BIBLIOTEKA
WYDZIAŁOWA

ÉLÉMENTS CRÉATEURS

DU

DROIT AÉRIEN

H

PAR

XII

André HENRY-COÜANNIER

Professeur de droit aérien
à l'Institut des Hautes Études Internationales
et à l'École Supérieure d'Aéronautique

13

PARIS
PER ORBEM
4, rue Tronchet

1929

WYDZIAŁOWA BIBLIOTEKA PRAWNICZA U.J.
XII-1929-Coé



1929 - Coe

KATEDRA
PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO
PUBLICZNEGO
U. J.
12205

ÉLÉMENTS CRÉATEURS

DU

DROIT AÉRIEN

Toute la Documentation du Droit Aérien

dans tous les Pays du Monde

se trouve dans la

REVUE JURIDIQUE INTERNATIONALE

DE LA

LOCOMOTION AÉRIENNE

Fondée en 1910

Publiée sous la Direction de :

André HENRY-COÜANNIER

Prix de l'abonnement annuel { **FRANCE : 50 fr.**
AUTRES PAYS : 75 fr.

PARIS

PER ORBEM, 4, RUE TRONCHET

Chèque Postal : 48-23 — Téléphone : Louvre 55-49

ÉLÉMENTS CRÉATEURS

DU

DROIT AÉRIEN

PAR

ANDRÉ HENRY-COÜANNIER

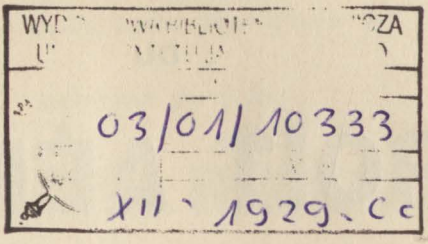
Professeur de droit aérien
à l'Institut des Hautes Études Internationales
et à l'École Supérieure d'Aéronautique

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806140408

PARIS
PER ORBEM
4, rue Tronchet

—

1929


03/01/10333
XII 1929 C C F

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DU DROIT AERIEN DES ORIGINES A LA GUERRE DE 1914

1. Le Droit aérien : ses origines, son appellation. — 2. Influence de la guerre de 1914. — 3. Les débuts de l'aviation. — 4. Eclosion d'une littérature juridique : congrès international d'aéronautique de 1889. — 5. Travaux des jurisconsultes : Fauchille et l'Institut de Droit International. — 6. L'International Law Association. — 7. Congrès de Vérone (1910). — 8. Projet de l'Aéro-Club pour réglementer la circulation aérienne (25 mars 1910). — 9. Travaux de deux autres groupements. — 10. Le Comité Juridique International de l'Aviation. — 11. Action des Gouvernements et des Parlements. — 12. Action internationale : conférence de La Haye et conférence navale de Londres (1909). — 13. Conférence Internationale de Navigation Aérienne (18 mai 1910). — 14. Accords internationaux et jurisprudence. — 15. Les deux tendances de la doctrine en matière de droit aérien.

1. Le Droit aérien : ses origines, son appellation. — Pour résoudre les conflits que font naître la diversité des intérêts et l'originalité des caractères, la science juridique s'efforce d'exprimer les principes que la morale inspire dans des lois et dans des conventions dont elle fait des règles. Les lois sont destinées à résoudre les conflits internes n'intéressant qu'un seul Etat et les conventions internationales à résoudre ceux qui intéressent plusieurs Etats ou les ressortissants de plusieurs Etats.

Pour assurer le respect des règles ainsi crées, les organismes judiciaires mis au service du Droit s'entourent autant que possible d'un apparat rigide et pompeux tendant à af-

firmer la stabilité des textes et à faciliter la fermeté des sanctions, mais le législateur lui-même n'est pas dupe et connaît l'insuffisance et la fragilité de son ouvrage. L'évolution des mœurs apporte à la morale, la marche du progrès apporte aux intérêts, des nouveautés fréquentes que l'auteur des lois ou des conventions n'avait pas prévues. Ceux qui sont chargés d'appliquer les textes s'efforcent alors, devant les conflits inattendus, à procéder par voie d'analogie, le résultat étant que plus les nouveautés se multiplient, plus les discussions se compliquent entre les hommes de lois portés à baser leurs thèses contradictoires sur d'anciens textes absolument étrangers aux cas nouveaux qu'engendre le progrès.

