

L'UNIFICATION DU DROIT AÉRIEN

Quand l'aviateur prend son vol, d'un seul coup d'aile il échappe à la souveraineté de l'Etat territorial et aux règles posées pour la conduite des individus. Les hommes avaient soigneusement séparé les propriétés privées, borné les terres et fait du Terme un dieu, dressé des murs et clôturé les champs. Les Etats avaient dessiné les lignes sinueuses des frontières et lutté des années pour déplacer les poteaux qui les marquent. Chaque pièce de terre était payée à prix d'or, chaque lambeau de patrie à prix de sang. Etats et propriétaires, divisant le sol, avaient établi les limites de leurs droits. Toutes ces dépenses, tous ces sacrifices tombaient inutiles le jour où l'avion vainqueur survolait les frontières et les bornes. L'aviateur montait au ciel inconnu « dans la gloire du risque et le dédain superbe de la sécurité ». Etant au-dessus de la terre, il pouvait croire avoir échappé aux lois.

On n'échappe pas aux juristes. Ils n'ont pas besoin de poursuivre les aviateurs dans les airs ; ils attendent tranquillement l'heure où l'aéronef fatigué se posera sur le sol. On n'échappe pas aux juristes, car ils représentent le souci de l'ordre et de la sécurité. Avant même que nul ait pu songer à la conquête des airs, ils avaient, créant le droit, regardé le ciel et l'avaient annexé à la terre. La propriété du sol, dit l'article 552 du Code Civil, comporte la propriété du dessus et du dessous ; elle va *usque ad coelum*, disaient les anciens auteurs. Et puisque le ciel est propriété privée, la souveraineté de l'Etat, de même qu'elle s'étend sur la mer, montera dans le ciel. L'aéronef qui le parcourt doit montrer le signe de sa sujétion en arborant le pavillon de l'Etat auquel il se soumet. Et si les règles communes ne conviennent pas à la navigation aérienne, on lui donnera des lois.

Le premier mouvement des aviateurs fut d'effroi. Avoir conquis un domaine nouveau, être les premiers à le parcourir sans y rencontrer d'obstacles, se croire libres dans un monde qui n'a jamais connu de droit, et se sentir atteints par ces innombrables

dispositions législatives et réglementaires que les hommes qui n'ont pas quitté le sol forgent pour ces activités turbulentes ! La loi ne tombait plus du ciel sur la terre ; pour la première fois elle montait de la terre vers le ciel. Cette contrainte paraissait d'autant plus pénible que l'aviation sortait d'une guerre brûlante, que pendant plusieurs années les hommes avaient parcouru les airs en anges exterminateurs, une loi terrible leur prescrivant de nuire pour faire leur devoir.

Je me souviens avoir défendu, au Congrès de droit aérien de Paris en 1921, cette idée que l'aviation devait demander des lois. Quelques-uns étaient effrayés à l'idée de réclamer eux-mêmes des règles qui les gêneraient. Mais la plupart furent vite convaincus que puisqu'on ne pouvait échapper à l'empire des lois, mieux valait en créer une particulière que se soumettre à l'application des règles communes. Déjà d'ailleurs la jurisprudence leur avait donné un avertissement. L'aéronef a beau voler dans les airs, il part de la terre et il y arrive. Le Code de commerce réglemente tous les transports « par terre et par eau ». Sous cette dénomination il vise tous les contrats de transport par quelque mode que ce soit à l'exclusion du transport maritime. Il faut donc appliquer les règles du Code de commerce aux transports aériens. Et de fait le tribunal de la Seine avait décidé qu'il fallait étendre à ces transports la loi du 17 Mars 1905 qui interdit les clauses de non responsabilité dans le transport, solution pratiquement absurde et contre laquelle j'ai lutté longtemps sans succès (1).

Mieux valait une loi particulière. La navigation maritime a la sienne. On ne pouvait l'appliquer telle quelle à la navigation aérienne, mais on pouvait s'en inspirer. La loi du 31 Mai 1924 est venue établir un petit code de la navigation aérienne. Cette loi, préparée par la Société d'Etudes Législatives qui avait bien voulu m'en confier la rédaction, est une des plus complètes qu'il y ait sur le droit aérien. Mais, dans la plupart des pays, il existe à l'heure actuelle une loi plus ou moins parfaite ou détaillée sur la navigation aérienne (2).

Les juristes ont tressailli de joie. Depuis longtemps ils avaient conquis la terre et la mer, mais leur empire sur le ciel restait théorique. Désormais le ciel allait connaître la loi de

(1) La Cour de Cassation, dans un arrêt du 12 Mai 1930, D. H. 1930, 340 et D. 1932-1-5, note G. Ripert, a cassé la décision de la Cour d'appel de Paris et a admis la validité des clauses d'irresponsabilité.

