir n° 1-96-10 portant publication du Protocole fait à Montréal le 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

Par ailleurs, nous pouvons noter que très récemment, le Maroc a adopté la loi n°40-13 portant code de l'aviation civile qui dans de nombreuses dispositions s'aligne sur l'annexe 17 ainsi que sur les différents instruments protégeant la sûreté du transport aérien. La loi n°40-13 portant code de l'aviation civile vient d'être publiée par le Bulletin Officiel n°6474 du 16 juin 2016. Cette loi est promulguée par le dahir n°1-16-61 du 24 mai 2016.

Le droit du Maroc s'aligne directement sur la définition et le sens des termes techniques relatifs au domaine de l'aviation civile aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 puisque la dite loi marocaine s'y réfère en appliquant un renvoi.

Avant l'entrée en vigueur de la loi n°40-13, le cadre juridique de l'aviation civile était régi par les dispositions du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile⁶⁰⁶.

La loi n°40-13 a pour objet d'établir le cadre juridique applicable aux aéronefs, aux aérodromes, aux servitudes aéronautiques, à la navigation aérienne, à la protection de l'environnement dans le domaine aéronautique, au personnel aéronautique, au transport aérien, à la sûreté de l'aviation civile, aux régimes de responsabilité et d'indemnisation des usagers, ainsi qu'aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation.

Le Maroc a adhéré à la convention de Chicago le 13 novembre 1956 et une publication au Bulletin Officiel de ladite convention a été effectuée par le biais du dahir n° 1-57-172 du 8 juin 1957.

Parmi les innovations apportées par la loi 40-13, nous trouvons la force probante de l'inscription de l'aéronef sur le registre d'immatriculation. Ainsi suivant les dispositions de l'article 8 de ladite présente loi, « *l'inscription de l'aéronef sur le registre d'immatriculation vaut titre de propriété et un certificat d'immatriculation reproduisant les mentions inscrites sur ledit registre est délivré au propriétaire de l'aéronef concerné ou à son mandataire* ».

Par surcroît, la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef est contenue dans les dispositions des articles 94 et suivants de la loi 40-13.

D'ailleurs, cette loi renvoie en outre, à un texte réglementaire quant à la fixation des droits des passagers, en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard de vol par le transporteur.

⁶⁰⁶ Décret n° 2-61-161 du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile, Bulletin Officiel n° 2596 du 27 juillet 1962

En effet, le législateur a mis en place une panoplie de sanctions contenues dans les dispositions de l'article 292 jusqu'à l'article 307, pour empêcher tout contrevenant aux dispositions de la loi 40-13.

Il y a lieu de signaler que la présente loi abroge le décret n° 2-61-161 du 10 Juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile tel qu'il a été modifié et complété. Toutefois, notons que les textes pris pour l'application du décret précité n°2-61-161, demeurent en vigueur dans la mesure où leurs dispositions ne contredisent pas celles de la présente loi et ce, jusqu'à leur remplacement.

Cela étant, il serait opportun de noter que les dispositions spécifiques à la sûreté :
Article 223: « *Le transport de personnel armé à bord des aéronefs assurant des vols à destination ou au départ du Maroc est interdit, sauf autorisation spéciale des services concernés. Le pilote commandant de bord doit être informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leurs sièges.*

Les armes doivent être non chargées, placées dans les bagages enregistrés du passager et entreposées dans une zone inaccessible pendant la durée du vol ».

D'autre part, l'article 224 de la même loi dispose qu' « *il est interdit de transporter à bord d'un aéronef des personnes, des marchandises, de la poste, des provisions de bord et des bagages. Sans subir les contrôles de sûreté de l'aviation civile exigés par les règlements en vigueur. Lorsqu'il est constaté le non-respect des dispositions prévues par cet article, l'autorité administrative peut exiger, aux frais de l'exploitant de l'aéronef, des mesures pour remédier aux manquements constatés ou limiter l'exploitation* ». Après avoir vérifié cette disposition, nous constatons qu'elle s'aligne entièrement au contenu de l'annexe 17 – Sûreté.

De plus, l'article 291 de la même loi indique qu' : « *Il est créée, sous la supervision de la Direction Générale de l'Aviation Civile une entité chargée d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.*

-La Direction Générale de l'Aviation Civile exerce par le biais de ladite entité la fonction de réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation et de l'aéronautique civiles et la promulgation des règles relatives à l'exploitation et à la mise en application de la réglementation internationale en vigueur. Elle se charge également de l'élaboration des objectifs stratégiques dans ce domaine et veille à leur mise en œuvre, pour garantir la sécurité des services aériens et des aéroports, conformément aux exigences de la sûreté, de la sécurité et de la qualité. » Dans cet article, nous constatons également, l'alignement de la loi marocaine sur l'annexe 17.

Le même article ajouta que « *L'entité chargée de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile est chargée du suivi de toutes les activités relatives aux services de l'aviation civile et des aéroports, du suivi et du contrôle de l'organisation de l'espace aérien national, de la coordination de la navigation aérienne civile et militaire, de la coordination avec les organismes de gestion des espaces aériens voisins ainsi que la coordination en ce qui concerne les services de la météorologie ».*

B. L'alignement normatif euro-marocain sur le droit de l'OACI en matière de sûreté du transport aérien

Conformément à l'accord euro-marocain relatif aux services aérien, comme déjà évoqué, l'Union européenne et le Maroc, par le biais de l'article 15 de l'accord euromarocain du transport aérien réitèrent leur engagement à l'alignement sur les

dispositions de l'annexe 17 ainsi qu'aux différents instruments juridiques internationaux luttant contre la commission d'actes illicites menaçant l'aviation civile.

Et comme nous l'avons démontré dans le cadre de la mise en œuvre du processus d'alignement, le contrat du jumelage institutionnel contribua à appuyer l'alignement par le Maroc de sa réglementation de sûreté du transport aérien sur l'annexe 17. Ainsi, notre thèse se réaffirme ici puisque le droit de l'Union sert de support efficace pour renforcer l'alignement du Maroc au droit international de la sûreté dirigé par l'OACI.

Ainsi, les réglementations marocaines en matière de sûreté de l'aviation civile s'alignant sur le droit dérivé de l'Union et qui concerne les points suivants :

-Une seule autorité responsable de la coordination et du suivi de la mise en œuvre des normes de sûreté.

-Programme national de sûreté de l'aviation civile : aligné sur le droit de l'UE et donc sur l'annexe 17.

- Programme national pour contrôler le niveau et la qualité de la sûreté de l'aviation civile et en assurer la mise en œuvre.

Décret du 30/03/1999 portant création d'un comité national de sûreté de l'aviation civile et de comités locaux de sûreté d'aéroport

Décret du 04/05/2000 approuvant le programme national de sûreté, relatif à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite

Ce qu'il faudrait souligner dans cette thèse, répétons-le, c'est que la clause de sûreté dans les accords relatifs aux services aériens est préétablie par l'OACI. Ainsi les Etats désirant mettre en place des accords relatifs aux services aériens n'auront qu'insérer celle-ci

dans leur convention. Une clause de sûreté qui serait en même temps une clause d'alignement pour le Maroc. Il serait crucial de noter qu'un modèle semblable à ladite clause d'alignement l'accord euromarocain relatif aux services aériens se vérifie dans le cadre de l'accord relatif aux services aériens conclu entre le Maroc et la Côte d'Ivoire de 201⁶⁰⁷. Il s'agit des articles 12 et 13 relatifs à la sécurité et la sûreté. On en déduit que l'accord euro-marocain du transport aérien a servi de modèle pour un alignement sur le droit de l'annexe 17.

Par ailleurs, l'Union européenne, dans le même sens d'idées a mis en place un système de suivi de l'alignement sur le droit UE. C'est le contrôle et la sanction exercés sur le Maroc par la Commission article 7 du règlement (CE) n° 300/2008. A cela s'ajoute la liste des compagnies interdites (un moyen supplémentaire de suivi de l'alignement par le Maroc des dispositions de l'annexe 17).

Pour ce qui concerne l'OACI, elle suit de près de l'alignement par le Maroc sur l'annexe 17. Il s'agit de l'audit OACI relative à l'ICVM conduit au Maroc du 8 au 15 Octobre 2014.

L'OACI, l'organe permanent chargé d'assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde, a mis en place un programme universel d'audits de supervision de la sécurité appelé l'USOAP, ayant pour objectif de s'assurer de la capacité des États à superviser la sécurité aérienne sur leur territoire, et de promouvoir la sécurité aérienne mondiale par la vérification régulière des systèmes de supervision de la sécurité de tous les États contractants de l'OACI. Dans le cadre de ce programme, le Maroc a reçu une mission d'audit du 8 au 15 Octobre 2014 visant principalement la vérification des progrès réalisés suite aux constats et recommandations identifiées lors des audits précédents.

⁶⁰⁷ Loi n° 116-13 portant approbation de l'accord relatif aux services aériens, fait à Abidjan le 19 mars 2013 entre le gouvernement du royaume du Maroc et le gouvernement de la république de Côte d'Ivoire

Par surcroît, suite aux événements terroristes actuels, le Maroc a renforcé son dispositif de sûreté au niveau des Aéroports Dans le cadre du renforcement du plan national actuellement en vigueur "pour lutter contre les différentes menaces" qui prennent pour cible le Royaume du Maroc, le ministre de l'Intérieur avait annoncé 25 octobre 2014, sur décision du Roi Mohammed VI, la mise en œuvre du nouveau dispositif de sécurité, baptisé "Hadar", qui intègre les Forces Armées Royales, la Gendarmerie Royale, la Police et les Forces Auxiliaires, à l'issue d'une réunion de sécurité de haut niveau consacrée « à l'examen des mesures de sécurité déployées » au niveau des différents aéroports du royaume, afin de renforcer la sécurité aéroportuaire⁶⁰⁸.

Dans sa relation avec l'Union européenne, le droit marocain de la sûreté du transport aérien s'aligne sur le droit de l'Union dans la mesure où le Maroc fait partie et intègre l'Espace Aérien Européen. Même chose pour le secteur maritime. Dans le cas contraire, le Maroc ne serait pas autorisé à survoler cet espace aérien et donc accéder au marché de l'aviation civile de l'Union européenne.

Dès lors, nous assistons à une interpénétration des systèmes juridiques entre le Maroc et l'Union et cela bien évidemment pour des raisons de sécurité. Rappelons, à ce titre que les organisations internationales à caractère technique : sont d'une grande importance (OACI) car elles gèrent la sécurité des passagers et des biens tel est le cas l'OIT qui gère la sécurité des travailleurs d'où l'importance des règles qu'elle adopte vu le caractère technique de ses recommandations.

⁶⁰⁸ Observatoire de l'aviation civile , ministère de l'équipement du transport et de la logistique, direction générale de l'aviation civile, Maroc, 2 eme édition, 2015

Section 2 : Le terrorisme aérien, un alignement inachevé du droit marocain

Dans le prolongement de la section précédente, celle-ci approfondira la question des actes illicites commis contre la sûreté de l'aviation civile sous l'angle du terrorisme aérien. Dans ce sens, l'on optera pour une définition extensive du terrorisme aérien. En effet, ici, le terrorisme aérien concerne tout acte illicite commis contre l'aviation civile⁶⁰⁹. Sans revenir à la précédente analyse desdits actes illicites, nous adoptons la définition du terrorisme aérien consciencieusement élaborée par les spécialistes de la question de terrorisme. Rationnellement, le terrorisme aérien se présente comme une forme particulière du terrorisme. Autrement dit, le terrorisme aérien est une branche du terrorisme « général ». Présentement, il est largement admis qu'il n'existe pas de définition du terrorisme qui serait internationalement acceptée. C'est pour cette raison qu'une approche sectorielle du terrorisme permettra d'éviter le dilemme de l'absence de définition universelle du terrorisme⁶¹⁰. D'ailleurs, il importe de rappeler que le droit marocain ainsi que le droit de l'Union européenne s'alignent conjointement sur le concept du terrorisme aérien réglementé par le droit international. Cet alignement du droit euro-marocain de la sûreté du transport aérien sur le droit de l'OACI - qui lui-même renvoie aux différents instruments spécialisés de protection de la sûreté de l'aviation civile - se justifie par le fait qu'il n'y ait pas de réglementation unifiée du terrorisme aérien en Union européenne. A cela s'ajoute, par conséquent, le défaut d'une lutte commune contre le terrorisme aérien, organisée par le droit de l'Union européenne afin que le Maroc puisse s'y aligner. En effet, l'Union européenne se contente d'appuyer, par le biais de son droit dérivé, la compétence nationale des États membres en matière de réglementation du terrorisme ainsi que de la lutte contre le terrorisme.

⁶⁰⁹ Nous considérons comme actes de terrorisme aérien la liste des actes illicites commis contre l'aviation civile élaborée par l'annexe 17 à la convention de Chicago de 1944. Rappelons que dans notre étude, nous nous intéresserons plus particulièrement au détournement d'aéronefs et à la capture illicite d'aéronefs.

⁶¹⁰ J.-C. Martin, *Les règles internationales relatives à la lutte contre le terrorisme*, éd. Bruylant, Bruxelles, 2006, p.36

Par conséquent, actuellement, dans la relation euro-marocaine, l'alignement du droit marocain en matière du terrorisme aérien demeure, inachevé. Pour remédier à ce vide juridique euro-marocain, le Maroc jeta son dévolu sur la législation de la France en la matière (§1). De même, la question de l'absence d'un PNR euro-marocain maintient le caractère inachevé du droit marocain (§2).

§1. La dimension exclusivement interétatique de l'alignement du droit marocain

Lors de l'élaboration des réponses juridiques luttant contre le terrorisme, le législateur marocain favorisa le dispositif anti-terroriste français. D'ailleurs, son choix portera sur la législation pénale de la France pour s'aligner sur la définition du terrorisme aérien (A). Cette collaboration normative bilatérale aspire à un alignement global euro-marocain (B).

A. Un alignement du Maroc sur la définition française du terrorisme aérien

Selon les spécialistes, l'histoire du terrorisme remonte à l'ère des zélotes en passant par les haschischins du Moyen Âge ainsi que les anarchistes du XIX e siècle ou les cagouleurs du début du XX e siècle⁶¹¹. Le dictionnaire de la violence définit le terrorisme comme « un usage surprise de la violence sur des cibles qui ne sont pas forcément militaires afin de faire peur à une population, d'infliger des coûts significatifs à l'adversaire, d'obtenir des avantages d'ordre matériel ou symbolique ⁶¹²». H. Laurens assimile le terrorisme à une technique de guerre⁶¹³ dans le sens où il serait lié à des revendications pour l'indépendance d'un pays. Historiquement, l'acte terroriste faisait référence aux pratiques « *étatiques* » voulant établir un climat de terreur auprès de la population française. Racine du mot

⁶¹¹ M. Prazan, *Une histoire du terrorisme*, éd. Flammarion, 2012, p. 9

⁶¹² Dictionnaire de la violence, M. Marzano (dir.), éd. P.U.F, 1ere édition, 2011-septembre, p.1272

⁶¹³ H. Laurens, « Le terrorisme comme phénomène ou personnage historique », conférence sur le terrorisme au fil de l'Histoire, lors de la rencontre des "Trinômes académiques" le 30 mai 2008.

terrorisme, la terreur renvoie, ici, à la révolution française⁶¹⁴. En effet, certains auteurs l'inscrivent ladite terreur dans cette période révolutionnaire en France⁶¹⁵. Dans ce sens, terreur et terrorisme se distinguent puisque la terreur, de nos jours, est utilisée pour qualifier les pratiques de violences dirigées contre l'Etat⁶¹⁶. Par ailleurs, le terrorisme change de méthodes. En effet, les méthodes varient selon l'époque et le contexte. Dans ce sens, J.-F. Daguzan note que la seconde guerre mondiale est « le banc d'essai des techniques terroristes » de 1946 jusqu'à 2001⁶¹⁷. D'ailleurs, J.-L. Marret définit le terrorisme comme « un ensemble de techniques utilisées par une organisation pour promouvoir ses intérêts et sa vision du monde⁶¹⁸ ». Depuis le 11 septembre, le terrorisme changea de nature, comme nous l'avons cité plus haut. Aujourd'hui, on parle de l'hyper-terrorisme dans la mesure où le terrorisme a pris une dimension internationale⁶¹⁹. Le terrorisme ne se limite plus à un seul Etat mais il devint transnational. De plus, il se nourrit de causes idéalistes et philosophiques l'écartant des sources originelles⁶²⁰. En effet, il s'est mondialisé⁶²¹ en s'appuyant sur plusieurs facteurs dont la propagande par l'internet. En effet, comme le précisèrent F. Dassetto et B. Maréchal, l'internet contribue activement à diffuser les actions terroristes⁶²². D'où la difficulté pour les Etats de le qualifier d'acte terroriste : La lutte contre le terrorisme constitue une véritable gageure pour les États et celui-ci se présente comme « un phénomène difficile à appréhender juridiquement⁶²³ ». En même temps, les Etats, en raison de l'ampleur des attentats du 11 septembre 2001, devinrent extrêmement conscients

⁶¹⁴ Dictionnaire de la violence, préc. p.1264.

⁶¹⁵ J.-C. Martin, *Part maudite de la révolution*, éd. Découvertes Gallimard, 2010.

⁶¹⁶ Ph. Bonditti, « L'organisation de la lutte anti-terroriste aux Etats-Unis », *Cultures & Conflits*, 44 | hiver 2001, p.1

⁶¹⁷ J.-F. Daguzan, *Terrorismes*, éd. CNRS EDITIONS, 2006, p.64

⁶¹⁸ J.-L. Marret, *Techniques du terrorisme*, Paris, PUF, coll. « Défenses et défis nouveaux », 2^e éd., 2002.

⁶¹⁹ Dictionnaire de la violence, M. Marzano (dir.), *op.cit.*, p. 1277 ; F. Heisbourg, « *Hyper terrorisme : la nouvelle guerre* », éd. Odile Jacob, Paris, 2003

⁶²⁰ K. C. Katouya, *Réflexions sur les instruments de droit pénal international et européen de lutte contre le terrorisme*, thèse soutenue en 2010 à Nancy 2

⁶²¹ N. Cettina, *Terrorisme, histoire de sa mondialisation*, éd. L'harmattan, 2001

⁶²² F. Dassetto et B. Maréchal, « Le suicide offensif, clés de lectures » in *Maghreb-Machrek*, n° 186, hiver 2005-2006, p.12

⁶²³ J.-L. Gillet, P. Chaudon et W. Mastor, « Terrorisme et liberté », *Constitutions* 2012, p. 403.

de la nécessité de mettre en place un régime préventif et un régime répressif efficaces du terrorisme. A cela s'ajoute le caractère international du phénomène défiant toutes les frontières.

Devant cette situation, plusieurs définitions du terrorisme furent adoptées au niveau national, répondant chacune aux spécificités de chaque Etat. En effet, les Etats unis adoptèrent en urgence *le Patriot Act*. En effet, cette loi antiterroriste fut promulguée par le Congrès américain en octobre 2001 à la demande du président George W. Bush. Elle est la réponse imminente aux attaques terroristes du 11 septembre 2001.⁶²⁴ Le Département d'Etat des Etats-Unis inséra alors dans sa définition du terrorisme un élément politique des acteurs du terrorisme. Ainsi, ne seraient considérés comme « terroristes » que les acteurs non étatiques⁶²⁵.