Il serait néfaste à l'avenir de la science juridique d'enfermer celle-ci dans des règles immuables qui ont fait leur temps. Celui-là la sert mieux qui veut que le Droit soit un ensemble de règles souples, vivantes, en perpétuel devenir. Les règles du Droit perdraient toute leur efficacité et seraient vite mortes si elles restaient enfermées dans des monuments rigides où l'air n'entrerait pas. Il faut au contraire que le législateur se penche avec attention sur les conditions nouvelles dans lesquelles les individus et la collectivité se développent et, par une recherche continue de nouveaux textes, assure avec sagesse l'harmonie des développements qu'il prétend protéger.

La navigation aérienne a fait surgir une infinité de problèmes juridiques que le législateur ne pouvait nullement prévoir, et, dès que ce nouveau mode de locomotion est sorti du domaine de la fiction pour devenir une réalité, on s'est aperçu bien vite que plusieurs dispositions de nos vieux codes se trouvaient violemment heurtées par lui.

La navigation aérienne est si différente par sa nature de ce que l'imagination avait pu concevoir, si puissante par sa rapidité d'action et par son indépendance naturelle, que

certaines idées fondamentales du Droit, telle que l'idée de la propriété pour les individus et celle de la souveraineté pour les Etats, ont paru, au premier abord, ne plus s'harmoniser avec les faits.

Rien, dans les lois ni dans les conventions, n'était prévu pour résoudre les conflits naissant de l'utilisation éventuelle de l'aéronef, et ce véhicule se révéla si différent de tous les autres que le procédé d'analogie ne fut pas susceptible d'être utilisé par les juges chargés d'interpréter les lois existantes.

Pour permettre à la navigation aérienne de vivre et de se développer, sans cependant déclarer périmés les principes fondamentaux précédemment admis, et dont la nécessité pour mille autres objets s'impose encore, il devint nécessaire d'étudier de nouvelles règles applicables spécialement à l'aéronautique.

Des lois entièrement nouvelles durent être élaborées pour préciser les droits et les devoirs de ceux qui utilisaient le nouveau mode de locomotion, des conventions intervinrent entre les Etats pour répondre aux mêmes nécessités.

L'étude de ces lois et de ces conventions nouvelles, constitue le domaine du Droit aérien.

Nous avons adopté l'expression *Droit aérien* dès 1909, date où fut fondée l'Ecole Supérieure d'Aéronautique de Paris. Cette expression, que l'on a bien voulu qualifier d'élégante, a soulevé quelques critiques. On a objecté notamment qu'elle était trop générale pour être réservée à la locomotion aérienne. En Allemagne, on emploie, pour plus de précision, les deux expressions *Luftrecht et Luftfahrrecht*. La première, traduction littérale de « Droit aérien », englobe toutes les questions relatives à l'utilisation de l'air et les auteurs l'emploient indifféremment pour traiter des problèmes de télégraphie sans fil et de locomotion aérienne. La deuxième, que l'on peut traduire par « Droit aéronautique »,

est réservée aux sujets étudiés ici (1). Nous ferons simplement observer qu'il y aurait quelque inconvénient à comprendre dans le Droit de l'Air, ou Droit Aérien, les applications des sciences qui reposent sur les vibrations de l'éther, qu'il s'agisse de télégraphie sans fil, de téléphonie sans fil ou de télémécanique. Le domaine de l'éther est immensément plus vaste que celui de l'air. Il comprend non seulement toutes les substances terrestres, mais aussi les espaces interstellaires, et, à côté de ces immensités qui constituent le champ d'action de la T. S. F., les vingt kilomètres d'épaisseur de la couche atmosphérique sont bien peu de chose. L'air est le point d'appui nécessaire à la navigation aérienne, et de ce point d'appui la T. S. F. n'a cure. Ne mêlons donc pas deux notions entièrement étrangères l'une à l'autre et, tout en maintenant l'expression choisie de Droit Aérien, affirmons que nous entendons ne l'appliquer qu'à la navigation aérienne.