(2) V. à ce sujet l'ouvrage de M. Trancu-Iasi.

l'homme. Une discipline nouvelle était créée. Il y avait un droit aérien. L'aviateur pouvait désormais s'envoler, il n'échapperait plus aux lois.

Mais quelles lois ? L'aviateur parti de Londres abandonnait au milieu de la Manche le vieux droit anglais traditionnel pour passer sous le droit français aux conceptions logiques et claires ; puis, franchissant le Rhin, il connaissait le droit germanique aux subtiles complications ; piquant vers le Sud, il rencontrait le droit suisse peu favorable aux hardiesses de la circulation ; puis, à son gré et en quelques heures, il se soumettait successivement au droit autrichien, au droit hongrois, au droit tchèque, au droit roumain. Des lignes qu'il ne parvenait même pas à discerner marquaient la limite des législations applicables. Voltaire disait, faisant allusion à l'ancienne diversité de nos coutumes, qu'en France on changeait de lois aussi souvent que de chevaux. Du moins y avait-il un droit commun coutumier et un droit romain universel. Mais aujourd'hui l'aviateur parcourt en quelques heures une Europe dans laquelle chaque Etat s'est donné un droit strictement national. Et que dire du voyage d'un Zeppelin ? Lorsqu'il revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois du monde.

Ce n'est pas seulement une succession de lois applicables, c'est un cumul, car nul ne soutient qu'un aéronef puisse être complètement soumis à la loi de l'Etat dont il survole le territoire. Il emporte dans les plis de son pavillon sa loi personnelle ; chacun des hommes qui y montent a la sienne propre ; il passe au-dessus de territoires qui en connaissent une autre ; le contrat de transport a été conclu dans un pays ; il s'exécute dans un ou plusieurs autres. Quelle loi faut-il appliquer ? Les juristes s'excitent sur ces problèmes qui n'ont pas encore été résolus par la jurisprudence. Leur imagination prévoit tous les incidents de la vie à bord, les naissances, les décès, les mariages même, et aussi les délits et les crimes. On songe aux collisions en l'air, à l'assistance prêtée ou refusée. On imagine l'aéronef en haute mer où ne règne plus aucune souveraineté territoriale. Conflits de lois et conflits de compétence, voilà les perspectives offertes à la navigation aérienne.

Il est apparu que l'effort de codification fait dans chaque pays était presque inutile car le souverain territorial ne pouvait prétendre régler la navigation aérienne internationale. Alors s'est

imposée cette idée qu'il fallait arriver à l'unification internationale du droit aérien.



Aucune œuvre d'unification législative internationale n'apparaît plus désirable que celle de cette unification.

Le droit maritime recherche lui aussi l'unification. Les transports par mer ont été régis autrefois par des usages communs aux populations qui vivaient sur le littoral d'une même mer. Le *Consulat de la mer* et les *Rôles d'Oléron* nous sont restés comme témoignages de cette ancienne unité des coutumes. La codification du droit au XIX^e siècle a brisé cette unité et, depuis 1905, la Conférence diplomatique de Bruxelles travaille à l'unification internationale du droit maritime.

Un effort semblable a été fait pour les transports par chemins de fer : la Convention de Berne a substitué aux règles édictées dans chaque pays un règlement des transports internationaux par voie ferrée.

Depuis la fin de la guerre l'*Organisation des communications et transit* de la Société des Nations a pris l'initiative de toutes les mesures tendant à faciliter les échanges internationaux.

Mais, si l'œuvre d'unification est utile pour tous les transports, elle est une nécessité absolue dans les transports aériens. Cette navigation nouvelle n'obéit pas à des usages établis qui seraient communs à tous les peuples. Elle est née à une époque où le droit avait cessé d'être coutumier pour être presque complètement écrit. Elle est tombée sous l'application des lois nationales avant même qu'ait pu se créer par la pratique un usage international. Elle n'a pu connaître cette période purement coutumière qu'a connue la navigation maritime.

D'autre part l'exploitation a été d'un seul coup une exploitation internationale. A l'intérieur d'un pays les transports aériens existent, mais ne sauraient avoir une grande importance. De grandes lignes relient les capitales de tous les Etats. C'est dans le transport rapide à grande distance que triomphe l'avion. L'industrie est née avec un caractère international.

L'idée de l'unification du droit aérien s'est par suite imposée tout de suite. Elle apparaissait relativement facile pour deux raisons.

La première c'est que les conditions matérielles de l'explo-

tation sont partout les mêmes. La science moderne ne connaît pas de frontières. Les secrets de fabrication ne sont plus jalousement gardés ; les inventions faites sont communes à tous les peuples. Des avions semblables portent des pavillons différents. Souvent sur une même ligne de navigation ces différents pavillons concourent à la même exploitation. Les différences de civilisation, de morale, d'esprit, d'intérêts, qui créent la différenciation juridique, n'existent pas plus pour la navigation aérienne que pour la navigation maritime.