Pour sa part, le Maroc, réagit aux actes terroristes du 11 septembre 2001 ainsi que ceux de 2003 de Casablanca en adoptant la loi 03-03 relative à la lutte contre le terrorisme⁶²⁶. Selon la loi marocaine anti-terroriste⁶²⁷, les actes ne pouvant être qualifiés de terroristes que si un ensemble de critères se réunissent. Ainsi, la loi pénale marocaine exige la relation dudit acte avec une « *entreprise individuelle ou collective* ». Aussi, l'objet de cet acte doit prendre la forme d'une « *atteinte grave à l'ordre public par l'intimidation, la terreur ou la violence* ». De ce fait, le terrorisme est une nouvelle forme de crime dont les acteurs visent à semer la terreur et l'intimidation au sein de la société⁶²⁸. L'alinéa 4 de cette loi marocaine qualifie le détournement, la dégradation d'aéronefs d'acte terroriste. Le

⁶²⁴ J. Baud, *Terrorisme: Mensonges politiques et stratégies fatales de l'Occident*, éd. le rocher éditions, 2016.

⁶²⁵ Patterns of Global Terrorism, 2003 qui définit le terrorisme comme « *violence préméditée, à motivations politiques, exercée contre des cibles non-combattantes par des groupes sub-nationaux ou des agents clandestins, dont le but est généralement d'influencer une opinion.*

⁶²⁷ Au Maroc, il s'agit de la loi n° 03-03 relative à la lutte contre le terrorisme.

⁶²⁸ A. Bohouche et A. Chafik, *Le crime terroriste dans la législation marocaine*, Librairie Al Karama, 2004, p. 10

terrorisme aérien est donc visé par l'alinéa 4. Ainsi, en se conformant à cette disposition cet acte pourrait ne pas être qualifié de « terroriste » dans l'hypothèse où il serait perpétré en dehors d'une entreprise individuelle ou collective et s'il ne viserait pas l'atteinte grave à l'ordre public *par l'intimidation, la terreur ou la violence*⁶²⁹. Un détournement d'aéronef ou sa dégradation devraient constituer, selon le législateur marocain, une infraction spécifique de terrorisme aérien abstraction faite de sa relation avec les critères susvisés. D'ailleurs, l'alinéa 4 de ladite loi vise également le détournement ou la dégradation de navires ou tout autre moyen de transport. A cela s'ajoute « *la dégradation des installations de navigation aérienne, maritime et terrestre et la destruction, la dégradation ou la détérioration des moyens de communication*⁶³⁰ ».

Suivant la même logique, le législateur marocain affirme dans le cadre des autres alinéas qu'il faudrait répondre aux exigences déjà citées pour que ces infractions se définissent comme terroristes. Toutefois, le code pénal marocain érige en infractions

⁶²⁹ Nous présenterons les définitions par le Petit Robert et le Larousse encyclopédique de la terreur, l'intimidation dans ce qui suit.

⁶³⁰ Dahir n° 1-03-140 du 26 rabii I 1424 (28 mai 2003) portant promulgation de la loi n° 03-03 relative à la lutte contre le terrorisme dispose que l'article 218-1 du code pénal marocain dispose : « *Constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but l'atteinte grave à l'ordre public par l'intimidation, la terreur ou la violence, les infractions suivantes :*

- 1) l'atteinte volontaire à la vie des personnes ou à leur intégrité, ou à leurs libertés, l'enlèvement ou la séquestration des personnes ;
- 2) la contrefaçon ou la falsification des monnaies ou effets de crédit public, des sceaux de l'Etat et des poinçons, timbres et marques, ou le faux ou la falsification visés dans les articles 360, 361 et 362 du présent code ;
- 3) les destructions, dégradations ou détériorations ;
- 4) le détournement, la dégradation d'aéronefs ou des navires ou de tout autre moyen de transport, la dégradation des installations de navigation aérienne, maritime et terrestre et la destruction, la dégradation ou la détérioration des moyens de communication ;
- 5) le vol et l'extorsion des biens ;
- 6) la fabrication, la détention, le transport, la mise en circulation ou l'utilisation illégale d'armes, d'explosifs ou de munitions ;
- 7) les infractions relatives aux systèmes de traitement automatisé des données ;
- 8) le faux ou la falsification en matière de chèque ou de tout autre moyen de paiement visés respectivement par les articles 316 et 331 du code de commerce ;
- 9) la participation à une association formée ou à une entente établie en vue de la préparation ou de la commission d'un des actes de terrorisme ;
- 10) le recel sciemment du produit d'une infraction de terrorisme.

« autonomes » les actes visés par les alinéas 9 (« la participation à une association formée ou à une entente établie en vue de la préparation ou de la commission d'un des actes de terrorisme ») et 10 (« le recel sciemment du produit d'une infraction de terrorisme ») d'actes de terrorisme.

De son côté, la loi pénale française⁶³¹ qualifie les actes de terroristes, lorsqu'ils sont commis « *intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective* » et lorsqu'ils ont « *pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur* ». D'ailleurs, pour ce qui concerne ces deux derniers concepts, une définition précise n'existe pas. Selon le Petit Robert, « intimider », du latin médiéval *intimidare*, de *timidus* qui signifie timide est une action employant des menaces. Aussi, intimider est synonyme de terroriser, de troubler et d'effrayer.⁶³² D'ailleurs, le Petit Robert donne une signification du terrorisme selon laquelle il s'agit d' « une attitude d'intimidation »⁶³³. Par conséquent, l'intimidation constitue un élément définissant le terrorisme. L'intimidation

⁶³¹ En France, il s'agit de la loi n°2001-1062 du 15 novembre 2001 - art. 33 JORF 16 novembre 2001 : «*Constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, les infractions suivantes :*

1° *Les atteintes volontaires à la vie, les atteintes volontaires à l'intégrité de la personne, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, définis par le livre II du présent code*

2° *Les vols, les extorsions, les destructions, dégradations et détériorations, ainsi que les infractions en matière informatique définis par le livre III du présent code ;*

3° *Les infractions en matière de groupes de combat et de mouvements dissous définies par les articles 431-13 à 431-17 et les infractions définies par les articles 434-6 et 441-2 à 441-5 ;*

4° *La fabrication ou la détention de machines, engins meurtriers ou explosifs, définies à l'article L. 2353-4 du code de la défense ;*

- *la production, la vente, l'importation ou l'exportation de substances explosives, définies aux articles L. 2353-1, L. 2353-5 à L. 2353-8 du code de la défense ;*

- *l'acquisition, la détention, le transport ou le port illégitime de substances explosives ou d'engins fabriqués à l'aide desdites substances, définis à l'article L. 2353-13 du code de la défense ;*

- *la détention, le port et le transport d'armes et de munitions des première et quatrième catégories, définis aux articles L. 2339-2, L. 2339-5, L. 2339-8 et L. 2339-9 du code précité.*

- *les infractions définies aux articles L. 2341-1 et L. 2341-4 du code de la défense ;*

- *les infractions prévues par les articles L. 2342-57 à L. 2342-62 du code de la défense ;*

5° *Le recel du produit de l'une des infractions prévues aux 1° à 4° ci-dessus ;*

6° *Les infractions de blanchiment prévues au chapitre IV du titre II du livre III du présent code ;*

7° *Les délits d'initié prévus à l'article L. 465-1 du code monétaire et financier ».*

⁶³² Dictionnaire Le Petit Robert, p.1361, éd. Le Robert, 2013

⁶³³ Idem, p.2539

peut signifier également le fait d'« inspirer de la crainte, de la peur à quelqu'un⁶³⁴ ». Cela étant, quant à la « terreur », ce mot relève du latin *terror, terroris*. Le dictionnaire *Petit Robert*, selon lui « inspirer la terreur à quelqu'un c'est de le terrifier et de le terroriser ». Le dictionnaire *Larousse encyclopédique* définit la terreur comme « une pratique systématique de violences, de répressions en vue d'imposer un pouvoir⁶³⁵ ». De plus, le TPIY parle de « peur extrême » pour définir la terreur⁶³⁶.

Néanmoins, ces définitions ne font pas l'unanimité et le législateur français ne présente pas de définition de l'intimidation ni de la terreur pour que l'on puisse qualifier un acte de terroriste. Ces notions manquent de précision et peuvent constituer une menace aux libertés individuelles par leur caractère ambigu. Pourtant, les lois anti-terroristes nationales reprennent « l'intimidation » comme élément clef pour définir le terrorisme dans leur corpus normatif. A ce propos, notons que pour le département de la Défense américain, le terrorisme est « *l'usage illégal - ou la menace - de la force ou de la violence contre des individus ou des biens, pour contraindre ou intimider des gouvernements ou des sociétés, souvent pour atteindre des objectifs politiques, religieux ou idéologiques* ». Il s'agit bien d'une définition qui fait référence à l'intimidation mais aussi une définition qui est plus large que les lois marocaines et françaises dans la mesure où elle prend en considération des mobiles politiques, religieux ou idéologiques.

Il importe de noter que selon la définition de la Convention sur la répression du financement du terrorisme, du 8 décembre 1999 « *tout acte destiné à tuer ou blesser gravement un civil, ou autre personne qui ne participe pas directement aux hostilités dans*

⁶³⁴ Larousse encyclopédique, éd. Larousse, 2001, p. 814

⁶³⁵ Larousse encyclopédique, éd. Larousse, 2001, p. 1528

⁶³⁶ Aff. Galic, §137 de l'arrêt du 5 décembre 2003.

une situation de conflit armé, lorsque, par sa nature ou son contexte, cet acte vise à intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ».

De même, la loi française n°2001-1062 du 15 novembre 2001, dans son alinéa 1, fait référence au terrorisme aérien et vise notamment le détournement d'aéronef. Ainsi cette disposition affirme que « *Les atteintes volontaires à la vie, les atteintes volontaires à l'intégrité de la personne, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, définis par le livre II du présent code* » constituent des actes de terrorisme s'ils répondent aux exigences citées plus haut. À ce propos, c'est la loi française du 15 juillet 1970 qui inséra le « détournement d'aéronef » en tant que crime au regard de la loi en France⁶³⁷. De ce fait, le droit français s'aligna à la convention de la Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs. Aussi, la loi française rejoint la définition de la décision cadre du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme. En effet, pour cette dernière, l'élément « intimidation » est constituant de la définition de l'acte terroriste puisqu'elle dispose que ces actes doivent « *gravement intimider une population...* »⁶³⁸. Par ailleurs, la loi française rajoute que, dans l'article 421-2 du Code pénal⁶³⁹ : "*Constitue également un acte de terrorisme, lorsqu'il est intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, le fait d'introduire dans l'atmosphère, sur le sol, dans le sous-sol, dans les aliments ou les composants alimentaires ou dans les eaux, y compris celles de la mer territoriale, une substance de nature à mettre en péril la santé de l'homme ou des animaux ou le milieu naturel* ». Nous

⁶³⁷ G. Guillaume, « La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs » in *Annuaire français de droit international*, volume 16, 1970. pp. 35-61 ; p.37

⁶³⁸ L'article 1 de Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme.

⁶³⁹ En code pénal français, il existe d'autres infractions terroristes autonomes prévues par les articles 421-2-1, 421-2-2, 421-2-3, 421-2-4, 421-2-5 et 421-2-6

remarquons qu'il s'agit ici d'un acte terroriste « autonome » au regard de la loi française, qui se fonde sur les deux éléments à savoir l'intimidation et la terreur. Il s'agit du terrorisme écologique⁶⁴⁰.

A partir de l'analyse des deux dispositifs anti-terroristes marocain et français, l'on constate que la réponse apportée par le Maroc se fonde clairement sur l'alignement de celui-ci sur la loi française. En outre, le législateur marocain, en s'y alignant adopta une vision plus générale que son homologue français. Dans ce sens, la loi anti-terroriste française ne dispose que de sept alinéas alors que la loi marocaine contient dix alinéas. A cela s'ajoute, une autre distinction sur le plan quantitatif, à savoir autre élément constituant un critère de définition de l'acte terroriste, pour le Maroc : « la violence⁶⁴¹ ». De ce fait, la loi marocaine se présente comme plus stricte que la loi française dans la mesure où elle élargit le champ d'application de la loi anti-terroriste. Cette loi antiterroriste constitue une atteinte aux libertés fondamentales au Maroc, précisa A. Chaarani. En effet, selon son analyse, tous les actes prévus par ladite loi peuvent être qualifiés de terroristes⁶⁴² en se basant sur des critères de définition subjectifs. De cette façon, cela confirme que le détournement et la dégradation des aéronefs selon la loi marocaine sont des actes de terrorisme. Ainsi, au Maroc comme en France, les lois anti-terroristes exigent certaines conditions pour les ériger en actes terroristes. Il s'agit de l'effet psychologique sur les victimes qui permet de qualifier l'infraction de terroriste. Par surcroît, les deux législations marocaine et française ne définissent le mot « ordre public ». En effet, les actes caractérisés par la terreur, l'intimidation et la violence seraient considérés comme

⁶⁴⁰ S. Staffolani Sandrine. « Le terrorisme écologique au regard des nouveaux droits de l'homme » in *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, 2004. pp. 269-280, p.270

⁶⁴¹ Le définit la violence comme le « caractère de ce qui se manifeste, se produit avec une force extrême, brutale. »

⁶⁴² A. Chaarani, *La mouvance islamiste au Maroc. Du 11 septembre 2001 aux attentats de Casablanca du 16 mai 2003*, éd. Karthala, 2004, p.423

terroristes s'ils ont « *pour but l'atteinte grave à l'ordre public* »⁶⁴³. Encore une fois, les législateurs des deux pays utilisent un concept caractérisé par une grande ambiguïté menaçant de cette façon les droits humains. D'ailleurs dans les deux pays, la lutte contre le terrorisme relève d'une part à la fois de l'initiative du législateur et d'autre part des instruments internationaux et régionaux. Au niveau de l'Union européenne, Le Conseil des ministres des transports s'est réuni le 14 septembre 2001 pour étudier « les moyens d'urgences destinés à renforcer la sécurité aérienne et définir des propositions communes en matière de prévention »⁶⁴⁴. Au niveau européen, l'on pourrait citer notamment la Convention européenne pour la répression du terrorisme, signée à Strasbourg le 27 janvier 1977⁶⁴⁵ et son protocole de 2003⁶⁴⁶. De même, la Convention de l'OUA sur la prévention et la lutte contre le terrorisme adoptée à Alger en 1999 rejoint à son tour la doctrine nationale et internationale ainsi que le droit international du terrorisme aérien. C'est ainsi que son article 1er caractérise l'acte terroriste par un acte ayant pour but « *d'intimider, provoquer une situation de terreur, forcer, exercer des pressions ou amener tout gouvernement, organisme, institution, population ou groupe de celle-ci, d'engager toute initiative ou de s'en abstenir, d'adopter, de renoncer à une position particulière ou d'agir selon certains principes* ». Aussi, il serait opportun d'évoquer sa

⁶⁴³ Il n'existe pas de définition précise de l'ordre public au Maroc ou en France. C'est une notion jurisprudentielle tendant à assurer la garantie des droits et principes constitutionnels.

A ce propos, le Conseil constitutionnel français le définit de façon large comme « *le bon ordre, la sécurité, la salubrité et la tranquillité publique* ». V. A. Bauer et E. Pérez, *Les 100 mots de la police et du crime*, Que sais-je ? p. 14, Puf, 1^o éd. Paris 2009.

⁶⁴⁴ Parmi ces mesures d'urgences : « appliquer plus strictement les règles de sûreté définies par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Accélérer les décisions prises par les 38 membres de la CEAC, qui se sont notamment engagés à parvenir à un contrôle de 100 % des bagages enregistrés ; renforcer les mesures de prévention au sein de l'OACI pour revoir les règles de contrôle prévues par la Convention de Chicago (obligation de la fermeture des portes du cockpit durant les vols, renforcement des contrôles de sécurité dans les aéroports) ; développer les accords de reconnaissance mutuelle des contrôles, qui permettent de ne faire qu'un seul contrôle pour un vol comprenant des escales ; instituer au sein de l'OACI un système d'audit des dispositifs de sûreté des aéroports ». V. Rapport d'information déposé par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne sur les mesures prises par l'Union européenne à la suite des attentats terroristes aux Etats-Unis et présenté par A. Barrau, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 octobre 2001, n°3332.

⁶⁴⁵ L. n° 87-542, JO 18 juill.

⁶⁴⁶ Protocole portant amendement à la Convention européenne pour la répression du terrorisme, Strasbourg, 15 mai 2003 ; ratification : L. n° 2007-1474 du 17 oct. 2007, JO 18 oct.

définition du terrorisme : « *Tout acte de violence ou menace de violence, quels qu'en soient les causes et les buts, commis pour mettre en œuvre un projet criminel individuel ou collectif et visant à semer la terreur parmi les gens ou à les effrayer en leur portant atteinte ou en mettant en péril leur vie, leur liberté ou leur sécurité ou à porter atteinte à l'environnement, à l'un des services publics, aux biens publics ou privés, ou à les occuper ou à s'en emparer, ou encore à mettre en danger l'une des ressources nationales* ». Nous remarquons la place de la « terreur » dans la définition de l'acte terroriste, ce qui rejoint les autres dispositifs nationaux, régionaux ou internationaux. Cette convention arabe s'aligne également sur les définitions du terrorisme aérien citées plus haut en indiquant : « *Sont considérées également comme infractions terroristes, les infractions prévues par les Conventions suivantes, exception faite des infractions non prévues par les législations des Etats parties ou des Etats qui n'ont pas ratifié ces Conventions : a) La Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée le 14 septembre 1963. b) La Convention de la Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée le 16 décembre 1970. c) La Convention de Montréal pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée le 23 septembre 1971, ainsi que son Protocole, signé à Montréal le 10 mai 1984...* ».

Par ailleurs, Il importe de rappeler que le Maroc, en tant qu'adhérent aux différents instruments multilatéraux relatifs au terrorisme aérien, s'engagea à aligner sa réglementation sur les dites dispositions⁶⁴⁷. Dans ce sens, l'article 11 al.1 de la convention

⁶⁴⁷ Dahir n°D1-75-440 portant publication de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 ;Dahir n° 1-76-264 portant publication de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971.Version Arabe n° 1-76-264 ;Dahir n° 1-76-295 portant publication de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye le 16 décembre 1970 ;Dahir n° 1-96-10 portant publication du Protocole fait à Montréal le 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

Le *dahir* est l'acte émanant du Roi du Maroc, momentanément remplacé par le *firman* en 1912, puis par le décret royal de 1962 à 1969, V. P. Decroux, « Le souverain du Maroc, législateur » *in* Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°3, 1967. pp. 31-63

de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée le 14 septembre 1963 définit le terrorisme aérien comme l'acte commis « *illicitement, et par violence ou menace de violence* » par un individu à bord ayant « *gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte* ». Selon le dictionnaire de droit international public, le terrorisme est « un fait illicite de violence grave commis par un individu ou un groupe d'individus, agissant à titre individuel ou avec l'approbation, l'encouragement, la tolérance ou le soutien d'un Etat, contre des personnes ou des biens, dans la poursuite d'un objectif idéologique, et susceptible de mettre en danger la paix et la sécurité internationales⁶⁴⁸ ». Le dictionnaire de droit international public, pour définir le terrorisme aérien renvoie aux « actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile⁶⁴⁹ ». De ce fait, il se réfère à la convention internationale que nous avons déjà étudiée plus haut, à savoir la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile adoptée à Montréal le 23 septembre 1971. Ainsi, conformément à son article 1^{er}, les actes pouvant être considérés comme actes de terrorisme aérien sont ceux commis illicitement et intentionnellement soit contre un aéronef civil en vol ou en service, soit contre des services de navigation aérienne. L'article 1^{er} rajoute également à cette première liste d'actes de terrorisme aérien, les actes illicites causés à des personnes à bord de l'aéronef ainsi que le fait de communiquer des fausses informations dont l'objectif serait de nature à mettre en péril la sécurité du vol. D'ailleurs, il importe de préciser que le Protocole de Montréal du 24 février 1988 compléta aux précédentes listes d'infractions de terrorisme aérien d'autres actes illicites, qualifiés d'actes de terrorisme aérien à savoir les

⁶⁴⁸ Dictionnaire de droit international public sous la direction de J. Salmon, éd. Bruylant, Bruxelles, 2001, p.1081

⁶⁴⁹ Dictionnaire de droit international public sous la direction de J. Salmon, éd. Bruylant, Bruxelles, 2001, p.27

actes de violence grave dirigés contre un aéroport servant à l'aviation civile internationale contre des personnes, des installations ou des aéronefs.