Il est nécessaire que ceux qui élaborent ce droit nouveau aient constamment présentes à l'esprit deux préoccupations principales :

1° Ils doivent songer que la navigation aérienne étant encore à ses débuts, et ne se développant qu'au prix de grands sacrifices, ne doit pas être entravée par des règlements prématurés, et qu'il vaut mieux se montrer libéral vis-à-vis d'elle. Le législateur devra donc être avant tout prudent.

2° Il ne faut pas perdre de vue que l'espace atmosphérique dans lequel s'effectue la circulation aérienne est un océan sans limites précises dont tous les Etats ne sont que

(1) Voir les travaux de K. Jurisch : *Uber Deutsches Luftrech*, et le livre très complet de Herman Weck : *Deutsches Luftrecht*.

Voir encore au sujet de la terminologie : E. Laude, dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.* 1910, p. 16; Streicher, dans la *Zeitschrift des Allgemeinen deutschen Sprachvereins*, janv. 1910; Catellani, le *Droit Aérien*, p. 1.

Il convient de signaler que les juristes italiens, sur l'initiative du professeur Ambrosini, adoptent de préférence l'expression de *Droit aéronautique*.

des riverains. Dans cet espace, l'aéronef se meut facilement, sans cependant dominer complètement les courants aériens, ce qui rend très difficile au pilote de connaître exactement le lieu qu'il survole et la hauteur à laquelle il évolue. En outre, son extrême rapidité d'évolution lui permet et lui permettra plus encore, de traverser de nombreuses frontières dans le cours d'une même journée.

Si le législateur, dans chaque Etat, élabore des lois en ne tenant compte que de l'esprit et des besoins de ses nationaux, il arrive nécessairement que la loi à laquelle un voyageur aérien doit se soumettre, est différente à chaque frontière, et qu'il devient bien difficile de maintenir le principe « nul n'est censé ignorer la loi ».

Le législateur, pour faire œuvre pratique dans cette matière nouvelle, doit donc s'orienter vers des conceptions communes à tous les Etats, et ceci l'oblige à ne légiférer qu'à l'ombre de conventions internationales précédant les lois nationales.

Nous verrons dans la suite de notre exposé que ceci n'a pas toujours été compris, mais que la force de la logique oriente peu à peu la science du Droit aérien vers cette méthode qui seule peut donner de bons résultats.

Nous n'entreprendrons pas, au cours de cette étude, d'exposer tous les problèmes juridiques nouveaux soulevés par la locomotion aérienne. Le sujet serait trop vaste, car, pour faire œuvre complète, il faudrait passer en revue toutes les branches du droit.

Nous nous limiterons à l'étude de quelques questions de droit international. Choisissant les problèmes qui ont donné prise aux controverses les plus abondantes, nous parlerons successivement, pour le régime du temps de paix, du droit de survol des propriétés et du droit de souveraineté sur l'espace aérien, de la frontière aérienne, de la douane aérienne, des routes aériennes, de la nationalité

et de l'immatriculation des aéronefs. C'est en abordant chacune de ces questions que nous définirons avec précision leur objet. Nous terminerons en examinant la question de la guerre aérienne.

Mais il faut qu'au préalable nous sachions où trouver tous les éléments de nos études. Il est donc opportun de débuter par un aperçu historique.

2. Influence de la guerre de 1914. — En passant une revue rapide des sources du Droit aérien, nous verrons que l'histoire de cette science nouvelle se divise en deux périodes nettement distinctes. La première part des origines de la navigation aérienne pour prendre fin en août 1914. La deuxième commence à l'armistice du 11 novembre 1918. Entre les deux périodes, une large coupure de plus de quatre années! Coupure infernale dans laquelle s'amoncellent les violations du Droit et les révoltes de la conscience universelle, mais au-dessus de laquelle l'homme émerveillé voit s'élever d'un essor irrésistible la phalange des gens de l'air. A mesure que se prolonge le drame de la vie et de la mort, la scène s'élève dans l'atmosphère terrestre, cette enveloppe gazeuse qu'entraîne avec lui le globe qui nous porte. Le législateur et le juriste, qui s'intéressaient auparavant aux études de réglementation aérienne comme à un délassement académique, sont éblouis par cette révélation soudaine et laissent reposer leur plume. Ils s'inquiètent en voyant se perfectionner si vite l'invention nouvelle, ils observent avec gravité son extraordinaire puissance. Quand la paix s'élaborera, ils seront tous d'accord pour dire qu'il n'y a plus un instant à perdre et que la navigation aérienne a besoin de recevoir au plus tôt des règles juridiques sévères. La guerre aérienne leur a apporté deux grandes leçons.