La seconde raison — et celle-là est particulière à la navigation aérienne — c'est qu'il n'y a pas de tradition juridique imposant ou conseillant telle solution. Il n'est pas à craindre que l'on vous applique le droit fait pour votre grand-père, pour reprendre le mot de Goethe. Un droit nouveau va être créé d'un seul coup par l'activité du législateur. Il peut être créé national ou international. Autant nous éviter la tâche ultérieure de l'unification en le créant comme un droit international.

Ne nous laissons pas pourtant convaincre trop facilement de la facilité de l'œuvre d'unification. Au début des Congrès Internationaux, dans les paroles faciles que dicte l'enthousiasme ou l'amitié, on affirme volontiers que rien ne sera plus aisé. A l'expérience les difficultés apparaissent. Elles sont nombreuses.

Tout d'abord quand on affirme que l'exploitation est la même dans tous les pays, il faut se souvenir que cette exploitation ne présente pas seulement un intérêt commercial. C'est la guerre qui a développé l'aviation ; des préoccupations de défense nationale et de puissance militaire assiègent encore ceux qui ont la charge de diriger un ministère de l'air. Sans même parler du problème militaire, il est certain qu'une puissante flotte aérienne est pour un pays un signe de grandeur nationale, un moyen d'expansion économique. Les Etats s'efforcent de développer leur flotte d'avions, de soutenir la navigation commerciale. Mais ils demandent à reconnaître les leurs. Les aéronefs ont une nationalité et chaque Etat détermine les conditions auxquelles il l'octroie. L'aéronef national se couvre à l'étranger de son pavillon, prétend demeurer sous l'empire de cette loi qui le régit. Les Etats veulent interdire le survol ou ne le permettent que dans certaines conditions. Les traités de paix ont donné des règles précises sur la circulation aérienne. La Convention Internationale de 1929 a groupé un certain nombre d'Etats en une

Union pratiquant la liberté de la navigation (1). Des accords bilatéraux ont été conclus entre d'autres Etats. Dans toutes ces conventions les juristes ont dû céder la place aux hommes politiques. Ils ne sont pas les maîtres absolus d'un droit nettement marqué encore d'un caractère politique.

D'autre part, et pour s'en tenir au caractère économique de l'exploitation, les intérêts de tous ne sont pas les mêmes. Tous les pays n'ont pas de flotte aérienne ; tous sont survolés. Ceux qui veulent développer leur flotte réclament la liberté de la navigation. Ceux qui n'ont pas d'avions sont uniquement préoccupés de la sécurité de leurs habitants. Un problème nouveau de responsabilité est né : la réparation du dommage causé aux personnes et aux biens se trouvant à la surface. Tout le monde ne l'envisage pas dans le même esprit. D'autres problèmes économiques d'ailleurs se posent, ceux de la propriété de l'aéronef, du crédit réel, des servitudes à créer pour l'exploitation des aérodromes, de l'accès à la mer pour les Etats qui n'ont pas de littoral maritime, du régime des ports et des rivières. Là encore les juristes ne sont pas les maîtres. Trop d'intérêts sont en jeu, et trop différents, pour qu'on leur permette de tailler librement les faces de ce droit nouveau.

Enfin seraient-ils seuls en présence, sans intérêts nationaux à défendre, que leur accord apparaîtrait parfois malaisé. Le droit aérien présente cette particularité remarquable, qu'une exploitation nouvelle encore rudimentaire naît à un moment où la technique juridique est déjà très perfectionnée. Ce qu'il faudrait peut-être à cette navigation dans l'enfance ce serait les règles très simples d'un droit primitif. Nous ne saurions nous résoudre à nous en contenter. Les problèmes de la conclusion du transport, de la responsabilité civile, du transfert de propriété, des sûretés réelles, sont depuis des siècles sans cesse étudiés par des générations de juristes. Nous arrivons aujourd'hui à la discussion, riches mais lourds de tant de science acquise, et nous essayons d'appliquer cette science à un jeune instrument d'activité. La chose est d'autant plus difficile que notre science du droit n'est pas une science universelle. Si les principes qui l'inspirent et la dominent sont les mêmes partout, la technique est diverse. La similitude des mots cache quelquefois la diversité des conceptions. Qu'y a-t-il par exemple de plus différent que le droit

(1) V. Roper, La Convention internationale de 1929 sur la navigation aérienne, Thèse de doctorat, Paris 1930.

français ou le droit anglo-saxon, encore que ces deux droits s'appliquent à des peuples de civilisation matérielle identique et qui ne sont séparés que par quelques kilomètres de mer.

