

Bibliographie de droit aérien

Extrait de la Revue de Droit Aérien et Spatial N° 3-2020 (aux Editions PEDONE) par Pascal DUPONT

Droit aérien africain, Hamadi Gatta Wague, Pédone, 258 p.

Paru aux éditions Pédone en octobre 2019 et préfacé par Philippe Delebecque, cet ouvrage apporte une contribution décisive à un sujet peu étudié : l'étude du droit aérien africain. Il est structuré en deux parties - les régulations du droit aérien africain par les institutions et les normes internationales et celles assurées par les institutions et les normes africaines - qui permettent de saisir l'importance des sources de cette discipline qui s'appliquent à 54 Etats représentant 17% de la population mondiale, en même temps que celles de ses acteurs, au travers de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (Asecna), des compagnies aériennes dont l'emblématique *Air Afrique* issue du Traité de Yaoundé du 28 mars 1961 et de plusieurs institutions à caractère régional. Hamadi Gatta Wagué rappelle tout d'abord que le droit aérien africain résulte tout autant des sources du droit international, régional et national qui régit la troisième dimension, que du rôle majeur exercé par les Etats de ce vaste continent dans l'élaboration du multilatéralisme aérien issu des conventions de Chicago et de Varsovie. Mais l'Afrique a su aussi, et avec succès, se doter d'institutions originales prenant en charge l'aviation civile. Tel est le cas de l'Asecna, créée par la Convention de Saint-Louis du Sénégal du 12 septembre 1959, modifiée par la Convention de Dakar du 25 octobre 1974, puis par le Protocole de Paris auxquels se sont substitués la Convention de Libreville du 28 avril 2010, adoptée à la suite des attentats du 11 septembre 2001, afin d'intégrer l'enjeu de la sûreté aérienne dans les activités de cette organisation internationale. Regroupant 18 États membres, cette agence est la plus ancienne institution de coopération et d'intégration africaine et malgache. assure le service d'information en vol, le contrôle en route, le contrôle d'approche et d'aérodrome et la gestion d'un certain nombre d'installations au sol, ainsi que des moyens de lutte anti-incendie. Cette agence gère un espace aérien d'environ 16 millions de km², soit 1,5 fois la superficie de l'Europe. La gestion régionale du droit aérien africain est également assurée par d'autres institutions, dont l'Union Africaine (UA) et la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) ou encore les organismes à vocation dite sous-régionales tels les Communautés économiques d'Afrique de l'Ouest, Centrale, Orientale et Australe. A juste titre, l'auteur souligne que l'unification de ces structures sur le modèle de l'Union Européenne pourrait contribuer au développement de l'aviation civile africaine, dont une large part des compagnies restent encore placées sous le contrôle des Etats qui ont conservé la majorité des capitaux. Tous ces instruments démontrent que la place de l'Afrique dans le droit aérien international est beaucoup plus importante qu'il n'y paraît : à l'OACI, plus d'un Etat membre sur quatre fait partie du continent africain.

Transport et sécurité, ouvrage collectif sous la direction de Laurent Sigouir¹, LexisNexis, 2019, 440 p.

Comme le souligne à juste titre Christian Paulin dans sa préface, « dans le milieu du transport, la sécurité est une préoccupation constante des professionnels ». Si la sécurité concerne toutes les structures et tous les acteurs du transport, elle intéresse tout autant l'opération matérielle de transport que le contrat de transport proprement dit, deux thématiques qui constituent le plan de cet ouvrage marqué par l'approche multimodale de la matière. Les aérienistes pourront se référer aux contributions de Fabien Vallée

¹ Ont contribué à cet ouvrage : Christophe Albiges, Nicolas Balat, Delphine Bazin-Beust, Isabelle Bon-Garcin, Patrick Chaumette, Vincent Correia, Mireille Couston, Philippe Delebecque, Thibault Douville, Marie-Pierre Dumont, Loïc de Graëve, Jérémy Heymann, Julien Icard, Peter Langlais, Olivier Le Bot, François Mandin, Sébastien Martin, Christophe Maubernard, Alicia Mázouz, Francis Megerlin, Arnaud Montas, Florence Nicoud, Jean-Yves Pabst, Barbara Palli, Bertrand Pauvert, Louis Perdrix, Florent Petit, Stéphane Piedelièvre, Gaël Piette, Stéphanie Porchy-Simon, Gwénaële Proutière-Maulion, Robert Rézenthel, Fabien Vallée.