La première est que nous sommes en présence d'une invention dont l'énergie potentielle est telle que nulle force

au monde ne saurait désormais arrêter son développement. Sans avoir besoin de se soucier de créer des voies de communications, l'homme dispose d'un véhicule prenant appui sur l'air seul et qu'il peut, à son gré, conduire d'un point à l'autre de la planète.

La deuxième est que la nation qui serait maîtresse des routes de l'air dominerait toutes les routes terrestres et maritimes, et serait ainsi maîtresse du monde.

Telles sont les deux leçons laissées par la grande guerre.

Déjà le recul des années écoulées depuis la signature du traité de Versailles permet d'observer que les tendances de la doctrine vis-à-vis de la navigation aérienne se sont, sur des points capitaux, nettement inversées.

Dans chacune des deux périodes qui constituent ce que nous appelons la première partie de l'histoire du Droit Aérien, nous allons rencontrer, pour préparer le Code de l'Air des temps à venir, la double collaboration des auteurs et des associations spéciales d'une part, des Gouvernements et de la jurisprudence d'autre part.

3. Les débuts de l'aviation. — Nous avons dit que la première période part des origines de la locomotion aérienne. Nous voulons dire par là qu'elle débuta avec l'invention des frères Montgolfier (1) ou, plus exactement, avec le premier voyage aérien, effectué à Paris, le 21 novembre 1783, par Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes (2).

(1) Le 5 juin 1783, Joseph et Etienne Montgolfier lancèrent pour la première fois dans les airs un ballon de papier gonflé d'air chaud. L'expérience eut lieu à Annonay, en présence des membres des Etats du Vivarais.

(2) Le départ eut lieu dans les jardins de la Muette en présence du Dauphin. La montgolfière alla se poser sur la butte aux Cailles. On raconte que Benjamin Franklin assistait à l'expérience, et comme on lui demandait : « A quoi peuvent servir les ballons ? », il répliqua : « A quoi peut servir l'enfant qui vient de naître ? »

Le 7 janvier 1785, Blanchard et le docteur Jefferies traversèrent le Pas-de-Calais de Douvres à Calais.

Avant même que l'aérostat fut capable d'assurer ses directions, il dut subir la contrainte du législateur. En France, le lieutenant général de police de la Ville, Lenoir, promulgua, le 23 avril 1784, une ordonnance interdisant les ascensions sans autorisation préalable. En 1819, le comte Anglès, préfet de police, prohiba l'usage des ballons gonflés à l'air chaud, rendit obligatoire pour les autres l'adjonction d'un parachute, et interdit les expériences avant la rentrée des récoltes.

Au cours du siècle d'expériences aérostatiques et de recherches théoriques sur l'aviation qui va de l'invention de la montgolfière à celle du ballon dirigeable, les auteurs s'attachent peu à examiner les questions juridiques soulevées à l'occasion des voyages aériens. L'aérostat emporté au gré des vents donne évidemment peu de prise à une réglementation quelconque, quoique ses applications en temps de guerre fussent loin d'être indifférentes (3).

Mais c'est le 9 août 1884 que la situation s'éclaire. A cette date, les capitaines Charles Renard et Krebs, à bord

(3) On appelle aérostats les ballons libres gonflés d'un gaz plus léger que l'air. G. de La Landelle, dans son livre *Aviation ou Navigation Aérienne* publié à Paris en 1863 établit comme suit la distinction entre les aéronefs et les aérostats : « Le mot féminin *aéronef* (nef aérienne) était déjà connu, nous l'appliquons à la machine aérienne volante et dirigeable par opposition à *aérostat*, machine aérienne flottante et non dirigeable. *Aéronaute*, terme général, s'applique à l'*aérostier* aussi bien qu'à l'aviateur. » A la Conférence Internationale de Navigation Aérienne tenue à Paris en 1910, sur la proposition de Louis Renault, on rassembla sous le nom d'aéronefs aussi bien les ballons libres que les appareils de locomotion aérienne, et l'on décida de changer le genre du mot. Louis Renault s'exprime ainsi : « Les modes de locomotion aérienne sont des plus variés. On les classe communément en trois groupes indiqués dans l'ordre historique de leur apparition : ballons libres, ballons dirigeables, appareils d'aviation. Pour la commodité de la discussion, je vous propose d'employer une expression commune, celle d'aéronefs. Cette expression, qui signifie littéralement navires aériens, correspond bien au titre même de notre Conférence; nous la substituons à l'expression d'aérostats qui se trouve dans le questionnaire soumis aux puissances. Mais qu'on ne s'y trompe pas : de ce qu'en général nous ne parlerons que des aéronefs, cela ne veut nullement dire que les règles seront toujours identiques pour les différents appareils qui rentrent dans cette dénomination. On conçoit,

BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO

d'un ballon réellement dirigeable, s'élèvent dans les airs pour suivre un itinéraire fixé à l'avance et reprendre terre au point de départ (1).

au contraire, que telle règle bonne pour les ballons dirigeables, ne puisse s'appliquer aux ballons libres. J'ajoute un petit détail linguistique : nous estimons qu'il convient de faire d'aéronef un mot masculin ».

Le projet de la Convention Internationale relative à la navigation aérienne, élaboré par cette conférence débute ainsi : « Les aéronefs comprennent les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation ».

Le Congrès International d'Aéronautique de 1889 s'était prononcé en faveur des trois termes suivants : *aérostat* pour les ballons non dirigeables, *aéronat* pour les ballons dirigeables et *aéronefs* pour les appareils plus lourds que l'air (voir comptes rendus dans l'*Aéronaute*, 1890, p. 44).

La Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919 emploie le mot aéronef dans un sens général. Mais son annexe D qui contient le règlement sur les feux et signaux et les règles de la circulation aérienne précise dans quelle acception ce terme doit être pris, elle débute par les définitions suivantes :

« Le mot « aéronef » désigne tous les ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions.

« Le mot « ballon » désigne un aéronef soit captif, soit libre, utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et n'ayant aucun moyen propre de propulsion.

« Le mot « dirigeable » désigne un aéronef utilisant le gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et possédant des moyens propres de propulsion.

« Le mot « avion » désigne tous les aéroplanes, hydroplanes (à flotteurs ou à coque) ou tout autre aéronef plus lourd que l'air et possédant des moyens propres de propulsion. »

Il eut été illogique d'imposer des règles de circulation identiques à ces différentes sortes d'appareils, d'assimiler à ce point de vue l'avion, capable de se diriger à son gré et le ballon libre, qui n'est qu'un flotteur sans moteur et sans voile à la merci des courants aériens. Aussi le paragraphe 21 de la section III de l'annexe D indique-t-il qu'à part le cas où un aéronef est en train d'atterrir sur un aérodrome, « les avions doivent toujours faire place aux ballons, captifs ou libres, et aux dirigeables et les dirigeables doivent toujours faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres ». Le paragraphe 22 ajoute « qu'un dirigeable, qui n'est plus maître de sa direction doit être considéré comme un ballon libre ».

Puisque la Convention de 1919 comprend dans la définition du terme « aéronef » la plupart des types d'appareils aériens, et qu'elle impose à celui-ci des règles de circulation précises, telles que l'obligation de suivre certains itinéraires et d'atterrir sur des aérodromes fixés à l'avance, elle aurait dû, à notre avis, exclure de cette définition le ballon libre ou captif qui est dans l'impossibilité absolue de se conformer à de tels règlements.

(1) L'aérostat dirigeable *La France*, monté par les deux capitaines français, quitta le vallon de Chalais, près Paris, où se trouvait l'établissement d'aérostation militaire, s'éleva au-dessus des plateaux boisés qui l'entourent, alla virer au-dessus de Villacoublay, et revint atterrir sur l'étroite