Telles sont les difficultés de tout genre qui se dressent devant ceux qui tentent d'unifier le droit aérien. Elles sont plus ou moins grandes suivant la manière dont on entend l'œuvre d'unification.

*
**

Il existe en effet plusieurs procédés d'unification du droit.

(1) Le premier consiste dans la création de *règles conventionnelles uniformes*. Il a le grand avantage de permettre la discussion de ces règles par les intéressés, leur modification facile, leur adoption ou leur rejet suivant les circonstances. Ce sont tous les avantages de la liberté contractuelle. L'exemple le plus connu de pareilles règles est dans la navigation maritime les célèbres Règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes. Mais il n'est point facile de réaliser une pareille entente et d'appliquer volontairement des règles facultatives. Quand l'*International Law Association* a voulu en 1921 reprendre ce procédé, elle est bien arrivée à faire adopter les Règles de La Haye sur les transports par connaissements, mais n'a pu les faire appliquer (1). Au surplus le procédé n'est possible que si les règles conventionnelles adoptées ne se heurtent pas, dans les pays où elles doivent s'appliquer, à des règles légales déclarées d'ordre public. Or à l'heure actuelle de telles règles se multiplient : ainsi en France la responsabilité du transporteur est aujourd'hui régie par des règles impératives. (L. 17 mars 1905 mod. art. 103 C. com.). L'unification désirée vient se briser contre ces règles.

(2) S'il faut recourir à une convention internationale l'objet le plus simple de cette convention sera le *règlement des conflits de lois*. La convention peut se borner à dire que la propriété de l'aéronef sera régie par sa loi nationale, le contrat de transport par la loi du lieu de la conclusion, la responsabilité envers les tiers par la loi territoriale, etc. Ce procédé est commode parce qu'il respecte la diversité des lois nationales et donne pourtant les moyens de résoudre les conflits. Mais la convention conclue

(1) Ces règles ont été transformées en Convention internationale par la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922. *Georges Ripert*, Droit maritime, 3^e éd., t. II, nos 1814 et s.

est plus satisfaisante pour les juristes que pour les intéressés. La détermination de la loi applicable supprime bien, au cas où la difficulté est née, toute incertitude sur la solution du conflit. L'exploitant n'en est pas moins obligé de connaître toutes les lois qui peuvent lui être applicables et de s'y soumettre. Si par exemple on décrétait que la responsabilité envers les tiers sera régie par la loi territoriale, les exploitants seraient obligés, pour calculer l'étendue de leur responsabilité et se garantir par l'assurance, de connaître toutes les lois qui, dans les divers pays survolés par leurs avions, déterminent la responsabilité de l'exploitant. C'est pour cette raison que pour le droit maritime ce procédé d'unification tout d'abord envisagé a été abandonné.

3) On a préféré un procédé plus énergique, la *création d'une règle internationale* applicable dans tous les pays signataires de la convention. La Conférence de Bruxelles pour l'unification du droit maritime crée des règles internationales (1). L'exemple était donné, il a été suivi par le droit aérien. Sans doute on rencontre alors toutes les difficultés que j'ai exposées, tous ces obstacles d'ordre politique, économique, juridique que j'ai analysés. Mais si on en triomphe on a une règle applicable en tous lieux, facile à connaître à l'avance. Son champ d'application est parfois un peu malaisé à déterminer, du moins quand il l'a été, on a un droit qui, pas plus que l'avion, ne s'arrête aux frontières.

4) L'unification internationale du droit par l'adoption de ces conventions arrive à ce résultat singulier qu'il y a dans chaque pays deux droits applicables, le droit de la convention pour le champ d'application qu'elle détermine, le droit national en dehors de ce champ. Par exemple si on adopte une convention sur les transports aériens internationaux en France, nous aurons deux droits aériens, celui de la convention au cas où le transport aura un caractère international et celui de notre loi française au cas où le transport aura un caractère national. Cette dualité de législations est fâcheuse et elle apparaît particulièrement choquante si par hasard la règle internationale est plus parfaite que la règle nationale.

Il n'y a qu'un moyen d'éviter cet inconvénient, c'est de *conformer la législation nationale aux règles internationales*. C'est ainsi qu'en droit maritime, après le vote des deux con-

(1) *Georges Ripert, Droit Maritime, 3^e éd., T. I, N^o 81.*

ventions sur l'abordage et sur l'assistance en mer, presque tous les pays signataires des conventions ont modifié leur législation pour adopter les principes posés par ces conventions.