De son côté, il importe de souligner que la décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme fait référence également au terrorisme aérien dans sa liste des actes pouvant constituer le terrorisme⁶⁵⁰. Dans ce sens, elle prévoit une définition harmonisée des infractions terroristes entre tous les Etats membres.

En définitive, nous rejoignons la conclusion du Professeur Sorel selon lequel cette situation conduit à un dilemme qui « peut être résumé entre définir le terrorisme ou ne pas utiliser le mot ⁶⁵¹ ». Aussi, je serais de l'avis de C. Mellon qui précise que pour aboutir à un consensus sur la définition du terrorisme, il faudrait raisonner non pas en tant que militants d'une cause, mais plutôt en tant qu'observateurs ayant pour objectif de « cerner la spécificité d'un mode d'action particulier »⁶⁵². En effet, en France, le Conseil d'État réitère ce caractère spécifique du phénomène puisqu'il le considère comme un « *acte de particulière gravité* ⁶⁵³ ».

⁶⁵⁰ Article 1 de la **décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme**

« Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient considérés comme infractions terroristes les actes intentionnelsa.l.e « la capture d'aéronefs et de navires ou d'autres moyens de transport collectifs ou de marchandises » ».

⁶⁵¹ J-M Sorel, « Existe-t-il une définition universelle du terrorisme ? », in *Le Droit international face au terrorisme*, Paris, Pedone, 2002, p.45.

⁶⁵² C. Mellon, « Terrorisme : condamner, expliquer, résister » in *Études* 2005/11, Tome 403, p. 487-496. , p .488.

⁶⁵³ C.E. 7 juillet 1978, *Croissant*, Rec. Lebon, p. 292 ; C.E. 9 mai 1994, *Bracci*, Rec. Lebon, p. 226 ; C.E. 24 février 1995, *Persichetti*, Rec. Lebon, p. 104.

B. Vers une nécessaire coopération judiciaire euro-marocaine en matière de lutte contre le terrorisme aérien

Sur la scène internationale, la nécessité de la coopération en matière de lutte contre le terrorisme ne date pas d'aujourd'hui. En effet, dès les années 1980, comme l'a précisé S.Vérine, « la communauté internationale semble aujourd'hui reconnaître unanimement la nécessité de recourir à une coopération effective en matière de lutte contre le terrorisme ». Ainsi, suivant S. Vérine, après les attaques du 11 septembre 2001, recourir à « une coopération effective » devint une obligation internationale⁶⁵⁴ pour mieux éradiquer le phénomène du terrorisme. Ainsi, par son caractère transnational, il devient difficile pour un magistrat d'effectuer son action pour lutter contre le terrorisme aérien. En effet, la portée internationale dudit phénomène nécessita subséquemment des outils juridiques d'une même portée internationale. C'est pour cette raison que la coopération judiciaire en la matière se présenta comme un impératif. Parmi les modalités de coopération internationale en matière pénale, il existe l'extradition ; l'entraide judiciaire ; le transfert des procédures pénales ; l'exécution des condamnations étrangères ; la reconnaissance des jugements pénaux étrangers ; la confiscation des produits du crime ; la collecte et l'échange d'informations entre les services de renseignements, de détection et de répression ; les espaces judiciaires régionaux et sous régionaux ; l'accès à la justice⁶⁵⁵.

D'abord, nous privilégierons l'approfondissement de la question de l'extradition comme l'un des principaux modes de coopération judiciaire en matière pénale entre les Etats. Ensuite, l'on s'intéressera à l'institution *Eurojust*, une institution primordiale qui joue

⁶⁵⁴ **Le Conseil de sécurité, dans sa résolution 1373** adoptée à sa 4385e séance, le 28 septembre 2001, **incite les Etats membres à prendre des mesures destinées à renforcer leur capacité juridique et institutionnelle de lutte contre les actions terroristes**, notamment en matière de lutte contre le financement du terrorisme, ainsi que de la coopération internationale dans la lutte contre le terrorisme.

⁶⁵⁵ Programme de formation juridique contre le terrorisme. La coopération internationale en matière pénale contre le terrorisme, Nations Unies, New York, 2011. V. https://www.unodc.org/documents/terrorism/.../Module_3_FR07072011.pd

un rôle crucial dans la coopération judiciaire dans la relation intra-européenne d'abord et dans la relation extra-européenne ultérieurement. Enfin, l'on notera que dans la relation euro-marocaine, ces deux institutions s'inscrivent dans une vision de création d'un « espace judiciaire pénal euro-marocain ». Cette clairvoyance se bâtit au fur et à mesure par l'énorme travail effectué le « magistrat de liaison ».

Tout d'abord, l'extradition se définit comme la technique juridique qui consiste pour un Etat à livrer une personne se trouvant sur son territoire à la demande d'un autre Etat pour qu'elle y soit jugée ou y exécute une peine⁶⁵⁶. Le terme « extradition » ne fut utilisé par la France qu'à partir de 1791 car les premiers accords conclus par la France utilisaient les mots « remise » ou « restitution »⁶⁵⁷.

Au niveau de l'Union européenne, il importe de mettre l'accent sur la procédure du mandat d'arrêt européen. Ce dernier se substitua à l'extradition⁶⁵⁸. Le mandat européen est mis en application par l'ensemble des pays de l'espace Schengen. Dès lors, Un Etat de l'Union peut extrader ses nationaux. La reconnaissance mutuelle est l'outil essentiel de la coopération judiciaire dont l'objectif est que les décisions judiciaires soient reconnues et exécutées dans les autres États membres sans aucune démarche intermédiaire additionnelle.⁶⁵⁹ Ce mandat d'arrêt européen présenta donc le caractère d'efficacité pour les Etats membres. Celui-ci fut institué par la décision-cadre 2002/584/JAI, du 13 juin 2002⁶⁶⁰.

En France, le mandat d'arrêt européen a nécessité l'intervention d'un avis du Conseil

⁶⁵⁶ D. Rebut, *Droit pénal international*, éd. Dalloz, 2012, p.137

⁶⁵⁷ J. Saint-Aubin, *L'extradition et le droit extraditionnel théorique et appliqué*, T. I, A. Pedone, 1913, p. 2.

⁶⁵⁸ E. Ruelle, chargé de mission de négociation et de transposition des normes pénales Internationales pour la Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG), <http://www.justice.gouv.fr/actualite-du-ministere-10030/quest-ce-que-le-mandat-darret-europeen-12653.html> Site officiel, consulté le 13 août 2017.

⁶⁵⁹ L'article 1.a.1 de la décision-cadre du conseil du 13 juin 2002 relative au mandat d'arrêt européen et aux procédures de remise entre États membres précise que « *Le mandat d'arrêt européen est une décision judiciaire émise par un État membre en vue de l'arrestation et de la remise par un autre État membre d'une personne recherchée pour l'exercice de poursuites pénales ou pour l'exécution d'une peine ou d'une mesure de sûreté privatives de liberté* ».

⁶⁶⁰ Décision-cadre 2002/584/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative au mandat d'arrêt européen et aux procédures de remise entre États membres

d'Etat⁶⁶¹. Celui-ci l'a considéré comme généralement conforme à la Constitution. Pourtant, il estima que pour ne pas contredire le principe fondamental reconnu par les lois de la République, selon lequel l'Etat doit se réserver le droit de refuser une extradition lorsqu'elle est demandée dans un but politique, la loi constitutionnelle du 25 mars 2003 relative au mandat d'arrêt européen fut élaborée. De ce fait, cela entraîna la réforme législative par la loi Perben II du 9 mars 2004⁶⁶², qui inséra ce mandat d'arrêt européen dans l'article 695-11 et suivants du Code de procédure pénale. Parfois, l'on rencontre certaines difficultés à déclencher la procédure du mandat d'arrêt européen. Ainsi, dans une décision de la Cour d'appel de Pau du 1^{er} juin 2004, le juge français refusa de remettre aux autorités judiciaires de l'Espagne trois indépendantistes basques suspectés de dépendre à une organisation terroriste. Le juge français affirma sa compétence pour connaître de faits qui se sont déployés sur l'hexagone. La Cour d'appel s'est fondée, pour exclure la compétence du juge espagnol, sur un article du code de procédure pénale français qui transpose un motif de non-exécution d'un mandat d'arrêt européen prévu par la décision-cadre du 13 juin 2002 ; qui à son article 4, dispose que « *l'autorité judiciaire d'exécution peut refuser d'exécuter le mandat d'arrêt européen portant sur des infractions qui ont été commises en tout ou partie sur le territoire de l'État membre d'exécution* ». Par conséquent, le 8 juin 2004, la Cour de cassation⁶⁶³ donna raison à la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Pau en précisant également que l'article 695-24 du code de procédure pénale, permet aux juridictions françaises de refuser la remise d'un suspect si « *tout ou partie des faits a été commis sur le territoire national* ». Toutefois, le ministre français de la justice démontra l'efficacité du mandat d'arrêt européen en déclarant-que « Contrairement à l'extradition, c'est une

⁶⁶¹ Projet de loi constitutionnelle *relatif au mandat d'arrêt européen, présenté au nom de M. Jacques Chirac, Président de la République, par M. Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre, et par M. Dominique Perben, Garde des sceaux, ministre de la justice, 14 novembre 2002.*

⁶⁶² Loi n°2004-204, 9 mars 2004, JO 10 mars 2004, p. 4657.

⁶⁶³ Cour de cassation, chambre criminelle, 8 juillet 2004, (pourvoi n° 04-83.662, Arrêt n° 4350) - rejet du pourvoi contre Cour d'appel de Paul, 1er juin 2004

procédure exclusivement judiciaire, dans laquelle le pouvoir exécutif n'intervient pas » et rajouta que « chaque année, les autorités judiciaires françaises émettent environ un millier de mandats d'arrêts européens, et en exécutent à peu près autant, provenant de leurs homologues européennes ⁶⁶⁴ ».

Par surcroît, il serait judicieux de remarquer que le terrorisme, selon la décision-cadre, entre dans le champ d'action du mandat d'arrêt européen⁶⁶⁵. Et plus particulièrement encore, le terrorisme aérien fait partie des infractions relevant de l'action du mandat d'arrêt européen⁶⁶⁶.

Par ailleurs, par une décision du Conseil « Justice et affaires intérieures⁶⁶⁷ » de l'Union européenne, *Eurojust* est instituée le 28 février 2002. Il s'agit l'Agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire en matière pénale⁶⁶⁸. C'est une unité centrale chargée de renforcer la lutte contre les formes graves de criminalité transfrontalière. *Eurojust* constitue une coopération judiciaire plus étroite au sein de l'Union européenne⁶⁶⁹. Chacun des pays de l'UE se fait représenter par un membre au sein du collège d'*Eurojust*⁶⁷⁰. D'ailleurs, un ensemble de « points de contacts » à l'extérieur de l'Union

⁶⁶⁴ Communiqué de presse de Jean-Jacques Urvoas, garde des Sceaux, ministre de la Justice, 19 mars 2016.V. <http://www.presse.justice.gouv.fr/archives-communiques-10095/communiques-de-2016-12818/interpellation-de-salah-abdeslam-28839.html> Site officiel, consulté le 5 août 2017.

⁶⁶⁵ Article 2 de la décision-cadre du conseil du 13 juin 2002 relative au mandat d'arrêt européen et aux procédures de remise entre États membres précise que « *Les infractions suivantes, si elles sont punies dans l'État membre d'émission d'une peine ou d'une mesure de sûreté privatives de liberté d'un maximum d'au moins trois ans telles qu'elles sont définies par le droit de l'État membre d'émission, donnent lieu à remise sur la base d'un mandat d'arrêt européen, aux conditions de la présente décision-cadre et sans contrôle de la double incrimination du fait: participation à une organisation criminelle, terrorisme, traite des êtres humains...* »

⁶⁶⁶ Le même article se réfère au « détournement d'avion ».

⁶⁶⁷ Le Conseil "Justice et affaires intérieures" développe la coopération et les politiques communes concernant diverses questions transfrontières dans le but de créer un espace de liberté, de sécurité et de justice au niveau de l'UE. Il se compose des ministres de la justice et de l'intérieur de tous les États membres de l'UE. V. <http://www.consilium.europa.eu/fr/council-eu/configurations/jha/> Site officiel, consulté le 7 août 2017.

⁶⁶⁸ www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/fr/FTU_5.12.6.pdf Site officiel, consulté le 8 août 2017.

⁶⁶⁹ MM. M. Karamanli, *Rapport d'information déposé par la commission des affaires européennes sur la proposition de règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire en matière pénale (Eurojust)*, n° 1889, 16 avril 2014.

⁶⁷⁰ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eurojust_fr Site officiel, consulté le 7 août 2017.

européenne fut mis en place en vue d'opérer des « échanges d'informations et de coordination » dépassant les frontières de l'Union⁶⁷¹. Cette agence collabore étroitement avec les Etats tiers pour les questions du terrorisme, y compris le Maroc⁶⁷². En outre, dans son rapport de 2012, *Eurojust* envisagea la possibilité de détacher des « magistrats de liaison » d'Eurojust dans des États tiers. En effet, ils auront pour mission de représenter tous les États membres, rajoute ledit rapport⁶⁷³. Notons que les relations extérieures d'*Eurojust* se fondent sur la décision 2009/426 du Conseil du 16 décembre 2008 sur le renforcement d'Eurojust⁶⁷⁴.

Dans la relation euro-marocaine et dans la continuité du statut avancé UE-Maroc, le plan d'action réaffirme que « le Maroc et l'Union européenne souhaitent ainsi approfondir leurs relations politiques, économiques, sociales, culturelles, de même que leur coopération en matière de sécurité »⁶⁷⁵. Aussi le même plan d'action insiste sur la mise en place d'un « dialogue politique renforcé dans les domaines de la PESC et de la PESD et le renforcement de la coopération dans la lutte contre le terrorisme »⁶⁷⁶. D'ailleurs, la moitié des conventions conclues par le Maroc, en coopération judiciaire en matière pénale est avec les Etats européens dont plus de la moitié sont membres de l'Union européenne⁶⁷⁷. d'ailleurs, le Maroc multiplia la signature de conventions bilatérales d'extradition et de lutte

⁶⁷¹ P. Bellet, magistrat de liaison pour l'Europe du sud-est, « La coopération judiciaire internationale en matière pénale » in *Cahiers de la sécurité*, éd. INHES, n°8, avril-juin 2009

⁶⁷² Rapport annuel de 2011, éd. Eurojust, 2012, p. 41.

⁶⁷³ Rapport annuel de 2011, éd. Eurojust, 2012, p. 54.

⁶⁷⁴ Décision 2009/426, *JO*, n° L 138, 4 juin 2009, p. 14.

⁶⁷⁵ Plan d'action UE/Maroc (European Union External Action), p.1
eeas.europa.eu/archives/delegations/morocco/documents/eu.../plan_action_fr.pdf

⁶⁷⁶ Plan d'action UE/Maroc (European Union External Action), p.3
eeas.europa.eu/archives/delegations/morocco/documents/eu.../plan_action_fr.pdf

⁶⁷⁷ adala.justice.gov.ma Portail Juridique et Judiciaire du Ministère de la Justice du Maroc, Site officiel consulté le 3 août 2017.

contre le terrorisme avec une partie des Etats membres de l'Union européenne en matière de lutte contre le terrorisme dont la France⁶⁷⁸.

Cela étant, comme ce qui est précisé plus haut, par son travail dynamique, le « magistrat de liaison »⁶⁷⁹, contribua intensivement à la mise en place d'un réseau de coopération judiciaire en matière pénale entre le Maroc et les autres Etats de l'Union. Dès lors, il serait judicieux d'envisager l'instauration d'un poste de « magistrat de liaison euro-marocain ». Une vision régionale répondrait efficacement à la question du terrorisme aérien qui mettrait en danger la sûreté de l'aviation civile dans les relations entre les deux rives de la méditerranée. En effet, il serait intéressant d'avoir cette vision d'ensemble, une vision « horizontale Maroc – UE ». Pour ce faire, il serait souhaitable de conclure un « accord global Maroc – UE » (comme le cas de l'Open Sky) pour mieux lutter contre le terrorisme et donc le terrorisme aérien.

A l'origine, cette fonction fut créée pour lutter contre la mafia dans la relation franco-italienne. C'est en 1993, à l'initiative de la France que fut institué un poste de magistrat de liaison en Italie. En 1996, une action commune adoptée par le Conseil de l'Union européenne a mis en place « *un cadre d'échange de magistrats de liaison visant à l'amélioration de la coopération judiciaire entre les Etats-membres de l'Union européenne* »⁶⁸⁰.

⁶⁷⁸ Dahir n° 1-09-259 du 1^{er} ramadan 1432 (2 août 2011) portant publication de la Convention d'extradition faite à Rabat le 18 avril 2008 entre le Royaume du Maroc et la République française.

Dahir n° 1-09-260 du 1^{er} ramadan 1432 (2 août 2011) portant publication de la Convention en matière d'extradition faite à Rabat le 17 avril 2007 entre le Royaume du Maroc et la République portugaise.

Dahir n° 1-15-60 du 1^{er} chaabane 1436 (20 mai 2015) portant promulgation de la loi n° 49-14 portant approbation de la Convention de coopération en matière de lutte contre la criminalité organisée et le terrorisme, faite à Bruxelles le 18 février 2014 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement du Royaume de Belgique.

⁶⁷⁹ A. Mégie, « Vers la construction d'une expertise européenne en matière de coopération pénale ? Spécialisation et légitimation des professionnels de la coopération judiciaire », *Droit et société* 2010/1 n° 74, p. 130

⁶⁸⁰ <http://www.justice.gouv.fr/europe-et-international-10045/les-magistrats-de-liaison-28955.html> Site officiel

Cette création franco-italienne inspira le droit de l'Union européenne. Ainsi, plus tard, le magistrat de liaison se fonda sur une action Commune du 22 avril 1996 concerne un cadre d'échange de magistrats particulièrement experts, magistrats de liaison, et elle vise ainsi à améliorer la coopération judiciaire entre les États membres de l'Union Européenne sur la base d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux⁶⁸¹.

D'ailleurs, par une décision 2009/426/JAI du conseil du 16 décembre 2008 sur le renforcement d'Eurojust et modifiant la décision 2002/187/JAI instituant Eurojust afin de renforcer la lutte contre les formes graves de criminalité, son article 2 al.7 affirma que « Eurojust a la possibilité de détacher des magistrats de liaison dans des États tiers, conformément à la présente décision ».