consacrées à la politique de sûreté du transport aérien en France, de Christophe Maubernard sur les accords relatifs aux données des dossiers passagers (*Passenger Name Record* ou PNR) dans l'aérien, de Vincent Correia sur l'apport du règlement n°2018/1139 au système européen de la sécurité aérienne, ou encore de Nicolas Balat et Alicia Mázouz sur les aéronefs sans pilote à bord, un thème qui est au cœur de la loi n°2016-1428 du 24 octobre 2016 *relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils*. On retiendra également l'article de Thibault Douville intitulé « Cybersécurité et transport » qui rappelle que le secteur des transports n'est nullement épargné par les cybermenaces qui ont fait l'objet de recommandations de l'OACI dès 2011, d'un régime juridique propre aux opérateurs d'importance vitale avec la loi n° 2013-1168 du 18 décembre 2013 *relative à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale* ou plus récemment de la directive 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 *concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union*, toujours en vigueur. Enfin, la relation entre transport et sécurité est illustrée par la question de la sécurité juridique du contrat de transport développée par Philippe Delebecque qui prend tout son sens avec l'adoption de la loi n° 2018-287 du 20 avril 2018 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations.

L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien - Regards civilistes sur le règlement n°261/2004, Nicolas Balat, Jérémy Jourdan-Marques, Laurent Siguoir, LexisNexis, 2019,155 p.

Cet ouvrage constitue la retranscription des actes d'un colloque coorganisé le 4 avril 2019 à Valenciennes par les Université des Antilles et de Lille ainsi que l'Université polytechnique Hauts-de-France. Quinze ans après son entrée en vigueur, le règlement 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* continue de susciter un contentieux juridictionnel particulièrement abondant. Son importance est majeure, puisqu'il suffit qu'une situation de « surbooking », de retard important ou d'annulation de vol apparaisse - hypothèses qui se présentent quotidiennement ou presque - pour que celui-ci ait vocation à s'appliquer. Systématiquement, l'intégralité des passagers du vol est concernée par les obligations d'assistance, de prise en charge, voire d'indemnisation. Malgré la fréquence de sa mise en œuvre, le règlement est pourtant loin d'avoir livré tous ses secrets tandis que la proposition de sa révision entreprise en 2013 n'a pas encore abouti. Sur la base de ce constat, les « regards civilistes » portés sur ce règlement traitent successivement des sources du droit et des obligations, envisagées sous l'angle de la relation et de la réparation. S'agissant des sources du droit aérien des passagers, Philippe Delebecque rappelle utilement le caractère très technique du champ d'application matériel et spatial de ce texte, dont l'articulation avec les conventions internationales de Varsovie et de Montréal est présentée par Stéphane Piédelièvre. L'apport du règlement n°261/2004 sur l'effectivité du droit de la consommation fait l'objet d'une contribution d'Isabelle Bon-Garcin qui rappelle qu'en France la Cour de cassation assimile le passager aérien à un consommateur et que la Cour de Justice de l'Union a incontestablement amélioré la situation - matérielle - du passager. Les praticiens comme les spécialistes du contentieux prêteront une attention particulière aux articles de Laurent Siguoir consacrés à l'inexécution involontaire de ses obligations par le transporteur aérien soumis au règlement n°261/2004 ou à la thématique de l'indemnisation des passagers envisagés sous ses aspects substantiels par Thibault Douville et procéduraux par Jérémy Jourdan-Marques. Dans ses propos conclusifs, Xavier Delpech souligne le « mariage plus que de raison » qui semble unir le règlement européen et le droit civil, ce qui se vérifie à la fois sur la question du droit de la preuve et de celui des obligations.

Pascal M. Dupont.