Cette unification complète est un idéal auquel il faut essayer d'arriver. On a malheureusement parfois assez de peine à traduire dans une loi nationale, qui doit être inspirée par le génie propre d'un peuple, des règles adoptées dans une conférence internationale à la suite de discussions et de transactions où l'on sacrifie volontiers l'harmonieuse technique et la pureté de la langue. D'autre part il faut que le Parlement consente à une abdication de sa souveraineté puisque la loi qu'il doit voter représente non sa volonté propre, mais la volonté des Etats adhérents à la convention. Cette abdication serait dictée par la sagesse, mais ce n'est pas toujours la sagesse qui dicte les décisions des assemblées.

Telle est, envisagée en théorie, la manière dont se présente l'œuvre d'unification du droit aérien. Voyons maintenant ce qui a été fait (1).



En 1900 Fauchille attira l'attention de l'Institut de Droit International sur les problèmes nouveaux qu'allait faire naître la navigation aérienne et l'Institut en délibéra dans sa session de Neufchâtel en 1910. Vers la même époque l'*International Law Association* dans ses Conférences de Paris de 1912 et de Madrid de 1913 créait l'*Aviation Comitee*. La *Fédération Aéronautique Internationale* se constituait à Bruxelles en 1913. Le *Comité Juridique International de l'Aviation* était fondé à Paris en 1911 et tenait session à Genève en 1912 et à Francfort en 1913. Enfin en 1910 une *Conférence Internationale de la navigation aérienne* était, sur l'initiative de la France, tenue à Paris et réunissait les représentants des 18 Etats européens.

Tout cela représente l'effort fait avant la guerre. On hésitait un peu, comme il est naturel. Nul ne savait au juste ce que pourrait devenir l'invention nouvelle ; aucun pays n'avait encore de droit aérien.

La guerre éclate et cette solidarité que l'on voulait créer entre les peuples pour la conquête de l'air apparaît tout à coup

(1) Henry Coüannier, *Eléments du droit aérien*, Paris 1925. Dans cet ouvrage on trouvera une histoire complète de l'unification du droit aérien.

comme une amère dérision. L'aviation devient un moyen de défense ou de lutte, et, quand la paix est enfin revenue, la première mesure à laquelle on songe est de restreindre les possibilités militaires de l'Etat agresseur. Le Traité de Versailles (art. 315 à 320) détermine les conditions auxquelles l'Allemagne devra soumettre son aviation militaire (1).

Mais cela ne saurait suffire. Les Puissances alliées ont besoin de fixer les règles suivant lesquelles seront établies leurs communications aériennes. Elles concluent la Convention portant règlement de la navigation aérienne du 13 Octobre 1919, qui groupait primitivement 27 Etats et en réunit 20 aujourd'hui encore (2). Cette convention pose le principe de la souveraineté de l'Etat sous-jacent sur l'espace atmosphérique. Peut-être un jour jugera-t-on que cette reconnaissance de souveraineté est une fâcheuse entrave à la liberté de la navigation. Elle a paru indispensable au moment où les Etats sortaient d'une guerre au cours de laquelle l'aviation avait semé la terreur.

La Convention de 1919 a prévu l'organisation d'une *Commission Internationale de la navigation aérienne*, dite *CINA*, aux réunions périodiques, chargée de réviser la convention et de maintenir le contact entre les Puissances signataires.

Tous les Etats n'adhèrent pas à la convention de 1919 et la révision de cette convention a été récemment envisagée pour favoriser leur adhésion. D'autre part le *Congrès Ibéro-Américain*, tenu les 25-30 Octobre 1926 sur l'initiative du Gouvernement espagnol, a créé une autre union basée d'ailleurs sur des principes semblables (3).

Je laisse de côté dans cette étude ces conventions qui touchent uniquement au droit public pour m'en tenir à l'unification du droit privé. Il faut seulement observer que la séparation du droit public et du droit privé n'a pas dans la pratique la netteté que les juristes se plaisent à lui donner et que, par exemple, les questions de nationalité et de propriété ne peuvent être réglées qu'en tenant compte de ces accords internationaux de droit public.

Dans les travaux d'unification du droit privé il faut distinguer l'œuvre purement scientifique et l'œuvre officielle.

La première place dans l'ordre scientifique appartient au

(1) *Henry Coüannier, op. cit., n° 17.*

(2) *Henry Coüannier, Examen des principes de la Convention portant règlement de la navigation aérienne.*

(3) *A. Giannini, La convenzione Ibero-americana per la navigazione aera.*

Comité juridique international de l'aviation. Reprenant après la guerre ses travaux interrompus il a travaillé sans relâche à l'élaboration du Code de l'Air. Dans ses Congrès de Monaco (1921), Prague (1922), Rome (1924), Lyon (1926), Madrid (1928), Budapest (1930), il a étudié la plupart des problèmes nouveaux posés par la navigation aérienne tant au point de vue du droit public qu'au point de vue du droit privé et c'est dans ce Comité que les Gouvernements sont venus plus tard prendre leurs experts juridiques. Affranchi de toute tutelle administrative, il peut dire en toute indépendance quels sont les principes qui lui paraissent les meilleurs pour le développement de la navigation aérienne. Il ne nous déplaît pas de constater que dans ce Comité international les Français, qui ont été les fondateurs de l'œuvre, ont conservé une place prépondérante.