La France amorça cette nouvelle institution dans le cadre de la coopération judiciaire en matière pénale. Rappelons que, comme le cas de l'*Eurojust*, le magistrat de liaison concernait exclusivement la relation entre États membres de l'Union. Dans ce sens, le premier magistrat de liaison français exerça ses fonctions à Rome et mutuellement le premier magistrat italien commença à exercer ses fonctions à Paris⁶⁸². Progressivement, comme l'a précisé J. Idrissi-Qaitoni, « sous l'impulsion française, une dimension plus large et de nouveaux postes de magistrats de liaison sont créés par le Royaume-Uni (à Rome et à Madrid) et par l'Italie (à Londres et à Madrid) ». Le même auteur rajouta que « D'autres nominations ont eu lieu avec des pays non européens : États Unis, Canada puis avec les pays du sud de la Méditerranée, Maroc et dernièrement Algérie⁶⁸³ ». Le Maroc est le premier pays du sud de la Méditerranée avec lequel la France a décidé d'instituer le poste

⁶⁸¹Action commune du 22 avril 1996, adoptée par le Conseil sur la base de l'article K.3 du traité sur l'Union européenne, concernant un cadre d'échange de magistrats de liaison visant à l'amélioration de la coopération judiciaire entre les États membres de l'Union européenne (96/277/JAI)

⁶⁸² J. Idrissi-Qaitoni, « La coopération judiciaire euro-marocaine : Le magistrat de liaison » in L'année du Maghreb Dossier de recherche : Le Maghreb avec ou sans l'Europe ? Les autres relations du Maghreb, 2013, p. 251-261.

⁶⁸³ J. Idrissi-Qaitoni, « La coopération judiciaire euro-marocaine : Le magistrat de liaison », op. cit, p.254.

de magistrat de liaison⁶⁸⁴. La Belgique créa l'équivalent dudit poste avec le Maroc. A ce propos, il importe de signaler qu'en 2014, le magistrat de liaison a ouvert 141 dossiers et plus particulièrement en matière de terrorisme que la coopération s'effectue⁶⁸⁵. Nous espérons donc la création d'un poste de magistrat de liaison européen à l'image du coordinateur de lutte contre le terrorisme.

Ensuite, pour répondre à des problèmes communs, notamment en cas d'affaires de terrorisme, ladite institution interviendra dans la relation Etats membres –Maroc. Cette coopération existe bel et bien dans l'esprit des deux parties puisque le Plan d'action UE-Maroc : paragraphe 10 affirme que « Continuer à développer la coopération en matière de lutte contre le terrorisme » : Renforcer la coopération UE-Maroc dans la prévention et la lutte contre le terrorisme, notamment par la mise en œuvre des initiatives identifiées dans le présent plan d'action et qui seront développées au sein des sous-comités concernés ; Développer la coopération UE-Maroc sur la prévention et la lutte contre le terrorisme, y compris à travers la mise en œuvre des résolutions UNSC 1267/99 et 1373/01 et à travers la ratification et la mise en œuvre de toutes les conventions et protocoles internationaux appropriés relatifs au terrorisme. Echange de vues, d'informations et d'expérience en matière de lutte contre le terrorisme en vue d'améliorer les capacités de lutte contre ce fléau ; Mise en œuvre de la législation sur la lutte contre le financement du terrorisme ; Garantir le respect des droits de l'homme dans la lutte contre le terrorisme.

⁶⁸⁴ *Idem*

⁶⁸⁵ Interview avec Michel Yernaux, magistrat de liaison belge au Maroc. V. <http://www.rtl.be/info/monde/international/nous-avons-rencontre-michel-yernaux-magistrat-de-liaison-au-maroc-on-a-eu-une-reunion-avant-les-attentats--796041.aspx>, consulté le 3 août 2017.

Par ailleurs, les domaines d'action du magistrat de liaison sont larges. En effet, entre le Maroc et la France, il existe un magistrat de liaison qui réunit « les informations nécessaires à la préparation et au déroulement des négociations bilatérales ou multilatérales dans le champ du droit et de la justice ». De plus, il « facilite les échanges et la **coopération juridique** » par une meilleure connaissance du droit positif ainsi que de l'organisation judiciaire par les magistrats des deux pays. Son rôle est donc utile pour accélérer la coopération judiciaire en matière pénale⁶⁸⁶.

D'ailleurs, cette volonté d'institutionnaliser une coopération euro marocaine se réaffirme par la présence d'un besoin commun. A ce propos, Gilles De Kerchove, coordinateur de l'UE pour la lutte contre le terrorisme⁶⁸⁷ attesta que «le Maroc met en œuvre une politique efficace en matière de lutte contre le terrorisme⁶⁸⁸». Celui-ci rajouta que le Maroc adopta une approche ne se fondant pas exclusivement sur la dimension sécuritaire mais se concentra aussi sur la prévention. D'ailleurs, au niveau euro-méditerranéen, un code de conduite de lutte contre le terrorisme fut adopté⁶⁸⁹. Ainsi, lors de la sixième session du conseil d'association entre le Maroc et Union européenne tenue à Bruxelles le 23 juillet 2007, l'Union invita le Maroc à contribuer activement à ces objectifs conformément aux engagements souscrits dans le cadre dudit Conseil⁶⁹⁰.

La question de l'inexistence d'un droit euro-marocain en matière de réglementation du terrorisme aérien implique que l'alignement du droit du Maroc reste incomplet. De même, l'absence d'un PNR entre les deux parties constitue un obstacle supplémentaire à l'alignement du droit marocain sur celui de l'Union européenne.

⁶⁸⁶ <https://ma.ambafrance.org/Magistrat-de-liaison.338> Site officiel de l'ambassade de France au Maroc, consulté le 3 juillet 2017.

⁶⁸⁷ Création au niveau de l'UE du poste de : Coordinateur de l'UE pour la lutte contre le terrorisme

⁶⁸⁸ <https://lematin.ma/>, du 18 Décembre 2014, consulté le 2 juillet 2017.

⁶⁸⁹ L. Dubouis et C. Blumann, *Droit matériel de l'Union européenne*, éd. LGDJ Lextenso éditions, 7^e édition, 2015.

⁶⁹⁰ V. la déclaration de la sixième session du conseil d'association entre le Maroc et Union européenne tenue à Bruxelles le 23 juillet 2007

§2. L'absence d'un PNR euro-marocain

Une lutte efficace contre le terrorisme aérien implique nécessairement un échange de données des personnes susceptibles de constituer une menace à la sûreté de l'aviation civile⁶⁹¹. Cela peut se réaliser par l'intermédiaire de l'outil PNR (A). L'existence d'un accord euro-marocain relatif aux services aériens constitue une avancée considérable en matière aérienne entre les deux parties. Pourtant, cet accord global ne traite pas de la question décisive du PNR. Cependant, bien que fondamental, cet instrument ne doit pas négliger la dimension humaine.

A. Le PNR, un outil indispensable de la lutte contre le terrorisme aérien

Rappelons que c'est les attaques terroristes du 11 septembre qui ont favorisé la mise en place du PNR au départ ou à destination du sol américain⁶⁹².

P. Ch.-A. Guillot précisa, dans ce sens que les mesures de sécurité se fondèrent notamment sur l'informatique et sur la biométrie⁶⁹³. Selon cet auteur, le PNR est « le nom générique des fichiers créés par les compagnies aériennes pour chaque voyage réservé à un passager⁶⁹⁴ ». Au moment de cette réservation, P. M. Dupont précisa que lesdites compagnies et agences de voyages stockent dans des bases de données un ensemble d'informations qui seront échangés et prendront « la forme d'enregistrement standardisés au niveau international⁶⁹⁵ ». Dans le cadre de la relation UE-États-Unis, un accord relatif au

⁶⁹¹ V. Correia, Editorial, RFDAS, n°2, éd. A. Pedone 2016 pp. 109 et s

⁶⁹² P. Ch.-A. Guillot, « Espace transatlantique : L'accord U.E.-E.U. sur les dossiers de passagers aériens (Passenger Name Records – PNR) des 23 et 26 juillet 2007 » in *La lutte contre le terrorisme : l'hypothèse de la circulation des normes*, éd. Bruylant Bruxelles, 2012, p.55

⁶⁹³ *Idem*

⁶⁹⁴ P. Ch.-A. Guillot « Espace transatlantique : L'accord U.E.-E.U. sur les dossiers de passagers aériens (Passenger Name Records – PNR) des 23 et 26 juillet 2007 » in *La lutte contre le terrorisme : l'hypothèse de la circulation des normes*, *Op.cit.*, p.56

⁶⁹⁵ P. M. Dupont, *Manuel de droit aérien : Souverainetés et libertés dans la troisième dimension*, éd. A. Pedone Paris, p.264

« PNR » entra en vigueur le 1er juillet 2012. Celui-ci remplaça, l'accord précédent datant de 2007. Le Parlement européen a donné son aval en avril 2012⁶⁹⁶.

Au niveau de l'Union européenne, il convient de préciser que chaque Etat membre, après les attaques du 11 septembre, a déjà signé un accord PNR avec les Etats-Unis, par une exigence américaine⁶⁹⁷. De plus des accords PNR existent également au niveau bilatéral entre certains pays européens. La question qui se pose est d'avoir un PNR européen comme système unique de collecte et d'accès aux informations. Lesdites informations collectées par ce fichier « privé »⁶⁹⁸ comportent un ensemble de données, telles que le nom du passager, les dates du voyage, l'itinéraire, le numéro du siège, les données relatives aux bagages, les coordonnées du passager et le moyen de paiement utilisé⁶⁹⁹. A ce propos, il importe de signaler que la directive PNR de l'Union européenne précise que « les transporteurs aériens recueillent et traitent déjà des données PNR de leurs passagers pour leur propre usage commercial. La présente directive ne devrait pas leur imposer l'obligation de recueillir ou de conserver des données supplémentaires des passagers et ne devrait pas non plus contraindre les passagers à communiquer des données en sus de celles qui sont déjà transmises aux transporteurs aériens ».

La directive européenne de 2016 insiste sur le fait que chaque pays soit tenu de créer une « unité nationale de renseignement ». Son rôle consistera à recevoir et analyser les informations envoyées par les transporteurs aériens. Ensuite, ces « unités » devront

⁶⁹⁶ Directive sur les données des dossiers passagers de l'UE (données PNR): aperçu V.V.http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/background/20150123BKG12902/20150123BKG12902_fr.pdf, consulté le 6 août 2017

⁶⁹⁷ V. Guiraudon, « La coopération transatlantique après le 11 septembre » in *Critique internationale* 2005/3, juillet-septembre 2005, n° 28, p. 21-35

⁶⁹⁸ P. Ch.-A. Guillot, « Les divergences transatlantiques dans l'exploitation des fichiers privés pour la lutte contre le terrorisme : droit positif et prospective in Fouad EDDAZI & Stéphanie MAUCLAIR (dir.), *Le Fichier*. Actes du Colloque organisé les 26 et 27 novembre 2015 par le Centre de recherche juridique Pothier de l'Université d'Orléans, Paris, LGDJ, 2017, pp.59-72.

⁶⁹⁹ Directive (UE) 2016/681 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière.

présenter les résultats de leurs analyses à des autorités compétentes nommées par chacun des Etats membres. En outre, ladite directive impose à ces unités la responsabilité de partager les alertes identifiées par leurs analyses avec les unités des autres Etats membres ainsi qu'avec Europol. Aussi, les Etats membres auront la possibilité de demander les données PNR d'un autre pays de l'UE dans le cadre d'une enquête spécifique⁷⁰⁰.

En France, le « système API-PNR France » créé conformément à la loi du 18 décembre 2013 concernant la programmation militaire pour les années 2014 à 2019. Cet outil concerne toutes les compagnies aériennes et tous les passagers des vols à destination et en provenance du territoire français à l'exception des déplacements reliant deux points de la France métropolitaine⁷⁰¹. Ici, les données « sensibles » sont écartées pour les vols à destination ou au départ du territoire français⁷⁰². Les données personnelles et les informations enregistrées sont conservées cinq ans à compter de leur réception dans le système. À l'expiration d'un délai de deux ans, les données susceptibles de révéler directement l'identité des passagers sont conservées mais ne peuvent plus être communiquées aux services demandeurs⁷⁰³.

Au Maroc, une source du ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique marocain affirme la volonté du Maroc de conclure un accord PNR en expliquant que « de nombreux partenaires européens utilisent déjà ce programme. En tant que partenaire privilégié, le Maroc s'assure également de ce service. Sa mise en application devrait

⁷⁰⁰ Directive (UE) 2016/681 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière.

⁷⁰¹ « Le "système API-PNR France" », 10 août 2016, <https://www.cnil.fr/fr/le-systeme-api-pnr-france>, consulté le 30 août 2017

⁷⁰² P. Ch.-A. Guillot, « Les divergences transatlantiques dans l'exploitation des fichiers privés pour la lutte contre le terrorisme : droit positif et prospective in Fouad EDDAZI & Stéphanie MAUCLAIR (dir.), Le Fichier. Actes du Colloque organisé les 26 et 27 novembre 2015 par le Centre de recherche juridique Pothier de l'Université d'Orléans, Paris, LGDJ, 2017, pp.59-72.

⁷⁰³ « Le "système API-PNR France" », 10 août 2016, <https://www.cnil.fr/fr/le-systeme-api-pnr-france>, consulté le 30 août 2017

débuter en 2017⁷⁰⁴. » D'ailleurs, une compagnie Maroc fut sélectionnée parmi quelques-unes des pays membres de l'UE afin de tester ce fichier PNR dans les aéroports de Nice et de Roissy⁷⁰⁵.

B. La question humaine du PNR dans la relation euro-marocaine

Les actes de terrorisme aérien portent atteinte aux libertés individuelles et à la vie des personnes transportées. De ce fait, les Etats ont mis en place un outil préventif prenant en considération l'ampleur internationale du phénomène. Toutefois, ce PNR devrait être concilié aux principes de droits humains prévus par les lois des différents Etats et plus particulièrement par les Etats membres de l'Union européenne ainsi que le Maroc et plus particulièrement avec le respect du droit à la vie privée⁷⁰⁶.

La directive européenne de 2016 posa certaines limites encadrant ce fichier PNR interdit de traiter des données personnelles qui révèlent l'origine raciale, ethnique, sa religion ou encore son orientation sexuelle. Une durée maximale de conservation de cinq ans de ces données a été fixée, mais elles devront être « masquées » après six mois. De la sorte, les données d'identification personnelles seront effacées. Les données PNR ne pourront être utilisées que pour empêcher ou détecter des infractions terroristes et un nombre limité d'autres infractions graves.

De même, au niveau extra-européen, la directive européenne précise que les États membres ne pourraient à transférer des données PNR vers des Etats tiers qu' « au cas par cas ». Elle rajouta également que ce transfert doit se dérouler en conformité de la décision-

⁷⁰⁴ B. Bousquet, « Lutte antiterroriste: le Maroc adopte un programme de traçabilité des passagers » http://telquel.ma/2016/12/15/lutte-antiterroriste-le-maroc-adopte-un-programme-de-tracabilite-des-passagers_1527249, consulté le 23 août 2017

⁷⁰⁵ « Terrorisme : le PNR français testé fin mai dans les aéroports de Roissy et de Nice », du 21 mai 2016, consulté le 23 août 2017 <http://www.leparisien.fr/faits-divers/terrorisme-le-pnr-francais-teste-fin-mai-dans-les-aerports-de-roissy-et-de-nice-21-05-2016-5816733.php>,

⁷⁰⁶ M. Dupont, *Manuel de droit aérien : Souverainetés et libertés dans la troisième dimension*, éd. A. Pedone Paris, p. 265

cadre 2008/977/JAI⁷⁰⁷. De plus, la directive insista sur le fait que ces transferts de données doivent respecter les principes de nécessité et de proportionnalité et au niveau de protection élevé conféré par la Charte et la CEDH.

Au Maroc, les données à caractère personnel sont définies par la loi n° 09-08⁷⁰⁸. Par le truchement de cette loi, le législateur marocain a voulu protéger la vie privée des personnes physiques contre les atteintes pouvant avoir lieu à l'occasion des traitements des données personnelles les concernant. Son article 1^{er} définit « les données à caractère personnel » comme suit : « *toute information, de quelque nature qu'elle soit et indépendamment de son support, y compris le son et l'image, concernant une personne physique identifiée ou identifiable* ». L'article 2 de la même loi définit le « traitement » des données à caractère personnel comme « *toute opération ou ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, ainsi que le verrouillage, l'effacement ou la destruction* ». De même, au même titre que la loi française déjà citée, cette loi marocaine protège les données « sensibles » telles que l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques et aussi l'appartenance syndicale de la personne concernée. Ladite loi marocaine entend par « fichier » de données à caractère personnel l'« ensemble structuré de données à caractère personnel ». Par ailleurs, cette loi pourrait s'appliquer aux données destinées à caractère personnel pour la prévention des crimes et délits dans des conditions prévues par une loi ou un règlement créant le

⁷⁰⁷ Décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale - 27 novembre 2008

⁷⁰⁸ La loi 09-08 promulguée par le Dahir n°1-09-15 du 22 safar 1430 (18 février 2009).

fichier⁷⁰⁹. Une autorisation préalable est demandée pour toute demande de traitement de données à caractère personnel relative à des informations sensibles⁷¹⁰. D'ailleurs, l'objectif de cette loi est d'harmoniser la législation marocaine avec le cadre juridique international et européen⁷¹¹.

La protection de la vie privée est garantie par l'article 24 de la Constitution marocaine de 2011 qui dispose que « *Toute personne a droit à la protection de sa vie privée. Le domicile est inviolable. Les perquisitions ne peuvent intervenir que dans les conditions et les formes prévues par la loi. Les communications privées, sous quelque forme que ce soit, sont secrètes. Seule la justice peut autoriser, dans les conditions et selon les formes prévues par la loi, l'accès à leur contenu, leur divulgation totale ou partielle ou leur invocation à la charge de quiconque. Est garantie pour tous, la liberté de circuler et de s'établir sur le territoire national, d'en sortir et d'y retourner, conformément à la loi* ». La loi n°09-08 veille au respect des règles auxquelles doivent se conformer les organismes publics et privés avant et lors du traitement des données à caractère personnel. Pour ce faire, la dite loi créa « a Commission Nationale de contrôle de la protection des Données à caractère Personnel (CNDP) ».

Il convient de souligner que le cadre juridique marocain pour la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel est constitué par : la loi n°09-08 de 2009, le décret n°2-09-165 pris pour l'application de ladite loi et la décision du Premier ministre n°3-33 11 approuvant le règlement intérieur de la CNDP du 28 mars 2011. A ce propos, remarquons que la loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements des données à caractère personnel s'aligne

⁷⁰⁹ Art.2 de la loi 09-08 promulguée par le Dahir n°1-09-15 du 22 safar 1430 (18 février 2009).

⁷¹⁰ Art. 12 de la loi 09-08

⁷¹¹ www.mcinet.gov.ma Site officiel du ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies Maroc, octobre 2008consulté le 2 juillet 2017

sur la loi française Informatique et Libertés de 2004. A titre d'exemple, celle-ci, dans son article 2 précise « *Constitue une donnée à caractère personnel toute information relative à une personne physique identifiée ou qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments qui lui sont propres. Pour déterminer si une personne est identifiable, il convient de considérer l'ensemble des moyens en vue de permettre son identification dont dispose ou auxquels peut avoir accès le responsable du traitement ou toute autre personne*⁷¹² ». A son tour la loi française s'aligne sur la directive européenne n° 95/46/CE.

En guise de conclusion, nous espérons la conclusion urgente d'un accord PNR Union européenne-Maroc parce qu'un PNR Etat-Etat n'apporterait pas des réponses efficaces pour mieux lutter contre le terrorisme aérien. C'est ainsi que je serai de l'avis de V. Correia qui, selon lui « l'existence d'un tel fichier en France et à l'échelle européenne est bien entendu une avancée significative, mais elle reste insuffisante au regard du caractère globalisé du transport aérien et, partant, des risques potentiels⁷¹³ ».

⁷¹² La loi marocaine définit les « données à caractère personnel » comme « *toute information, de quelque nature qu'elle soit et indépendamment de son support, y compris le son et l'image, concernant une personne physique identifiée ou identifiable, dénommée ci-après « personne concernée »*. Est réputée identifiable une personne qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments spécifiques de son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale ».

⁷¹³ V. Correia, Editorial, RFDAS, n°2, éd. A. Pedone 2016 pp. 109 et s

Conclusion du chapitre II

L'alignement normatif par le Maroc en matière de sûreté du transport aérien sur les dispositions annexées à l'accord UE-Maroc de 2006 relatif aux services aériens nécessite de se placer dans une dimension de « partage d'alignement ». Autrement dit, l'Union européenne elle-même s'aligne sur les instruments juridiques internationaux conclus à l'échelle multilatérale sous l'égide de l'OACI.

Néanmoins ce partage d'alignement se relativise du côté européen puisque l'Union a réussi à glisser les « standards » imposées par l'Annexe 17 vers son propre droit dérivé en vue de le rendre « européen » donc contraignant vis-à-vis des Etats membres. Cet habillage normatif de l'Union européenne rend son droit dérivé contraignant, naturellement dans sa relation intra-européenne et également dans sa relation extra-européenne, en l'occurrence à l'égard du Maroc par l'intermédiaire de l'accord de 2006.

Malgré cette concurrence normative de l'Union européenne dans ce volet, il existe une faiblesse de cet alignement normatif manifestée par le caractère sensible du terrorisme aérien.

Conclusion de la seconde partie

La sécurité et la sûreté du transport aérien restent deux domaines distincts. Cette distinction conduit naturellement un alignement normatif spécifique pour chaque composante de la dimension sécuritaire du transport aérien. Une conformité incontestable reste accordée au droit de l'OACI qui, en tout cas, aujourd'hui grâce à son caractère universel et exclusivement interétatique conserve le rôle de puissance mondiale de l'air.

Toutefois, le terrorisme aérien qui touche profondément la sûreté du transport aérien ne trouve pas jusqu'à présent une voie, que l'on aurait souhaitée, vers un alignement de tous les Etats sur une définition unique.

CONCLUSION GENERALE

Bien que les efforts du Maroc en matière d'alignement normatif en droit du transport aérien sur celui de l'Union européenne soient considérés comme remarquablement fructueux, il importe de noter que le bilan sur la question du terrorisme aérien demeure inachevé. D'ailleurs le seul outil conventionnel dont dispose le Maroc pour prévenir les actes illicites menaçant l'aviation civile est de nature internationale et pas euro-marocaine. D'ailleurs par surcroît, la lutte contre ce fléau se fonde principalement sur des instruments bilatéraux difficiles à mettre en œuvre en droit interne. La coopération euro-marocaine relative à ce phénomène reste fondamentalement politique. Pour qu'une véritable coopération juridique se mette en place entre les deux parties, il est grand temps d'instituer une coopération euro-marocaine en matière de lutte contre le terrorisme aérien. Pour ce faire, une évolution vers la conclusion d'un accord commun serait souhaitable. C'est ainsi que, pour éviter les délais administratifs d'instruction d'une demande européenne ou marocaine, il serait nécessaire d'adopter un accord sur « le mandat d'arrêt euro-marocain ». La question terroriste exige une rapidité de réaction de la part des autorités publiques. Un alignement en matière de mandat d'arrêt européen serait une réponse rapide et efficace à l'atrocité des actes de terrorisme aérien.

A cela s'ajoute, une seconde question qui revêt un caractère urgent. Il s'agit de l'alignement en matière de PNR. En effet, pour mener à bien cette lutte contre le terrorisme aérien, un accord Maroc-Union européenne relatif au PNR serait opportun. Le « PNR euro-marocain » devrait donc permettre de tracer les déplacements non souhaités de terroristes potentiels en partageant certaines données entre le Maroc et l'Union européenne, dans le cadre de la lutte antiterroriste. Pourtant, cet accord commun ne devrait pas remettre en cause

la dimension humaine qui pourrait se voir menacée par un tel dispositif. L'on entend par cela, un PNR respectueux de la liberté de circulation et du droit à la vie privée. Pour cela, un accord qui ne serait pas envahissant et donc conciliant sécurité et liberté serait clairement l'idéal. Pour aboutir à ce compromis, il serait judicieux de prendre en considération, lors des négociations dudit accord, le respect de la vie privée selon la conception marocaine et la conception européenne. Une différence de culture de droits de l'homme qui a incité les instances européennes de défense des libertés fondamentales à renégocier pendant longtemps le PNR entre les Etats Unis et l'Union européenne.

De plus, pour une meilleure efficacité en matière de sécurité du transport aérien entre le Maroc et l'Union européenne, il serait temps pour cette dernière de rendre l'AESA plus accessible pour le Maroc. Une accessibilité qui ne pourrait aboutir sans une participation effective de celui-ci aux travaux de cette agence européenne qui devrait s'aligner sur la volonté d'EUROCONTROL d'accepter la coopération avec le premier pays non européen, le Maroc. En effet, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne et le Maroc ont conclu, le 29 avril 2016, un Accord global. Celui-ci entra en vigueur le 1^{er} mai 2016.

Enfin, comme l'indiqua le Roi Mohammed VI « *Le Maroc continuera à jouer le rôle de co-acteur qui a toujours été le sien et auquel le prédisposent, non seulement son positionnement stratégique à l'intersection de deux continents, mais également son exposition sur deux façades maritimes et son ouverture naturelle à ces espaces*⁷¹⁴ ». Considéré comme le pont entre l'Afrique et l'Europe, la coopération Maroc- UE jouerait un rôle de modèle pour les autres Etats du Maghreb et également pour les autres Etats africains.

⁷¹⁴ Extrait du discours du Roi Mohamed VI au premier sommet entre le Maroc et l'Union Européenne tenu à Grenade (Sud de l'Espagne). Jeudi 21 Mars 2013

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

I. Manuels et Ouvrages

- L.A. Aldeo, *Le droit international public*, éd. Dalloz, 2009
- J. Baud, *Terrorisme: Mensonges politiques et stratégies fatales de l'Occident*, éd. le rocher éditions, 2016.
- V. A. Bauer et E. Pérez, *Les 100 mots de la police et du crime*, Que sais-je ? p. 14, Puf, 1^o éd. Paris 2009.
- A. Berramdane, *La hiérarchie des droits. Droits internes et droits européens et international*, éd, L'Harmattan, Paris 2002.
- A. Bohouche et A. Chafik, *Le crime terroriste dans la législation marocaine*, Librairie Al Karama, 2004
- D. P Bourqui, *L'accès au marché unique du transport aérien*, Bruxelles, Bruylant, 2006
- C. Blumann et L. Dubouis, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, éd., 2016, LexisNexis
- D. Carreau et F. Marrella, *Droit international*, 11e édition, éd. Pedone, 2012
- L. Cartou, J.L. Clergerie, A. Gruber et P. Rambaud, *L'Union européenne*, éd. Dalloz, 2004, 5e édition
- N. Cettina, *Terrorisme, histoire de sa mondialisation*, éd. L'harmattan, 2001
- A. Chaarani, *La mouvance islamiste au Maroc. Du 11 septembre 2001 aux attentats de Casablanca du 16 mai 2003*, éd. Karthala, 2004, p.423
- J. Combacau et S.Sur, *Droit international public*, éd. L.G.D.J. Lextenso éditions, 2014
- V. Constantinesco, *Compétences et pouvoirs dans les Communautés européennes. Contribution à - l'étude de la nature juridique des Communautés*, Paris, LGDJ, 1974
- S. Crépin, *Les sentences arbitrales devant le juge français, Pratique de l'exécution et du contrôle judiciaires depuis les réformes de 1980-1981*, éd. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., et Sophie Crépin, Paris, 1995
- D. Alland, *Manuel de droit international public*, 2e édition mise à jour, Puf, 2015
- J.-F Daguzan, *Terrorismes*, éd. CNRS EDITIONS, 2006
- P. Daillet, M. Forteau et A. Pellet, *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8e éd
- M. Dony, *Droit de l'Union européenne*, éd. De l'Université de Bruxelles, 2008
- L. Dubouis et C. Blumann, *Droit matériel de l'Union européenne*, éd. LGDJ Lextenso éditions, 7e édition, 2015

- P. M. Dupont, *Manuel de droit aérien : Souverainetés et libertés dans la troisième dimension*, éd. A. Pedone Paris, 2015
- P. – M. Dupuy et Y. Kerbrat., *Droit international public*, éd. Dalloz, 13e édition, 2016, p.215
- R. - J. Dupuy, *Manuel sur les organisations internationales*, « Académie de droit international de La Haye », La Haye, Martinus Nijhoff, 2e éd., 1998
- P. M. Eisemann, *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national : Étude de la pratique en Europe*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 1996
- J.-L. Gillet, P. Chaudon et W. Mastor, « *Terrorisme et liberté* », Constitutions 2012
- G. Isaac et M. Blanquet, *Droit général de l'Union européenne*, Dalloz, 9e édition, 2006
- J. COMBACAU et S. SUR, *Droit international public*, 7ème éd., Paris, Montchrestien, pp. 180-186
- H. Kelsen, *Théorie générale des normes*, (1979), Léviathan, PUF, 1996
- B. Khader, *Le partenariat euro-méditerranéen après la conférence de Barcelone*, Paris, l'Harmattan, 1997
- L.Jaidi et I.Martí, *Comment faire avancer le statut avancé UE-Maroc?*, 2e édition, Publié par l'Institut européen de la Méditerranée, Mars 2010
- M.-F. Labouz, C. Philip et P. Soldatos (dir.), *L'Union européenne élargie aux nouvelles frontières et à la recherche d'une politique de voisinage*, éd. Bruylant Bruxelles, 2006
- E. Lagrange, *La représentation institutionnelle dans l'ordre international : une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales*, éd. Kluwer law international, 2002
- Z. Laïdi, « *L'Europe, puissance normative internationale* », Politiques européennes, Paris, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), «Les Manuels de Sciences Po», 2009, 456 pages
- A.-S. Lamblin-Gourdin, E. Mondielli (dir.), *Le droit des relations extérieures de l'Union européenne après le traité de Lisbonne* Collection droit de l'Union européenne-Colloques, éd. Bruylant, 2013
- X. Latour (dir.), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, éd. L'harmattan, 2005
- J. –L. Marret, *Techniques du terrorisme*, Paris, PUF, coll. « Défenses et défis nouveaux », 2e éd., 2002.
- J.-C Martin, *Les règles internationales relatives à la lutte contre le terrorisme*, éd. Bruylant, Bruxelles, 2006, p.36
- J.-C. Martin, *Part maudite de la révolution*, éd. Découvertes Gallimard, 2010
- L. Memeti-Kamberi, *L'Etat candidat à l'Union européenne*, éd. L'Harmattan, 2012
- C. Paulin, *Droit des transports*, éd. LexisNexis, 2005

- M. Prazan, *Une histoire du terrorisme*, éd. Flammarion, 2012
- F.-X. Priollaud et D. Siritzky, *Le traité de Lisbonne Commentaire, article par article, des nouveaux traités européens (TUE et TFUE)*, La Documentation française, Paris, 2008.
- D. Rebut, *Droit pénal international*, éd. Dalloz, 2012
- H. Renout, *Institutions européennes*, Paradigme, 11e éd, 2008
- P. Reuter et J. Combacau, *Institutions et relations internationales*, Paris, PUF, 2ème éd., 1982
- P. Reuter, *Introduction au droit des traités*, A. Collin, 1972, n°71
- L. Richer, *Droit des contrats administratifs*, LGDJ/Lextenso éditions, 6e éd., 2008
- R. Rivier, *Droit international public*, 1e édition, éd. PUF, 2012
- B. Rouyer-Hameray, *Les compétences implicites des organisations internationales*, Paris, LGDJ, 1962
- J. Saint-Aubin, *L'extradition et le droit extraditionnel théorique et appliqué*, T. I, A. Pedone, 1913
- M. Savy, *Le transport de marchandises*, Eyrolles, Les Éditions d'Organisation, Paris, 2006
- D. Simon, *Le système juridique communautaire*, Paris, PUF, 2001
- F. Sudre, *Droit européen et international des droits de l'homme*, éd. PUF, 13 é éd. Mise à jour, 2016
- J. Verhoeven, *Droit international public*, éd. Larcier, 2000

II. Thèses

- Thèse de M. Audit *Les conventions transnationales entre personnes publiques*, éd. L.G.D.J., 2002
- Thèse de doctorat de H. Colineau, *L'Union européenne, puissance normative ? : la politique de coopération au développement en acte,,* Université Grenoble Alpes, 2013
- Thèse de V. Correia, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, éd. Brulant Bruxelles, 2014
- Thèse d'El A. El Idrissi, *La coopération pénale euro-marocaine en matière de lutte contre le terrorisme*, thèse de doctorat, université Toulouse 1, 2013
- Thèse de doctorat d'Etat d'A. El Ouali, *Effets juridiques de la sentence internationale, contribution à l'étude de l'exécution des normes internationales*, éd. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1984
- Thèse de K. C. Katouya, *Réflexions sur les instruments de droit pénal international et européen de lutte contre le terrorisme*, 2010

-Thèse de de R B Makaya Batchi, « La portée de l'évolution de la nature juridique des annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale pour les Etats africains », thèse soutenue le 20 janvier 2012

-Thèse d'E. Neframi, *Les accords mixtes de la Communauté européenne : aspects communautaires et internationaux*, éd. Bruylant, Bruxelles, 2007

III. Dictionnaires et encyclopédies juridiques

-Dictionnaire juridique des C.E., Paris, 1993

-Dictionnaire encyclopédique, éd. Quillet. Paris 1997

-Dictionnaire *Le Robert*, 2001

-Dictionnaire de droit international public, J. Salmon (dir.), éd. Bruylant Bruxelles, 2001

-Lexique des termes juridiques, 15^e édition, Dalloz, 2005

-Dictionnaire de la violence, de M. Marzano (dir.), éd. P.U.F, 1ere édition, 2011

-Dictionnaire de l'Union européenne, C. Degryse (dir.), éd. Larcier, 4e édition, 2011

-Vocabulaire juridique, 10 e édition, G. Cornu Puf, 2014

-Dictionnaire *Le Robert*, 2015

-Dictionnaire *La Rousse*, 2015

-Dictionnaire Le Petit Larousse, 2016

III. Articles

- E. Agostini, « La circulation des modèles juridiques » *in Revue internationale de droit comparé*, vol. 42 n°2, Avril-juin 1990. Etudes de droit contemporain. pp. 461-467.

-H. Andresen, « Le Maghreb dans la politique commerciale communautaire d'aide au développement » *in Les relations du Maroc et de la Communauté économique européenne, Journées d'étude organisées par l'Institut d'Etudes européenne les 24 et 25 mai 1976*, éd. De l'université de Bruxelles, 1977, p.16

-Ph. Ardant et L. Fougère, « A propos de la Cour Suprême marocaine », *in Revue internationale de droit comparé*, vol. 17, n°3, Juillet-septembre 1965. pp. 738-744

- A. Baghzouz, « Du processus de Barcelone à l'Union pour la Méditerranée : regards croisés sur les relations euro-maghrébines », in *L'Année du Maghreb*, 2009, pp.517-536.
- J. Basedow, « Le marché unique, programme de déréglementation », in *Revue internationale de droit comparé*, 1993, Vol.45, n°3, pp. 619-633
- M.A. Benabdallah, « Les traités en droit marocain » in *REMALD*, n° 94, septembre-octobre 2010
- M.A. Benabdallah, « La réception du droit communautaire par les droits nationaux » in *REMALD*, n°114, janvier-février 2014.
- A. Bencheneb, « L'harmonisation du droit et le partenariat euroméditerranéen » in *Le partenariat euroméditerranéen. Le processus de Barcelone ; nouvelles perspectives. Actes du colloque du 14 décembre 2001*, Lyon, éd. Bruylant Bruxelles, 2003, pp. 209-222.
- P. Bellet, magistrat de liaison pour l'Europe du sud-est, « La coopération judiciaire internationale en matière pénale » in *Cahiers de la sécurité*, éd. INHES, n°8, avril-juin 2009
- E. Bernard, « La distinction entre organisation de coopération et organisation d'intégration : L'Union européenne au carrefour des méthodes » in *Le phénomène institutionnel international dans tous ses états : transformation, déformation ou reformation ?* L. Dubin et M.-C. Runavot (dir.), éd. A. Pedone, 2014
- M. Blanquet, Compétences de l'Union- Architecture générale- Délimitation, Fasc. 161-1, JurisClasseur Droit international, 2012
- L. Burgorgue-Larsen, « A propos de la notion de compétence partagée. Du particularisme de l'analyse en droit communautaire », *RGDIP*, 2006, n°2
- M. Blanquet et N. De Grove-Valdeyron, « Le recours à des agences de l'Union en réponse aux questions de sécurité » in *Les agences de l'Union européenne*, Les agences de l'Union européenne / 3èmes Journées Guy Isaac, 11 et 12 mars 2010, à Toulouse ; organisées par l'Institut de recherche en droit européen, international et comparé, IRDEIC ; sous la direction de J. Molinier. - Bruxelles : Bruylant, DL 2011, p.77
- Ph. Bonditti, « L'organisation de la lutte anti-terroriste aux Etats-Unis », *Cultures & Conflits*, 44 | hiver 2001, p.1
- A. Bouayad : « Ouverture de l'économie marocaine et son insertion dans l'économie mondiale » in *la Revue marocaine d'administration locale de développement*, n° 21, 2000, p. 31
- Ph. Braud, « Recherches sur l'Etat tiers en droit international public », *R.G.D.I.P.*, 1968, p.22
- I. Bosse-Platière et C. Rapoport, « L'Etat tiers appréhendé par le droit de l'Union européenne » in *L'Etat tiers en droit de l'Union européenne*, éd. Bruylant, 2014, pp.9-40, Collection droit de l'Union européenne – Colloques
- G. Burdeau, « Les accords conclus entre autorités administratives ou organes publics de pays différents » In *Mélanges offerts à Paul Reuter, le droit international : unité et diversité*, Paris, éd. Pedone, 1981, pp.103 et ss