Il faut citer à côté de ce Comité *l'International Law Association* qui, dans ses Congrès de Portsmouth (1920), La Haye (1921), Buenos-Aires (1922), Stockholm (1924), Vienne (1929), s'est occupé de certains problèmes et la *Chambre de commerce internationale* qui a créé une Commission de Transports par Air pour suivre ce mouvement juridique international.

Je signale enfin pour mémoire, aidant ces comités juridiques de leurs conseils techniques, les *Congrès de navigation aérienne* (Paris 1921, Londres 1923, Bruxelles 1925) et *l'Association internationale de trafic aérien*, dite IATA, fondée à La Haye en 1919 et qui groupe les compagnies de transports aériens.

J'ai hâte d'arriver à l'œuvre officielle. Elle est due à l'initiative de la France. En 1923 le Gouvernement français invita les différents gouvernements à accepter la réunion d'une Conférence Internationale où seraient discutées les questions de droit privé touchant les transports par air et en particulier la question de la responsabilité du transporteur. Chose curieuse, il y eut des défiances et certains Etats demandèrent des précisions. Pour faire tomber ces hésitations le Gouvernement Français fit établir un avant-projet de convention. Devant cette rédaction les défiances s'apaisèrent. Le 27 Octobre 1925 put être réunie à Paris la première *Conférence internationale de droit privé aérien* sous la présidence de M. P. Et. Flandin ; 43 Etats s'y étaient fait représenter ; 25 adhérèrent à un projet de Convention sur la responsabilité du transporteur (1).

(1) Georges Ripert, La Responsabilité des transporteurs aériens d'après le projet de la Conférence internationale de Paris, de 1925.

La Conférence de droit privé ne s'en tint pas là. Elle établit un programme général des travaux d'unification du droit privé aérien et, comprenant qu'il fallait une longue préparation si on voulait aboutir à la conclusion d'accords, elle demanda la constitution d'un Comité permanent.

Ce Comité a été créé en 1926, sur l'initiative de la France, sous le nom un peu long de *Comité international technique d'experts juridiques aériens*. La pratique l'a abrégé en prenant simplement les initiales de ces mots et le CITEJA a été installé à Paris. Il groupe un grand nombre d'Etats, car beaucoup y ont adhéré qui ne font pas partie de la CINA, par exemple l'Espagne, la Suisse, l'Allemagne, les Républiques Soviétiques. Il forme un organisme international doté d'un budget propre avec une contribution égale de chaque Etat adhérent (1).

Le CITEJA a adopté un plan rationnel pour ses travaux. Il s'est divisé en quatre commissions : la première s'occupe de la nationalité, de la propriété et des droits réels, la seconde des transports, la troisième de la responsabilité envers les tiers et des assurances, la quatrième du personnel et des passagers.

Le projet de convention de Paris de 1925 sur la responsabilité du transporteur ayant soulevé certaines objections, c'est à la deuxième commission que revient le soin de les examiner. Elle estima qu'il fallait élargir ce projet et établir une convention sur le transport international par air. L'expert juridique de la Belgique, M. Devos, rapporteur de ce projet, s'appliqua à le mettre au point avec une remarquable précision, et, dans sa session de Madrid de 1929, le Comité put transmettre au gouvernement français un texte qui avait l'assentiment de tous les experts.

La deuxième Conférence internationale de droit privé aérien, tenue à Varsovie du 4 au 12 Octobre 1929, a transféré ce projet en convention. Cette Conférence réunissait les délégués de 33 Etats. Treize Etats avaient donné à leurs délégués des pouvoirs suffisants pour signer la convention. D'autres y ont adhéré par la suite, notamment la Roumanie.

En votant cette Convention, la Conférence a exprimé le vœu que ces travaux d'unification soient activement poursuivis. Dans sa session de 1930 tenue à Budapest, la Commission a mis au

(1) Les experts pour la France sont MM. Laurent Eynac, ancien ministre de l'air ; de Geouffre de La Pradelle et Ripert, professeurs à la Faculté de droit de Paris ; Vivent, sous-directeur au Ministère de l'air ; Pillault, du Ministère des Affaires Etrangères.

point un projet de convention sur la responsabilité envers les tiers.

Il me reste, à dire en quelques mots quels sont les résultats acquis, c'est-à-dire à analyser rapidement cette convention de Varsovie de 1929 qui va régler, dès qu'elle sera ratifiée, les transports internationaux par air.