- E. Bussière, M. Dumoulin et S. Shirmann, « Le développement de l'intégration économique », in *L'expérience européenne 50 ans de construction de l'Europe 1957-2007 des historiens en dialogue*, actes du colloque international de Rome 2007, éd. Groupe de liaison des professeurs d'histoire contemporaine auprès de la Commission européenne, Bruylant, 2010
- A. Chamboredon et C. Schmid, « Pour la création d'un "Institut européen du droit", entre une unification législative ou non législative, l'émergence d'une science juridique transnationale en Europe », in *RIDC*, 2001, 3, p. 687
- C. Claeysen, « Les jumelages et l'Europe » in *Annuaire des collectivités locales*, Tome 19, 1999.
- C.-A. Colliard, « Le règlement des différends dans les organisations intergouvernementales de caractère non politique », *Mélanges Basdevant, Paris, Pedone, 1960* p.152-182.
- T. Coosemans, « Les dispositifs de sécurité avant et après le 11 septembre 2001 », *Courrier hebdomadaire du CRISP* 2002/17 n°1762-1763, pp. 5-86.
- J. Dutheil de la rochère, « L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines », *AFDI*, 1983, vol. XXIX, pp. 749-772.
- J.-F. Couzinet, « La prise en compte de l'existence des « agences » par les récents traités » in *Les agences de l'Union européenne, Les agences de l'Union européenne / 3emes Journées Guy Isaac*, 11 et 12 mars 2010, à Toulouse ; organisées par l'Institut de recherche en droit européen, international et comparé, IRDEIC] ; sous la direction de J. Molinier. - Bruxelles : Bruylant, DL 2011, p.191.
- F. Dasseto et B. Maréchal, « Le suicide offensif, clés de lectures » in *Maghreb-Machrek*, n° 186, hiver 2005-2006, p.12
- V. P. Decroux, « Le souverain du Maroc, législateur » in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°3, 1967. pp. 31-63
- A. de Luca, *L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils-Du terrorisme aérien à la légitime défense*, ASPJ, 3eme trim.2012, p.53
- D. Dero-Bugny, « AGENCES EUROPÉENNES », *JurisClasseur Europe Traité*, Fasc. 245, 2010
- D. Dero-Bugny, « ACTES ATYPIQUES », *JurisClasseur Europe Traité*, Fasc. 194, 2011
- A. de Walshe, « La procédure de conclusion des accords internationaux », in M. Dony et J.-V. Louis (dir.), *Relations extérieures-Commentaire Mégret-Le droit de la CE et de l'Union européenne*, pp.77-111
- J.-F. Dobelle, « Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application ». In *AFDI*, volume 49, 2003. pp. 453-491
- V. Correia, Editorial, *RFDAS*, n°2, éd. A. Pedone2016 pp. 109 et s
- L. Dubouis, « Les valeurs communes de l'Union européenne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.427-436, p.428

- F. Dumon., «Les rapports entre le droit constitutionnel et le droit international », *in Le nouveau droit constitutionnel*, Rapports belges au IIe Congrès mondial du droit constitutionnel, Bruxelles, Bruylant, 1987, p. 207 et s., et p. 215.
- M. Dupont-Elleray, « Géopolitique du terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la diversité de la riposte », *Stratégie* 2005/1, n°85, p. 109-122
- P.-M. Dupuy, « Où en est le droit international de l'environnement à la fin du siècle », *in Revue générale de droit international public*, Vol 4, 1997, pp. 873-903
- C. Economidès, *Les actes institutionnels internationaux et les sources du Droit international In Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988. pp. 131-145.
- N. Ferchiche, « La contribution des accords d'association à la méditerranisation du droit des affaires » *in Vers une lex mercatoria mediterranea. Harmonisation, unification, codification du droit de l'Union pour la Méditerranée*, éd. Bruylant Bruxelles, 2012, p. 173-199
- C Flaesch Mougin et C. Schneider, « Réflexions sur le rôle de la conditionnalité politique dans l'affirmation de l'Union Européenne comme acteur global dans le nouvel ordre mondial » *in L'Union européenne acteur global dans le nouvel ordre mondial*, éd numérique multimédia interactive « Droit in situ » Paris 2006
- M. Flory, « Note sur la demande d'adhésion du Maroc à la Communauté économique européenne » *in AAN* 1984, p. 705.
- A. Gianmaria. La circulation de modèles juridiques dans le droit post-socialiste *In Revue internationale de droit comparé*. Vol. 46 N°4, Octobre-décembre 1994. pp. 1087-1105.
- M. Gjidara, La « piraterie aérienne » en droit international et en droit comparé *in Revue internationale de droit comparé*, vol. 24 n°4, octobre-décembre 1972, pp. 791-84, p.799
- L. Gard, « La Cour de justice des communautés européennes et la dimension externe du marché unique des transports aériens : à propos des huit arrêts du 5 novembre 2002 dans l'affaire dite open skies » *in Cahiers de droit européen*, Bruxelles, a.38n.5-6(2002), p.695-733
- L.Gard, Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre, quelles mesures face à l'"hyperterrorisme", mélanges Lapoyade Deschamps PUB 2003, p.587
- L. Gard, « Sécurité et sûreté du transport aérien » *in La sécurité et la sûreté des transports aériens*, X. Latour (dir.), éd. L'harmattan, 2005
- L. Gard, Accord aérien « horizontal » entre l'Union européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine : naissance du multilatéralisme, *in Revue de droit des transports* n° 5, Mai 2010, comm. 120
- L. Gard, « L'évolution de la norme dans le transport aérien » *in Le droit du transport dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européenne*, L. Peru-Pirotte, B. Dupont-Légrand et C. Landsweerd (dir.), éd. Larcier, 2012. Actes du colloque organisé à Lille (16,17 et 18 mars 2011)

- L. Grard et S. Roussel, « Agir militairement contre un aéronef civil hostile en Allemagne. Pragmatisme et légitimités constitutionnels » in RFDAS, vol..279,n°3, 2016, éd. Pedone
- M. Gualino et F. Vallée, Fasc. 942 : Sûreté aérienne le concept de sûreté, 5 mai 2014
- M. Gualino, Fasc. 942 Sûreté aérienne, Lexis360
- G. Guillaume, « La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs » in *Annuaire français de droit international*, volume 16, 1970. pp. 35-61 ; p.37
- V. Guiraudon, « La coopération transatlantique après le 11 septembre » in *Critique internationale* 2005/3, juillet-septembre 2005, n° 28, p. 21-35
- P. Ch.-A. Guillot, « Espace transatlantique : L'accord U.E.-E.U. sur les dossiers de passagers aériens (Passenger Name Records – PNR) des 23 et 26 juillet 2007 » in *La lutte contre le terrorisme : l'hypothèse de la circulation des normes*, éd. Bruylant Bruxelles, 2012, p.55
- P. Ch.-A. Guillot, « Les divergences transatlantiques dans l'exploitation des fichiers privés pour la lutte contre le terrorisme : droit positif et prospective in Fouad Eddazi & Stéphanie Mauclair (dir.), *Le Fichier. Actes du Colloque organisé les 26 et 27 novembre 2015 par le Centre de recherche juridique Pothier de l'Université d'Orléans*, Paris, LGDJ, 2017, pp.59-72
- V. Huet, « L'Union pour la méditerranée : gage de stabilité régionale ? », *RDP*, 2009, pp. 197 et s.
- S. M. Idrissi Amraoui Président de chambre à la Cour Suprême, « *Le rôle du juge dans l'exécution des sentences arbitrales* », Séminaire : Justice et affaires commerciales, Athènes, du 12 au 15 novembre 2007, Programme EuroMed Justice.
- J. Idrissi-Qaitoni, « La coopération judiciaire euro-marocaine : Le magistrat de liaison » in *L'année du Maghreb Dossier de recherche : Le Maghreb avec ou sans l'Europe ? Les autres relations du Maghreb*, 2013, p. 251-261.
- Saïd Ihrai, « Le droit international et la nouvelle Constitution », in *La Constitution marocaine de 2011- Analyses et commentaires*, LGDJ, 2012, pp.171-197
- L. Jaidi et F. Zaim, « L'Union Européenne et la méditerranée, une nouvelle génération d'accords? » in *L'annuaire de la Méditerranée*. G.E.R.M.-PUBLISUD, Rabat-Paris 1999, p.98.
- O. Jankovec, « La politique commune des transports aériens » in *Revue du Marché unique européen*, 1999 n°2, p.145-224
- H. Kaddouri, « Le concept d'Etat tiers avancé » in *L'Etat tiers en droit de l'Union européenne*, éd., Bruylant, 2014, pp.117-136
- R. Kovar, « L'affaire de l'A.E.T.R. devant la Cour de Justice des Communautés européennes et la compétence internationale de la C.E.E.» in *Annuaire français de droit international*, volume 17, 1971. pp. 386-418.

- E. Lannon, « Le partenariat euro-méditerranéen : éléments d'une analyse juridique » in *Le partenariat euro-méditerranéen vu du sud*, éd. L'harmattan, 2001, pp.187-230
- F. Latty, « L'Union européenne vue du droit international », in *Annuaire du droit de l'Union européenne*, Ed. Panthéon-Assas, 2014, pp. 181-197.
- X. Latour, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » In *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Actes de colloque, 18 janvier 2005 éd. L'harmattan, 2005, pp.13-29
- Y. Lejeune, *Le droit fédéral belge des relations internationales*, R.G.D.I.P., t.98, 1994, n°3
- K. Lipstein, « Introduction », in *Bulletin international des sciences sociales*, Bulletin trimestriel, Vol.10, n°4, 1958, p.539
- E López Ruiz., B Trigeaud, « La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international » In *Annuaire français de droit international*, volume 53, 2007 p. 673
- C. Louis, « Les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France » in *A.F.D.I.*, vol.2, 1956, pp. 279-300
- R. H. Mankiewicz, « L'Organisation de l'aviation civile internationale (Capture et déroutements illicites d'aéronefs) » In *AFDI*, volume 15, 1969, p. 462
- C. Mayeur-Carpentier, « La notion de bon voisinage dans l'Union européenne », in *Variations sur le thème du voisinage*, ss.dir. J.-P. TRICOIRE, éd. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2012, pp. 350-366
- A. Mégie, « Vers la construction d'une expertise européenne en matière de coopération pénale ? Spécialisation et légitimation des professionnels de la coopération judiciaire », *Droit et société* 2010/1 n° 74, p. 130
- Ph. Manin, « La Convention de Vienne sur les accords entre Etats et organisations internationales ou entre organisations internationales » In *AFDI*, vol. 32, 1986. pp. 454-473, p.460
- R. Mankiewicz, « La problématique de la « piraterie aérienne » » in *Études internationales* 81, 1977, pp.100–112.
- V. Michel, « Les compétences externes implicites : continuité jurisprudentielle et clarification méthodologique », *Europe*, n°10, Octobre 2006, étude 10.
- S. Milacic, « Quelques mots préalables sur le nouveau voisinage en Europe, dans le nouveau contexte mondial » in *L'Union européenne et ses espaces de proximité. Entre stratégie inclusive et partenariats rénovés : quel avenir pour le nouveau voisinage de l'Union ?*, L. Beurdeley, R. de la Brosse et F. Maron (dir.), éd. Bruylant Bruxelles, pp.15-21.
- M. Matteucci, « Aperçu sommaire de l'état de l'unification du droit » in *Revue internationale de droit comparé*. Vol. 25 n°4, Octobre-décembre 1973, pp. 865-872
- R. Monaco, « Le rapprochement des législations nationales dans le cadre du marché commun » In *AFDI*, vol. 3, 1957. pp. 558-568, p. 558

- C. Mellon, « Terrorisme : condamner, expliquer, résister » in *Études* 2005/11, Tome 403, p. 487-496, p. 488.
- E. Neframi, « Accords internationaux, fondement, élaboration, liens conventionnels », JurisClasseur, Europe, fascicule 192-1, 2011.
- M. Nesterenko, « La recherche de l'équilibre entre la sûreté et les droits des citoyens » in *La sécurité et la sûreté des transports aériens* sous la direction de X. Latour, p. 102
- D. Noin, « L'évolution économique du Maroc » In *L'information géographique*, volume 23, n°4, 1959, pp. 139-143, p. 139
- Y. Nouvel. « Aspects généraux de la conformité du droit interne au droit de l'OMC » In *Annuaire français de droit international*, vol. 48, 2002. pp. 657-674
- G. Otis, « La conditionnalité démocratique dans les accords d'aide au développement conclu par l'Union européenne », actes de la table ronde préparatoire n°3, p.150.
- J.-C. Piris, « L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la Convention de Chicago » In *Annuaire français de droit international*, volume 30, 1984, pp. 711-73
- E. Plaisant, sous-directeur de la Sûreté et de la Défense, à la Direction du transport aérien, DGAC, Onze ans après le 11 septembre in *Aviation Civile* magazine hors-série, Mars 2013, p.18
- L. Potvin-Solis, « Compétences partagées et objectifs matériels » in *Les objectifs et compétences dans l'Union européenne*, E. Neframi (dir.), Bruylant, Coll. Droit de l'Union européenne, Colloques, 2012, pp. 29-90.
- B. Rajot, « Qu'a fait l'Union européenne dans le domaine des transports dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen ? » in *Le partenariat euro-méditerranéen. Le processus de Barcelone : nouvelles perspectives*. Actes de colloque du 14 décembre 2001, Lyon, éd. Bruylant, 2003, p. 287-307
- M. J. Rangel De Mesquita, « Les valeurs clés de l'action extérieure de l'Union européenne à la lumière du traité de Lisbonne » in *Les valeurs communes dans l'Union européenne*, (dir.) L. Potvin-Solis, éd. Bruylant Bruxelles, 2014, p.218
- C. Rapoport, « La participation des Etats tiers à la prise de décision communautaire » in *La prise de décision dans le système de l'Union européenne*, (dir.) ; M. Blanquet, éd. Bruylant, 2011, p. 275-313, Collection droit de l'Union européenne - Colloques
- C. Rapoport, « La participation des Etats tiers aux agences de l'Union européenne », in *Les Agences de l'Union européenne*, Bruylant, pp.141-168, 2011, Collection droit de l'union européenne – colloques
- C. Rapoport, « La dimension institutionnelle de l'Union douanière euroturque » In *Turquie et Union européenne, état des lieux*, B. Bonnet (dir.), éd. Bruylant, 2012, pp. 158-177

- J. Rivero, « Les phénomènes d'imitation des modèles étrangers en droit administratif », *Pages de doctrine*, t. 2, pp. 459 à 473
- H. Rolin, « La portée juridique des annexes à la convention de Chicago un désaccord entre les jurisprudences française et belge » in *RBDI*, 1973.2, pp. 406
- J. Rueda, « Réflexions sur la notion d'internationalité en droit » in *Revue de la recherche juridique*, 2003, I, p.115
- J. Rupnik, « La "nouvelle frontière" de l'Europe : quels confins pour une Europe élargie ? », in B. Geremek et R. Picht (dir.), *Visions d'Europe* (Odile Jacob, 2007), p. 310.
- C. Sägerser, « Les institutions financières internationales », in *Courrier hebdomadaire du CRISP* 16/1998 (N° 1601), p. 1-46.
- C. Schneider, E. Tucny Edwige, « Réflexions sur la conditionnalité politique appliquée à l'élargissement de l'Union européenne aux pays d'Europe centrale et orientale » in *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 33, 2002, n°3. pp. 11-44.
- B. Simma., J. B. Aschenbrenner et C Schulteye, « Observations relatives aux droits de l'homme en ce qui concerne les activités de coopération au développement de la communauté européenne », P. Alston (dir.), in *L'Union européenne et les droits de l'Homme*, pp.596-597.
- D. Simon, « Accords internationaux - Invocabilité des accords OMC en matière de propriété industrielle », in *Europe* n° 11, Novembre 2007, comm. 282
- J-M Sorel, « Existe-t-il une définition universelle du terrorisme ? », in *Le Droit international face au terrorisme*, Paris, Pedone, 2002, p.45.
- S. Staffolani Sandrine. « Le terrorisme écologique au regard des nouveaux droits de l'homme » in *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, 2004. pp. 269-280, p.270
- E. Tulmets, « L'adaptation de la méthode ouverte de coordination à la politique d'élargissement de l'UE : l'expérience des jumelages institutionnels en Estonie et en Hongrie. », *Politique européenne* 1/2006 (n° 18) , éd, L'Harmattan, p. 155-189
- C. Vadcon, « Relations nord-Sud : vers un droit international du partenariat ? », *JDI*, 1995, p. 599.
- F. Vallée, Le concept de sûreté dans le domaine aérien de ses origines aux mutations induites par les nouveaux risques, *RFDAS*, vol.273 – N° 1, 2015
- M. Virally, « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales » In *Annuaire français de droit international*, vol. 2, 1956. pp. 66-9p.78
- L. Urdy, « L'Europe et la Méditerranée dix ans après Barcelone : voisins dorénavant ? », in *L'Année du Maghreb 2004*, dossier « l'Espace euro-maghrébin », Paris, CNRS Éditions, 2006, p. 57-69.
- K. Zaher, « Le contrôle post-arbitral des sentences arbitrales internationales en droit marocain » in *Le juge et l'arbitrage*, S. Bostanji, F. Horchani et S. Manciaux (dir.), éd. A. Pedone, 2014

- Aviation Civile n°372 mars à juin 2015
- Aviation Civile magazine hors-série Mars 2013
- Aviation Civile magazine n°354_Octobre 2010, p.11
- Annuaire européen 2010, vol. 58, éd. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston 2011, p.4
- Doc 9587 Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien, Troisième édition 2008, Organisation de l'aviation civile internationale p.1-32
- Doc.9975, rapport annuel du Conseil, 2011, Organisation de l'Aviation Civile Internationale, p.32
- « Pourquoi mettre l'accent sur les capacités ? », *Revue de l'OCDE sur le développement* 3/2008 (n° 9), p. 271-274
- Résolutions de l'Assemblée de l'OACI en vigueur au 5 octobre 2001, Doc.9790, exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

IV. Jurisprudence

- Cour de cassation, chambre criminelle, 8 juillet 2004, (pourvoi n° 04-83.662, Arrêt n° 4350) rejet du pourvoi contre Cour d'appel de Paul, 1er juin 2004
- CC, Décision n° 2004 – 496 DC.
- CE, 18 avr. 1951, Élections de Nolay : Rec. CE 1951, p. 189
- C.E. 7 juillet 1978, *Croissant*, Rec. Lebon, p. 292 ; C.E. 9 mai 1994, *Bracci*, Rec. Lebon, p. 226
- CE 20 octobre 1989, *Nicolo*, R. p. 190
- CE, avis du 25 octobre 1994, EDCE 1994, n°46, p. 379
- C.E. 24 février 1995, *Persichetti*, Rec. Lebon, p. 104.
- CE, 22 sept. 1997, Mlle Cinar : Rec. CE 1997, p. 563.
- CJCE, 15 juillet 1964, *Costa contre Enel*, aff. 6-64
- CJCE, 31 mars 1971, Commission des Communautés européennes c/ Conseil des Communautés européennes (Accord européen sur les transports routiers, AETR), aff.22/70, Rec. 263
- CJCE, 12 décembre 1972, *International Fruit Company*, aff. jtes 21 à 24/72 Rec., p. 1219
- CJUE, 30 avril 1974, *R. & V. Haegeman contre État belge*, 181/73, Rec., p. 449

- CJCE, 14 juill. 1976, aff. jtes. 3/76, 4/76 et 6/76, Kramer et a. : Rec. CJCE 1976, p. 1279.
- CJCE, 26 avril 1977, avis 1-76, « navigation du Rhin », Rec. 1977, p. 741, cons.3
- CJCE, 22 mai 1985, Aff. 13/83., Parlement /Conseil, Rec. 1985, p.1513, 1600
- CJCE, 30 septembre 1987, *Demirel*, aff. 12/86, Rec., p. 3719.
- CJCE, Avis 1/91 rendu le 14 décembre 1991,10 mars 1992, aff. C-188/88, *NMB*, Rec. CJCE 1992, I, p. 1689
- CJCE, 5 nov. 2002, Commission cl Royaume Uni, aff. C-466/98, Commission cl Danemark, aff. C-467/98, Commission cl Suède, aff. C-468/98, Commission cl Finlande, aff. C-469/98, Commission cl Belgique, aff. C-471/98, Commission cl Luxembourg, aff. 472/98, Commission cl Autriche, aff. C-475/98, Commission cl Allemagne, aff. C-476/98, Rec, p. 1-9427.
- CJCE, 19 mars 2002, Commission c Irlande, aff. C-13/00
- CJUE, Arrêt du 5. 11. 2002— Affaire C-467/98CJUE, 3 septembre 2008, *Yassin Abdullah Kadi, Al Barakaat International Foundation /Conseil et Commission*, aff. Jtes C-402/05 P et C-415/05 P, Rec., p. I-3651)
- CJCE, 7 octobre 2004, aff. C-239/03, Commission c/France
- CJCE, 11 sept. 2007, aff. C-431/05, Merck Génériques
- C.P.J.I, avis consultatif de 1927 sur la Compétence de la Commission européenne du Danube, série B no 14, p. 64
- CPJI, 3 mars 1928, Avis consultatif sur la compétence des tribunaux de Dantzig, série B n°15
- CIJ, avis du 11 avril 1949, *Réparation des dommages subis au service des nations unies*, , Recueil, 1949, p.182
- CIJ, arrêt du 19 mai 1953Affaire *Ambatielos*, fond, Rec., p. 19
- Tribunal de première instance de Marrakech, 25 juin 1990, Société Carouir c/ Tissir Daouaouir, Revue Al Mouhami n° 22, 1993, p. 113.

V. Instruments juridiques internes, internationaux et européens

Instruments bilatéraux et internationaux :

-Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part de 1996

-Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté Européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part de 2006

-Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, MA11/ENP-AP/TP24

-Convention de La Haye de 1907 pour le règlement des conflits internationaux

-Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944

-Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale « Sûreté et protection de l'aviation civile contre les actes illicites ».

-Annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale « Gestion de la sécurité »

-Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, 14 septembre 1963)

-Convention de la Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

-Convention de 1971 pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile

-Protocole de 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale

-Déclaration de la conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, 19 et 20 février 2002).

-Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, lors de la 25 e session de l'Assemblée de l'OACI, du 23 avril au 11 mai 1984(présenté par l'Autriche et la France)

-Protocole portant amendement à la Convention européenne pour la répression du terrorisme, Strasbourg, 15 mai 2003 ; ratification : L. n° 2007-1474 du 17 oct. 2007, JO 18 oct.

- Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Pékin 10 septembre 2010)

-Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Pékin 10 septembre 2010)

Textes de droit interne :

France :

-Arrêté n° 2247 du 14/11/2016 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de la Réunion-Roland Garros

-Code de l'aviation civile

-Circulaire du 26 mai 1994 du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire et du Ministère des Affaires Etrangères, relative à la coopération des collectivités territoriales françaises avec des collectivités territoriales étrangères.

-Circulaire du premier ministre français du 30 mai 1997 relative à l'élaboration et à la conclusion des accords internationaux

-Loi n°2004-204, 9 mars 2004, JO 10 mars 2004, p. 4657

Maroc :

-Constitution marocaine de 2011

-Dahir n° 1-57-172 du 8 juin 1957 portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago

-Décret n° 2-61-161 du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile, Bulletin Officiel n° 2596 du 27 juillet 1962

-Décret n° 2012-832 du 29 juin 2012 relatif à la sûreté de l'aviation civile

-Instruction du 20 juillet 2001 modifiant l'instruction du 12 mai 1997 prise en application de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public

-Loi 40-13 portant Code de l'aviation Civile du 16 Juin 2016

-Loi 09-08 promulguée par le Dahir n°1-09-15 du 22 safar 1430 (18 février 2009)

-Loi n° 03-03 relative à la lutte contre le terrorisme

-Loi n° 116-13 portant approbation de l'accord relatif aux services aériens, fait à Abidjan le 19 mars 2013 entre le gouvernement du royaume du Maroc et le gouvernement de la république de Côte d'Ivoire

Actes communications et communiqués de l'UE :

-Communication du 16 janvier 1998(Com (1998) 7 final sur le partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports).

-Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 13 février 2002 SEC (2002) 159 final

-Communication de la Commission - Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté {SEC(2005) 336} /* COM/2005/0079 final */

-Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 24 juin 2003, « Le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport », COM(2003) 376 final

-Communication de la Commission - Politique européenne de voisinage - Document d'orientation {SEC(2004) 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570} /* COM/2004/0373 final */

-COM(2006) 145 final, 2006/0048 (CNS), Proposition de décision du conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'union européenne réunis au sein du conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le royaume du Maroc, d'autre part. proposition de décision du conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'union européenne réunis au sein du conseil relative à la conclusion de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le royaume du Maroc, d'autre part (présentées par la commission), Bruxelles, le 30.3.2006.

-COM/2008/0335 final, Proposition de décision du conseil relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole de coopération entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et la Communauté européenne concernant les contrôles et inspections de sûreté et les questions connexes de 2008

-Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Agences européennes – Orientations pour l'avenir, SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final

-COM(2010)332 final, 2010/0180 (NLE), Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relative à la conclusion de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part (présentée par la commission), Bruxelles, le 24.6.2010.

-Communication de la Commission du 1^{er} octobre 2008, « Un espace aérien commun avec les pays voisins à l'horizon 2010-rapport d'avancement », COM(2008) 596 final.

- Haute représentante et la Commission, communication conjointe « Une stratégie nouvelle à l'égard d'un voisinage en mutation. Examen de la politique européenne de voisinage », Bruxelles, 25 mai 2011.
- Commission européenne Transports aériens: une certification des exploitants de pays tiers pour réduire les formalités administratives et améliorer la sécurité aérienne Bruxelles, 02 juillet 2015 - Communiqué de presse
- Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme.
- Décision-cadre 2002/584/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative au mandat d'arrêt européen et aux procédures de remise entre États membres
- Décision n°9771/02 du Conseil du 14 juin 2002 concernant la signature par la Communauté du protocole d'adhésion de la Communauté à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, EUROCONTROL
- Décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale - 27 novembre 2008
- « Statut avancé d'association UE/Maroc », Déclaration de l'Union européenne, Luxembourg, le 13 octobre 2008.
- Directive (UE) 2016/681 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière.
- Directive (UE) 2016/681 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière.
- Document conjoint UE-Maroc sur le renforcement des relations bilatérales/ Statut Avancé, Conseil d'Association UE-Maroc du 23 juillet 2007
- (PAAA, ou P3A), conçu pour appuyer l'administration marocaine et toutes les institutions contribuant à la mise en œuvre de l'Accord d'Association (AA)
- Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, abrogé par le règlement (CE) n° 216/2008).
- Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- Règlement (CE) no 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du fixant le cadre pour la - réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre).

-Règlement (CE) no 1138-2004 de la commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports

-Règlement (CE) n° 1638/2006 adopté en octobre 2006 et entré vigueur du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2013 établissant l'IEVP

-Règlement (CE) No216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

-Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

-Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

-Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

-Règlement(UE) No185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

-Règlement (UE) n° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

-Règlement (UE) n° 232/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014, instituant un instrument européen de voisinage

-Mise en œuvre de la politique européenne de voisinage, Rapport pays : Maroc, Bruxelles, le 25.10.2011. SEC(2011) 651 final

VI. Documents électroniques

-Z. Abouddahab, « La transition démocratique du Maroc à l'aune du statut avancé et de l'évolution des institutions européennes », *Cahiers de la Méditerranée* [Online], 90 | 2015, Online since 01 December 2015, connection on 30 September 2016, p. 1. URL : <http://cdlm.revues.org/7958>

-M. Boussetta, *Processus de Barcelone et partenariat euroméditerranéen : le cas du Maroc avec l'Union européenne*, Working paper 0110, Economic research forum, V. <https://erf.org.eg/wp-content/uploads/2017/05/0110>

-B. Bousquet, « Lutte antiterroriste: le Maroc adopte un programme de traçabilité des -passagers » http://telquel.ma/2016/12/15/lutte-antiterroriste-le-maroc-adopte-un-programme-de-tracabilite-des-passagers_1527249

-Valentin BURUIANA, Les relations extérieures de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien, 18 juillet 2005, Questions d'Europe, n°221, Fondation Robert Schuman <http://www.robert-schuman.eu/fr/supplements-lettre/0221-les-relations-externes-de-l-union-europeenne-dans-le-domaine-du-transport-aerien>

-B. Gilson, interview avec Z.M. El Aoufir, directeur général de l'ONDA dans Air & Cosmos du 12 mai 2016, V. <http://www.air-cosmos.com/le-maroc-rejoint-eurocontrol-71753>

-A. Khial, l'arbitrage en droit marocain, <http://cimeda.org/larbitrage-en-droit-marocain-par-mr-abdallah-khial/>

-A. Lamghari Moubarrad, *Les emprunts constitutionnels dans la Constitution marocaine de 2011 Contenu et implications d'une révision constitutionnelle*. <https://www.jus.uio.no/english/research/news-and-events/events/conferences/2014/wccl-cmdc/wccl/papers/ws5/w5-lamghari.pdf>

-Y. Poincignon, « Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens » in Cultures & Conflits [En ligne], 56 | hiver 2004, mis en ligne le 07 janvier 2010, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://conflits.revues.org/1632> ; DOI : 10.4000/conflits.1632

-« Terrorisme : le PNR français testé fin mai dans les aéroports de Roissy et de Nice », du 21 mai 2016, <http://www.leparisien.fr/faits-divers/terrorisme-le-pnr-francais-teste-fin-mai-dans-les-aeroports-de-roissy-et-de-nice-21-05-2016-5816733.php>,

-« Le "système API-PNR France" », 10 août 2016, <https://www.cnil.fr/fr/le-systeme-api-pnr-france>

-Les relations du Maroc avec l'Union européenne : du partenariat au statut avancé, voir le rapport du ministère de l'économie et des finances marocain, direction des études et des prévisions financières, 2007 <http://www.finances.gov.ma/depf/depf.htm>

-Train de mesures pour la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation, Bruxelles, le 27 septembre 2012, voir : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-714_fr.htm

-« Un nouveau cadre juridique pour l'aviation civile au Maroc », 25/06/2015 sur <http://www.menara.ma/fr/actualit%C3%A9s/maroc/2015/06/25/1642144-un-nouveau-cadre-juridique-pour-laviation-civile-au-maroc.html>

-<http://www.robert-schuman.eu/fr/supplements-lettre/0221-les-relations-externes-de-l-union-europeenne-dans-le-domaine-du-transport-aerien>

Plan d'action UE/Maroc (European Union External Action), p.1

eeas.europa.eu/archives/delegations/morocco/documents/eu.../plan_action_fr.pdf

-<http://www.police-nationale.interieur.gouv.fr/Presentation-generale/Histoire>

-Le programme PHARE et l'élargissement de l'Union européenne, European Parliament
http://www.europarl.europa.eu/enlargement/briefings/33a1_fr.htm

-Renforcement des capacités, Stratégies et orientations, La coopération luxembourgeoise, Grand-duché De Luxembourg, Ministère des affaires étrangères, Direction de la coopération au développement, 2012, <http://www.gouvernement.lu/4556227/renforcement-des-capacites-2012.pdf>

-Commission Européenne, « Renforcement des capacités dans le cadre des politiques de l'Union européenne, Manuel commun de jumelage, révision 2012 » version actualisée 2013-2014, p.56, http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/twinning-manual-2012-update-2013-2014-final_20140910_fr.pdf (12/09/2015)

-Fiche du projet de jumelage, Appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles et techniques des Institutions de l'aviation civile au Maroc, p.23 --
http://www.esteri.it/mae/gemellaggi/meda/marocco/ma_11_enp_ap_tp_24_renforcement_des_institutions_de_laviation_civile_au_maroc.doc

-Communiqué de presse de Jean-Jacques Urvoas, garde des Sceaux, ministre de la Justice, 19 mars 2016. V. <http://www.presse.justice.gouv.fr/archives-communiques-10095/communiques-de-2016-12818/interpellation-de-salah-abdeslam-28839.html>

-Etude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté, présentée au Conseil le 1^{er} juin 2005, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5)
http://www.icao.int/sustainability/SafetySecurity/SafetySecurityStudy_fr.pdf

-Directive sur les données des dossiers passagers de l'UE (données PNR): aperçu
http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/background/20150123BKG12902/20150123BKG12902_fr

-Programme de formation juridique contre le terrorisme. La coopération internationale en matière pénale contre le terrorisme, Nations Unies, New York, 2011. V.
https://www.unodc.org/documents/terrorism/.../Module_3_FR07072011.pdf

VII. Sites internet officiels

France

<http://www.justice.gouv.fr/europe-et-international-10045/les-magistrats-de-liaison-28955.html> Site officiel

<http://www.senat.fr/>

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>

Maroc

www.maec.gov.ma

<http://www.equipement.gov.ma>

<http://www.ccdh.org.ma/fr/actualites/cooperation-entre-le-cndh-et-lunion-europeenne-signature-dun-contrat-de-jumelage>

http://www.mmsp.gov.ma/uploads/file/Plan_dAction_Maroc13_juin_2012

<http://www.statut-avance.com>

http://www.dac-maroc.gov.ma/notre_mission.htm

OACI

<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>

EUROCONTROL

www.eurocontrol.int

Union européenne

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4677_fr.htm

http://eeas.europa.eu/morocco/docs/document-conjoint_fr

<https://www.touteurope.eu>

<https://www.easa.europa.eu>

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET
SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART
ET LE ROYAUME DU MAROC, D'AUTRE PART

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties contractantes au traité instituant la Communauté européenne, ci-après dénommées les "États membres", et

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE, ci-après dénommée la "Communauté",

d'une part, et

LE ROYAUME DU MAROC, ci-après dénommé "Maroc",

d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

PRENANT acte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens;

RECONNAISSANT que les aides d'État peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention;

AYANT l'intention de s'appuyer sur les accords aériens existants pour ouvrir les marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes;

CONSIDÉRANT qu'un accord entre la Communauté européenne et ses États membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

CONSIDÉRANT qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:

- 1) "service agréé" et "route spécifiée": respectivement, le service aérien international en vertu de l'article 2 du présent accord et la route spécifiée à l'annexe I du présent accord;
- 2) "accord": le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;
- 3) "service aérien": le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services de transport tout cargo;
- 4) "accord d'association": l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 février 1996;

- 5) "licence d'exploitation communautaire": la licence d'exploitation délivrée aux transporteurs aériens établis dans la Communauté européenne, et maintenue en vigueur conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens;
- 6) "Convention": la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par le Maroc, d'une part, et l'État membre ou les États membres de la Communauté européenne, d'autre part, et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Maroc et à l'État membre ou aux États membres de la Communauté européenne;
- 7) "coût de revient complet": les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, en l'occurrence, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 8) "parties contractantes": d'une part, la Communauté ou ses États membres, ou la Communauté et ses États membres, selon leur compétences respectives, et d'autre part, le Maroc;

- 9) "ressortissant": toute personne physique ou morale ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers figurant à l'Annexe V pour la partie européenne;
- 10) "subventions": toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public, c'est-à-dire lorsque:
- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt;
 - b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
 - c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

- d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et un avantage est ainsi conféré;

- 11) "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux États au moins;
- 12) "tarifs": les tarifs appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronef de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions auxquelles est soumise leur application;
- 13) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;
- 14) "SESAR": le programme de mise en œuvre technique du Ciel unique européen, qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, la mise au point et la mise en place des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;

- 15) "territoire": dans le cas du Maroc, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succédera; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé; et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et
- 16) "autorités compétentes": les agences ou organismes publics visés à l'annexe III. Toute modification de la législation nationale relative au statut des autorités compétentes doit être notifiée par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Sauf si l'annexe I en dispose autrement, chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens:

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier par voie aérienne;
- c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
- d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne peut être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) du Maroc d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
- b) de la Communauté européenne d'embarquer, sur le territoire marocain, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire marocain.

ARTICLE 3

Autorisation

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie accordent dans les délais les plus brefs les autorisations appropriées, à condition que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège au Maroc, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent valide conforme à la législation du Royaume du Maroc;
 - le Royaume du Maroc exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et que

- le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc et qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants des États membres;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un État membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée; et
 - le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives ou réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux; et

- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 4

Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante se réservent le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou de suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
- le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège au Maroc, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent conforme à la législation du Maroc;
 - le Maroc n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou
 - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou par des États membres et/ou des ressortissants des États membres;

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
- le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un État membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

ARTICLE 5

Investissement

La détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien du Maroc par des États membres ou leurs ressortissants, ou d'un transporteur de la Communauté européenne par le Maroc ou ses ressortissants, fait l'objet d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés en vertu du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9 du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant sur le territoire de l'une des parties contractantes l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs sont observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant leur présence sur ledit territoire.
2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par lesdits passagers et membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom, et en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

ARTICLE 7

Concurrence

Dans le cadre du présent accord, les dispositions du chapitre II ("Concurrence et autres dispositions économiques") du titre IV de l'accord d'association s'appliquent, en l'absence de règles plus spécifiques dans le présent accord.

ARTICLE 8

Subventions

1. Les parties contractantes reconnaissent que les subventions accordées aux transporteurs aériens faussent ou sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises pour la fourniture de services aériens, qu'elles compromettent les objectifs fondamentaux du présent accord et sont incompatibles avec le principe d'un espace aérien ouvert.
2. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions à un transporteur aérien agissant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle doit veiller à ce que lesdites subventions soient transparentes et proportionnées à l'objectif visé, et conçues de telle sorte que leurs effets néfastes sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante soient réduits au maximum dans la mesure du possible. La partie contractante qui a l'intention d'accorder ce type de subventions est tenue d'en aviser l'autre partie contractante, et de s'assurer que ces subventions répondent aux critères définis dans le présent accord.

3. Si une partie contractante estime qu'une subvention accordée par l'autre partie contractante, ou, éventuellement, par un organisme public ou gouvernemental d'un État autre que les parties contractantes, ne répond pas aux critères définis au paragraphe 2, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 22, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.
4. Si le comité mixte ne parvient pas à régler le différend, les parties contractantes ont la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.
5. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes en matière de services aériens essentiels et d'obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

ARTICLE 9

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de promotion ou de vente de services de transport aérien et d'activités connexes.
2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:
- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance;
 - ii) de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et courrier" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, les droits établis au point a), alinéas i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes spécifiques conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et appropriées. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.
4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante est autorisé à procéder à la vente de billets de transport aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:

- a) tout transporteur aérien des parties contractantes; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime);

pour autant que i) toutes les parties auxdits accords disposent des autorisations appropriées et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.
- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire du Maroc et de la Communauté européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. À leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie contractante pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), et d'autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou la Communauté européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.
2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
 - a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c) les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Le présent accord n'exempte pas des impôts, droits, taxes et redevances comparables à ceux visés au paragraphe 1 le carburant fourni aux transporteurs aériens par une partie contractante sur son territoire. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, de fourniture et d'utilisation de carburant-aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

ARTICLE 11

Redevances d'usage

1. Chaque partie contractante s'engage à ne pas imposer ou autoriser que les transporteurs aériens de l'autre partie contractante se voient imposer des redevances d'usage supérieures à celles qui sont imposées à leurs propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux analogues.