Il n'a pas été facile de délimiter la portée d'application de la Convention. On a défini le transport international celui dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux pays différents, mais il a fallu également y faire rentrer les transports effectués entre deux lieux situés dans un même pays, quand une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat (art. 1). Les transports purement nationaux restent soumis à la législation intérieure de chaque Etat. Il appartiendra à ces Etats d'examiner s'il leur convient de maintenir une loi interne différente de la loi internationale ou s'il ne serait pas plus simple, à l'exemple de la législation maritime, de modifier leur législation nationale pour y introduire les règles posées par la convention internationale.

La Convention de Varsovie dénomme les titres de transport : *lettre de transport aérien* pour les marchandises, *billet de passage* pour les voyageurs, *bulletin de bagages* pour les objets à usage personnel que les voyageurs transportent avec eux. Elle règle minutieusement la forme des titres et les mentions qui doivent y être apposées. Etant donnée l'application internationale de la règle, il est impossible de recourir aux décrets d'application ; il faut donc nécessairement tout régler dans le texte de la convention.

Je n'insiste pas sur cette réglementation ; je tiens pourtant à signaler le caractère original de la sanction qui a été imaginée pour en assurer l'observation. Si les formes prescrites n'ont pas été respectées, le contrat n'en reste pas moins valable, mais le transporteur ne bénéficiera d'aucun des avantages prévus par la Convention et en particulier il ne pourra se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité.

Je me contente également de signaler sans y insister la réglementation par la convention internationale du droit de disposer de la marchandise en cours de route. Cette question im-

portante pour les transactions commerciales a été très discutée. Finalement on a reconnu le droit de disposition à l'expéditeur et on l'a maintenu à son profit jusqu'au moment de la remise de la lettre de transport au destinataire (art. 12 et 13).

Ce qu'il y a de plus intéressant dans la Convention, c'est la détermination de la responsabilité du transporteur. On était d'accord pour admettre le principe de la responsabilité contractuelle, c'est-à-dire l'existence d'une obligation de garantie de sécurité tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Mais il y a plusieurs manières de concevoir cette obligation et les plus sérieuses difficultés ont surgi dès que l'on a voulu la préciser comme il était nécessaire de le faire.

Il faut tout d'abord savoir à quel moment commence et à quel moment finit cette responsabilité. La discussion sur ce point a été laborieuse. Elle n'a pu aboutir tant que l'on a cherché à avoir une règle générale. On s'est décidé à formuler plusieurs règles. Pour les voyageurs, le transport aérien comprend seulement l'embarquement, le vol et le débarquement ; le voyageur ayant pleine liberté sur l'aérodrome de départ et d'arrivée et dans les escales, le transporteur ne peut répondre de lui en dehors de la période d'embarquement. Pour les marchandises la responsabilité du transporteur existe dès que la marchandise a pénétré dans l'aérodrome de départ ; à partir de ce moment elle est placée sous sa garde et il doit par conséquent en répondre.

Mais il serait rigoureux de faire peser sur le transporteur une responsabilité aussi lourde que celle établie par le droit commun. Déjà la navigation maritime nous offre l'exemple d'une exonération et d'une limitation de la responsabilité de l'armateur par l'insertion constante dans les chartes-parties et connaissements de clauses de non responsabilité et la convention de Bruxelles de 1924 a établi un régime légal d'exonération. Il y a des périls de la mer qui sont inévitables ; les chargeurs s'y exposent, il leur appartient de se faire couvrir par l'assurance. On peut dire, à plus forte raison, que le transport aérien présente à l'heure actuelle des risques qu'il est impossible de prévenir ; les passagers et les expéditeurs s'y exposent volontairement. Il est juste de tenir compte de ce caractère encore périlleux du transport aérien.

La Convention internationale demande que le transporteur fasse la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage (art. 20). On reconnaît là l'idée anglaise de

la *due diligence*. Le transporteur n'est pas obligé pour s'exonérer de faire la preuve du cas fortuit ou de force majeure libératoire ; il se contente d'établir qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir et que par conséquent aucune faute ne peut lui être reprochée. Les Anglais disent qu'il doit avoir pris toutes les « mesures raisonnables ». Ils laissent au juge le soin d'apprécier. Etant donnée la réglementation minutieuse du transport par air et le contrôle des sociétés de classification, il ne sera pas difficile de savoir si les mesures prescrites ont été prises.

Si elles l'ont été le transporteur est exonéré de tous les dommages provenant d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation du personnel. C'est l'idée du droit maritime moderne, affirmée tout d'abord par les accords conventionnels, adoptée dans le Harter Act des Etats-Unis de 1893, devenue la base des Règles de La Haye de 1921, et consacrée enfin par la Convention maritime de Bruxelles de 1924. Il est impossible au transporteur de diriger et de surveiller l'exécution technique du transport ; il est obligé de se fier entièrement à son pilote, à ses préposés. Dès lors il n'y a aucune raison pour le rendre responsable comme commettant à raison d'une faute de choix ou de surveillance et il n'y a aucune raison non plus pour faire peser uniquement sur lui les conséquences des fautes de navigation puisque les passagers et les chargeurs ont dû prévoir et calculer l'importance de ces fautes.