2. L'augmentation du coût ou la création de nouvelles redevances d'usage ne sera possible qu'après consultations entre les autorités compétentes et les transporteurs aériens de chaque partie contractante. Les usagers devront être informés avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications. Chaque partie contractante veille par ailleurs à favoriser l'échange des informations de nature à permettre une analyse précise du bien-fondé, de la justification et de la répartition des charges au regard des principes exprimés ci-dessus.

ARTICLE 12

Tarifs

Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur communication peut toutefois être imposée, à titre purement informatif. Les tarifs pratiqués pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis à la législation de la Communauté européenne.

ARTICLE 13

Statistiques

Les autorités compétentes de chaque partie contractante fournissent sur demande des autorités compétentes de l'autre partie contractante les informations et les statistiques relatives au volume de trafic transporté par leurs transporteurs désignés sur les services agréés à destination et en provenance du territoire de l'autre partie contractante, telles qu'elles sont préparées et soumises par les transporteurs à leurs autorités compétentes nationales. Toute donnée statistique supplémentaire sur le volume de trafic que les autorités compétentes d'une partie contractante pourraient demander aux autorités compétentes de l'autre partie contractante sera examinée, sur demande de l'une des parties contractantes, au sein du comité mixte.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité de l'aviation

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, à bord et autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement.
3. Les parties contractantes peuvent demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie contractante.
4. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit des autorités compétentes d'une partie contractante de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles constatent qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait:
 - a) ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas,
 - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, susciter de graves inquiétudes quant au respect des normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas, ou
 - c) donner à craindre, selon le cas, que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation d'un aéronef, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.

6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15

Sûreté de l'aviation

1. La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent).
2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions leur sont applicables; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers et leurs bagages à main et procéder aux contrôles de sécurité appropriés des équipages, du fret (y compris des bagages) et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et en toute sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocation d'une autorisation d'exploitation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre partie contractante.

8. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

9. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe VI.B dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen au Maroc, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
- a) le Maroc prendra les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
 - b) la Communauté européenne associera le Maroc aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible le Maroc dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par le biais d'une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 17

Protection de l'environnement

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. C dans les conditions indiquées ci-après.
2. Rien dans le présent accord n'empêche les autorités compétentes des parties contractantes de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou résoudre l'impact environnemental découlant des services aériens internationaux fournis au titre du présent accord, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 18

Protection des consommateurs

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien indiquée à l'annexe VI. D.

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative aux transports aériens visée à l'annexe VI. E.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. F.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et mise en oeuvre

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer le respect des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatives au transport aérien énumérés à l'annexe VI.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie mène dans le cadre des compétences que lui reconnaît le présent accord.
4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive soit prise.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes, (ci-après dénommé "comité mixte"), responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte. À cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises d'un commun accord et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont mises en œuvre par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.
5. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
6. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement mise en œuvre par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
8. Les décisions prises par le comité mixte doivent mentionner la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.
9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question qui lui a été soumise, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.
11. Le comité mixte développe également la coopération en:
 - a) promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, notamment en matière de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
 - b) examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;

- c) envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.
2. Le comité mixte peut régler le différend par voie de décision.
3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.
4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres au titre de la procédure énoncée ci-après:
 - a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal arbitral adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

- b) le tiers arbitre désigné en vertu du paragraphe a) est ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
 - c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur;
 - d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.
5. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
6. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral rendue en application du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

2. Si une partie contractante considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde se limitent, pour ce qui est de leur champ d'application et de leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe d), de l'article 4, paragraphe d), de l'article 14 et de l'article 15, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute mesure prise en vertu du présent article sera suspendue dès que la partie contractante en défaut se sera conformée aux dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Couverture géographique de l'accord

Bien qu'elles reconnaissent le caractère bilatéral du présent accord, les parties contractantes constatent qu'il s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen tel que prévu dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995. Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone, et notamment en ce qui concerne la possibilité de décider ensemble de le modifier pour tenir compte d'autres accords aériens similaires.

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord remplacent celles d'accords de même nature conclus bilatéralement entre le Maroc et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres de la CE ou leurs ressortissants.
2. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou d'une autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser l'accord pour tenir compte de cette situation.

3. Le présent accord est sans préjudice des décisions que pourraient prendre les deux parties contractantes concernant l'application d'éventuelles recommandations futures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les parties contractantes ne peuvent invoquer le présent accord, ni une partie de celui-ci, pour s'opposer à l'examen au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

ARTICLE 27

Amendements

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements convenus au présent accord prendront effet après l'accomplissement des procédures internes respectives.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, dans le respect du principe de non-discrimination et en conformité avec les dispositions du présent accord.
4. Dès qu'une nouvelle disposition législative est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante de manière aussi approfondie que possible. À la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.

5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou modifie sa législation relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. À la demande de l'une ou l'autre des parties, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

6. Le comité mixte:

- a) adopte une décision portant révision de l'annexe VI du présent accord afin d'y intégrer, si nécessaire sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;
- b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée est réputée conforme au présent accord; ou
- c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 28

Dénonciation

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.

2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée avant l'expiration de cette période.

3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu si l'accord d'association cesse de produire ses effets ou s'il est suspendu, respectivement.

ARTICLE 29

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et le Secrétariat des Nations Unies

Le présent accord et tous ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations Unies.

ARTICLE 30

Entrée en vigueur

1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature.

2. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Royaume du Maroc remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses États membres, et le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume du Maroc la note diplomatique de la Communauté européenne et de ses États membres. La note diplomatique de la Communauté européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant, pour ce qui le concerne, que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le douze décembre deux mille six, en deux exemplaires, en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chaque texte faisant également foi.

ANNEXE I**SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe IV du présent accord.

2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) pour les transporteurs de la Communauté européenne:

Points situés dans la Communauté européenne – un ou plusieurs points au Maroc – points situés au-delà,

 - b) pour les transporteurs marocains:

Points situés au Maroc – un ou plusieurs points dans la Communauté européenne,

3. Les transporteurs du Maroc sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre plusieurs points situés sur le territoire de la Communauté à condition que ces vols aient le territoire du Maroc pour point de départ ou d'arrivée.

Les transporteurs de la Communauté sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre le Maroc et des points situés au-delà, à condition que ces vols aient le territoire de la Communauté pour point de départ ou d'arrivée et que, s'agissant de services destinés aux passagers, ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage.

Les transporteurs de la Communauté européenne sont autorisés, pour les services au départ et à destination du Maroc, à desservir plus d'un point sur le même service (coterminalisation) et à exercer des droits d'escale entre ces points.

Les pays concernés par la politique européenne de voisinage sont: l'Algérie, l'Arménie, l'Autorité Palestinienne, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldavie, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine. Les points situés dans ces pays peuvent également être utilisés comme points intermédiaires.

4. Les routes spécifiées peuvent être exploitées dans les deux sens. Chaque point - qu'il s'agisse d'un point intermédiaire ou d'un point situé au-delà des routes spécifiées - peut, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien, être omis sur l'un quelconque ou sur l'ensemble des vols, à condition que ces vols aient le territoire du Maroc comme point de départ ou d'arrivée dans le cas des transporteurs marocains, ou le territoire d'un État membre de la Communauté européenne dans celui des transporteurs communautaires.
5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement ou de protection de la santé.
6. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point des routes spécifiées, le type d'aéronefs qu'il utilise.

7. L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien marocain, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers aux parties, ou, par un transporteur de la Communauté européenne, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à l'approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence de ce transporteur, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante.
-

ANNEXE II

ACCORDS BILATÉRAUX
ENTRE LE MAROC
ET LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

Le présent accord, conformément aux dispositions de son article 25, prévaut sur les accords bilatéraux suivants en matière de transport aérien signés entre le Maroc et les États membres:

- Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 janvier 1958;
Complété par l'échange de notes du 20 janvier 1958;
Modifié en dernier lieu par le Mémorandum d'entente fait à Rabat le 11 juin 2002;
- Accord entre la République Socialiste Tchécoslovaque et le Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 8 mai 1961, au sujet duquel la République Tchèque a fait une déclaration de succession;
- Accord entre le gouvernement du Royaume du Danemark et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Rabat le 14 novembre 1977;
Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;
- Accord entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Bonn le 12 octobre 1961;

- Accord entre le gouvernement de la République Hellène et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 10 mai 1999;
À lire conjointement avec le Mémorandum d'entente fait à Athènes le 6 octobre 1998;
- Accord entre le gouvernement de l'Espagne et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Madrid le 7 juillet 1970;
Complété en dernier par l'échange de lettres du 12 août 2003 et du 25 août 2003;
- Accord entre le gouvernement de la République Française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 25 octobre 1957;
Modifié par
 - l'échange de lettres du 22 mars 1961;
 - le procès-verbal des 2 et 5 décembre 1968;
 - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 17 et 18 mai 1976;
 - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises du 15 mars 1977;Modifié en dernier lieu par le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 22 et 23 mars 1984 et l'échange de lettres du 14 mars 1984;
- Accord entre le gouvernement de la République d'Italie et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rome le 8 juillet 1967;
Modifié par le Mémorandum d'entente fait à Rome le 13 juillet 2000;
Modifié en dernier lieu par l'échange de notes du 17 octobre 2001 et du 3 janvier 2002;
- Accord entre le gouvernement de la République de Lettonie et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Varsovie le 19 mai 1999;

- Accord entre le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Bonn le 5 juillet 1961;
- Accord entre la République Populaire Hongroise et le Royaume du Maroc relatifs aux transports aériens fait à Rabat le 21 mars 1967;
- Accord entre le gouvernement de la République de Malte et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 26 mai 1983 ;
- Accord entre le gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays Bas et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 mai 1959;
- Accord entre le Gouvernement Fédéral de l'Autriche et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 27 février 2002;
- Accord entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 29 novembre 1969;
- Accord entre le Portugal et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 3 avril 1958;
Complété par le procès-verbal fait à Lisbonne le 19 décembre 1975;
Complété en dernier lieu par le procès-verbal fait à Lisbonne le 17 novembre 2003;
- Accord entre le gouvernement du Royaume de la Suède et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 14 novembre 1977;
Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;

- Accord entre le gouvernement du Royaume Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Londres le 22 octobre 1965;
Modifié par l'échange des notes des 10 et 14 octobre 1968;
Modifié par le procès-verbal fait à Londres le 14 mars 1997;
Modifié par le procès-verbal fait à Rabat le 17 octobre 1997;

 - Accords relatifs aux services aériens et autres arrangements paraphés ou signés entre le Royaume du Maroc et des États membres de la Communauté européenne qui, à la date de la signature du présent accord, ne sont pas encore entrés en vigueur et ne font pas l'objet d'une application provisoire;

 - Accord entre le gouvernement du Royaume des Pays Bas et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens tel que joint, sous la forme d'une annexe 1, au Mémorandum d'entente fait à La Haye le 20 juin 2001.
-

ANNEXE III

**AUTORISATIONS D'EXPLOITATION ET PERMIS TECHNIQUES:
AUTORITÉS COMPÉTENTES**

1. La Communauté européenne

Allemagne:

Luftfahrt-Bundesamt

Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines

Autriche:

Administration de l'aviation civile

Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie

Belgique:

Direction générale transport aérien

Service public fédéral mobilité et transports

Chypre:

Direction de l'aviation civile

Ministère des communications et des travaux publics

Danemark:

Administration de l'aviation civile

Espagne:

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des travaux publics

Estonie:

Administration de l'aviation civile

Finlande:

Autorité de l'aviation civile

France:

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Grèce:

Direction de l'aviation civile hellénique

Ministère des transports et des communications

Hongrie:

Direction générale de l'aviation civile

Ministère de l'économie et des transports

Irlande:

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des transports

Italie:

Autorité de l'aviation civile italienne (ENAC)

Lettonie:

Administration de l'aviation civile

Ministère des transports

Lituanie:

Administration de l'aviation civile

Luxembourg:

Direction de l'aviation civile

Malte:

Département de l'aviation civile

Pays-Bas:

Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux: Direction générale du transport et de l'aviation

Inspection générale des transports et de la gestion des eaux

Pologne:

Bureau de l'aviation civile

Portugal:

Institut national de l'aviation civile (INAC)

Ministère de l'équipement, de la planification et de l'administration du territoire

République tchèque:

Département de l'aviation civile

Ministère des transports

Direction générale de l'aviation civile

Royaume Uni:

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des transports

République slovaque:

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des transports, des postes et des télécommunications

Slovénie:

Office de l'aviation civile

Ministère des transports

Suède:

Direction générale de l'aviation civile

2. Royaume du Maroc

Direction de l'Aéronautique civile

Ministère de l'équipement et du transport

ANNEXE IV**DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

1. La mise en œuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord.

 2. Jusqu'à l'adoption de cette décision, les services agréés et les routes spécifiées à l'annexe I n'incluront pas le droit pour les transporteurs aériens de la Communauté européenne d'embarquer des passagers ou du fret sur le territoire du Maroc à destination d'un point situé au-delà et vice-versa, ni le droit pour les transporteurs marocains d'embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne et vice-versa. Cependant, tout droit de cinquième liberté octroyé par le biais de l'un des accords bilatéraux entre le Maroc et les États membres de la Communauté européenne énumérés à l'annexe II pourra continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination fondée sur la nationalité.
-

ANNEXE V**ÉTATS MENTIONNÉS AUX ARTICLES 3 ET 4 DE L'ACCORD**

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 2. La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
 4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien)
-

ANNEXE VI**RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE**

Les "dispositions applicables" des actes suivants s'appliquent conformément à l'accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe IV relative aux dispositions transitoires.

Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées ci-après:

A. SÉCURITÉ AÉRIENNE

Remarque: les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement.

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile modifié par:

- le règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;

- le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2^{ème} phrase, annexes I, II et III.

Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression "États membres" est remplacée par l'expression "États membres de la CE".

N° 94/56/CE

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

N° 1592/2002

Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) n° 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002
- le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 57, annexes I et II

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexes I et II

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, annexe

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7, annexe

B. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 93/65

Directive 93/65/CEE du Conseil, du 19 juillet 1993, relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien

modifiée par

- la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien, modifiée par le règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE, modifiée par le règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1 à 9, annexes I et II

La référence à la directive 93/65/EEC du Conseil doit être supprimée le 20 octobre 2005.

N° 2082/2000

Règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE

modifié par

- le règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3, annexes I à III

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, article 6, et articles 9 à 14.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

C. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

N° 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils.

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

N° 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988)

modifiée par:

- la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la directive 92/14/CEE
- la directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil
- le règlement (CE) n° 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexe

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15, annexes I et II

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, annexes I à IV

D. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10

N° 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexe

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par:

- le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17

E. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

N° 2299/1989

Règlement (CEE) n° 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

modifié par:

- le règlement (CEE) n° 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89
- le règlement (CE) n° 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 22, annexe

F. ASPECTS SOCIAUX

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, et 18-19

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19, 21 à 24 et 26 à 29

N° 2000/79

Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5

G. AUTRES TEXTES LÉGISLATIFS

N° 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8, annexe



TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	7
INTRODUCTION GENERALE	9
PREMIERE PARTIE : LE REGIME JURIDIQUE DE L'ALIGNEMENT DU DROIT DU TRANSPORT AERIEN MAROCAIN	28
CHAPITRE I : LES SOURCES CONVENTIONNELLES DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE	29
Section1 : Les accords du partenariat euro-méditerranéen.....	30
§1. L'accord d'association euro-marocain de 1996.....	31
§2. L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens UE-Maroc de 2006	49
Section 2 : Les dispositifs de la politique européenne de voisinage et du statut avancé UE-Maroc	57
§1. Les instruments de la politique européenne de voisinage UE-MAROC.....	57
§2. Le document conjoint du Statut avancé UE- MAROC de 2008.....	62
CHAPITRE II : LE PROCESSUS D'APPLICATION DE L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE	73
Section 1 : La mise en œuvre de l'alignement du droit marocain du transport aérien sur le droit de l'Union européenne : l'accord UE-Maroc de 2006 entre primauté et réception	74
§1. La primauté comme principe commun dans la relation euro-marocaine du transport aérien.....	74
§2. La réception de l'Accord Open-Sky de 2006.....	87
Section 2 : La mise en œuvre institutionnelle de l'alignement du droit marocain du transport aérien.....	96
§1. Le cadre institutionnel de l'accord UE-Maroc de 2006	96
§2. Le jumelage institutionnel	112
SECONDE PARTIE : L'ALIGNEMENT DU VOLET SECURITAIRE DU DROIT MAROCAIN DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE.....	135
CHAPITRE I : L'ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SECURITE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE	136
Section 1 : Le fondement de l'alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien sur le droit de l'Union européenne	137
§ 1. La compétence extérieure de l'UE en matière de sécurité du transport aérien dans sa relation avec le Maroc.....	137
§ 2. Le droit dérivé de la sécurité du transport aérien de l'Union européenne dans sa relation avec le Maroc.....	150

Section 2 : La concrétisation institutionnelle de l’alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien sur le droit de l’Union européenne	163
§1. Le rôle majeur de l’AESA dans la concrétisation de l’alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien.....	163
§2. Le rôle d’EUROCONTROL dans la concrétisation de l’alignement du droit marocain de la sécurité du transport aérien.....	171
CHAPITRE II : L’ALIGNEMENT DU DROIT MAROCAIN DE LA SURETE DU TRANSPORT AERIEN SUR LE DROIT DE L’UNION EUROPEENNE	175
Section 1 : La conformité du droit euro-marocain de la sûreté du transport aérien à la Convention de Chicago et son annexe 17	176
§1. L’alignement du droit de l’Union européenne de la sûreté du transport aérien sur le droit de l’OACI	178
§2. L’alignement du droit marocain de la sûreté du transport aérien sur le droit de l’OACI	226
Section 2 : Le terrorisme aérien, un alignement inachevé du droit marocain	234
§1. La dimension exclusivement interétatique de l’alignement du droit marocain.....	235
§2. L’absence d’un PNR euro-marocain	256
Conclusion générale	265
Bibliographie générale.....	267
annexes.....	288
table des matieres	289

RESUME

La coopération bilatérale internationale se fonde sur une coopération normative. Le plus souvent, celle-ci est appelée harmonisation ou convergence normative. Pourtant, aujourd'hui, une nouvelle forme de coopération surgit dans le cadre de la relation Union européenne – Etats tiers. Celle-ci sera qualifiée d'alignement normatif. En effet, ce nouveau concept vise au-delà d'une convergence entre systèmes juridiques. C'est la nouvelle configuration de la relation aérienne euro-marocaine

ABSTRACT

International bilateral cooperation is based on normative cooperation. Most often, this is called harmonization or normative convergence. Yet today, a new form of cooperation is emerging in the context of the European Union - Third States relationship. This will be qualified as normative alignment. Indeed, this new concept aims beyond a convergence between legal systems. This is the new configuration of the Euro-Moroccan air link.

MOTS – CLES

Alignement normatif, accord euroméditerranéen, convergence, Etat associé, jumelage institutionnel, politique européenne de voisinage, Statut avancé.