Le transporteur aérien jouira d'après la Convention d'une deuxième et importante faveur. La responsabilité, quand elle sera engagée, sera toujours limitée. Il y a là une règle nouvelle dans le droit, née de la transformation en règle légale d'une pratique contractuelle. Le transporteur cherche à limiter conventionnellement sa responsabilité et, dans la plupart des pays, ces clauses limitatives ont été reconnues valables tout aussi bien que les clauses pénales. Elles répondent à la nécessité pour tout exploitant de calculer l'étendue de ses risques afin de pouvoir au besoin les faire couvrir par l'assurance.

La Convention Internationale limite la responsabilité du transporteur à 125.000 francs par voyageur blessé ou tué, à 250 francs par kilog. pour les marchandises et les bagages enregistrés, à 5.000 par voyageur pour les bagages non enregistrés. Ceux qui ne voudront pas se contenter de ces chiffres seront libres, par clause spéciale, de fixer d'autres limites. Pour les marchandises en particulier l'expéditeur pourra déclarer un *in-*

térêt à la livraison et obtiendra alors, en cas de perte, le montant de l'intérêt déclaré. C'est un système emprunté à la Convention de Berne sur les transports internationaux par chemins de fer.

Ce régime établi par la Convention internationale, il ne saurait appartenir aux parties de le modifier par leurs accords particuliers. Si toute liberté leur était laissée il serait à craindre que les compagnies de navigation aérienne n'arrivassent trop facilement à imposer aux expéditeurs et aux voyageurs des clauses exceptionnelles d'irresponsabilité. En tout cas la diversité que l'on a voulu supprimer reparaîtrait. La Convention déclare frappées de nullité toutes les clauses contraires. Elle annule également toutes les clauses relatives à la détermination de la loi applicable, toutes les clauses attributives de juridiction. Elle règle elle-même la compétence des tribunaux, les délais d'exercice des actions, les recours nés des transports successifs et, s'efforçant de prévoir toutes les difficultés, donne pour toutes une solution qui sera commune à tous les Etats contractants.

On a par là une idée forcément sommaire de la Convention qui a été signée. Elle présente une telle utilité que sa ratification ne me paraît pas douteuse.

La Conférence diplomatique qui l'a élaborée ne l'a d'ailleurs présentée que comme la première étape du travail à accomplir. Il faudra dans de prochaines conférences régler internationalement la responsabilité des dommages causés aux tiers et se prononcer sur le principe de la limitation de responsabilité, établir le statut juridique de l'équipage et du commandant de l'aéronef, voir dans quelle mesure il est nécessaire de prévoir l'abordage et l'assistance, enfin et surtout examiner s'il ne faut pas imposer à tout aéronef l'assurance obligatoire.

★★

Un tel programme doit rendre modestes les ouvriers de la première heure. Nous avons hâtivement légiféré sans nous faire d'illusion sur l'avenir de cette législation. Nous sommes obligés de donner des règles pour les conditions actuelles du transport aérien, mais l'imagination la plus hardie ne peut prévoir ce que sera dans quelques années ou quelques dizaines d'années la navigation dans les airs. On sait que des avions géants pourront franchir des océans en quelques heures ou faire de longs voyages

d'exploration ; on ne sait pas quelles seront les conditions matérielles et économiques de ces transports. Il est possible que plus tard nos lois actuelles ne soient plus citées par les auteurs que comme une curiosité juridique telle que la vieille loi rhodienne du Digeste dans les traités de droit maritime.

En tout cas ce droit futur nous ne le concevons que comme un droit international. « Des frontières au ciel voyons-nous quelque trace », chantait Lamartine en 1848 dans sa Marseillaise de la paix. Sans doute l'avion a commencé par être une terrible arme de guerre et nous ne saurions songer sans frémir à l'œuvre de mort qu'on pourrait lui demander encore si la paix était un jour compromise. Ne pensons qu'à son œuvre de vie. Il met les capitales à quelques heures les unes des autres ; il franchit les frontières sans police ni douane ; il sort si vite de l'empire des lois nationales qu'elles renoncent à l'atteindre.

Dans notre société moderne, forte de tant de règles héritées, un droit nouveau se forme qui, par la volonté des princes ou des peuples, est un droit international. L'homme s'apercevant que son pays est devenu trop petit, rêve d'un droit qui sera celui de toute la Terre.

Georges RIPERT,

Professeur à la Faculté de Droit de Paris
et à l'École libre des Sciences Politiques.