Puis les événements se précipitent. Le français Louis-Pierre Mouillard qui, depuis 1865, faisait en Algérie, puis en Egypte, des expériences de vol sans moteur, découvre en 1890 le principe du gauchissement des ailes qui va permettre de maintenir l'équilibre du plus lourd que l'air (2). Au mois d'octobre 1897, Clément Ader expérimente avec succès le premier aéroplane à moteur (3). L'idée est lancée, elle fera son chemin à travers le monde et reviendra d'Amérique en 1908 avec Wilbur Wright, dont les mémorables expériences donnent enfin confiance aux plus incrédules (4). Un an après (25 juillet 1909), c'est la traversée de la Manche par Louis Blériot, puis le progrès se poursuit désormais d'une ascension certaine. Il n'est pas superflu de rappeler ces quel-

pelouse de départ. Le même aérostat fit trois autres expériences heureuses en 1884 et encore trois en 1885. Le capitaine Charles Renard, mort colonel en 1905, a laissé une œuvre considérable dont son frère et collaborateur, le lieutenant-colonel Paul Renard s'est fait le pieux propagandiste. Ses idées ont eu une action efficace sur la construction des hélices et des dirigeables modernes. Un monument érigé à la mémoire de Charles Renard à Lamarche (Vosges) a été inauguré le 23 septembre 1928 par M. Painlevé.

(2) Voir le *Vol sans Battement*, ouvrage posthume de L. P. Mouillard, reconstitué et précédé d'une *Etude sur l'œuvre ignorée de L. P. Mouillard*, par André Henry-Coüannier. Per Orbem, Paris, 1923.

(3) Voir *Ader*, par Jacques May.

L'avion d'Ader, d'un poids de 500 kilogr. (avec son conducteur et le combustible) fut expérimenté au champ de manœuvres de Satory, le 14 octobre 1897.

(4) Sollicités par l'ingénieur américain, d'origine française, Octave Chanute, les frères Wright débutent en 1900 par des glissades sur planeur, inspirées des travaux du Français Mouillard et de l'Allemand Lilienthal. Leur champ d'expériences est sur les dunes de Kitty-Hawk (Caroline du Nord). Le 17 décembre 1903, leur aéroplane muni d'un moteur faisant fonctionner deux hélices, parcourt 260 mètres. Le 5 octobre 1905, sur une prairie de Springfield, près Dayton (Ohio), Wright exécute un vol de plus de 38 kilomètres interrompu par suite du manque d'essence. Enfin, en 1908, étant parvenu à effectuer des circuits fermés en Amérique, Wilbur Wright vient en France, et sur l'hippodrome des Hunaudières, près du Mans, puis sur le polygone d'Auvours, ses succès s'affirment. Le 11 octobre, emmenant avec lui M. Paul Painlevé, il tient l'air pendant plus d'une heure.

C'est le 13 mai 1908 que Wright réalise pour la première fois un circuit fermé ; il avait été distancé en France par Henry Farman qui, à bord d'un biplan Voisin, le 11 janvier 1908, avait sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux gagné le prix Deutsch-Archdeacon pour le premier kilomètre bouclé.

ques dates qui marquent les étapes principales de l'invention nouvelle, car nous allons voir l'essor du Droit Aérien marqué d'étapes parallèles.

4. Eclosion d'une littérature juridique : congrès international d'aéronautique de 1889. — De 1884 à 1907, l'effort des groupements privés manque de suite, les premiers travaux de doctrine apparaissent, mais ils sont rares. A partir de 1908, au contraire, une production très abondante d'études juridiques va se faire jour, et tous les groupements privés qu'intéresse soit la navigation aérienne, soit le droit international, vont être contraints d'en étudier les influences respectives.

Dans la première période ce sont d'abord les techniciens de l'aéronautique qui se préoccupent de demander pour eux-mêmes des lois spéciales. A l'occasion de l'Exposition universelle de 1889, un Congrès international d'aéronautique se réunit à Paris (1). Sur rapport de M. Abel Hureau de Villeneuve, le congrès, présidé par Janssen, membre de l'Institut, mit à son programme plusieurs questions de droit aérien (2).

1° Doit-on engager les divers Gouvernements à instituer des brevets d'aéronautes civils?

2° Y a-t-il lieu de demander aux différents Gouvernements la création d'une législation spéciale pour régler la responsabilité des aéronautes vis-à-vis des passagers, du public, des propriétaires du lieu de la descente, ou doit-on s'en rapporter aux règles ordinaires du droit?

3° Doit-on demander l'application du droit maritime au sauvetage des aérostats?

(1) Ce congrès fut institué par arrêté ministériel du 5 décembre 1888. Les congressistes se réunirent pour la première fois le 31 juillet 1889 dans la salle du rez-de-chaussée du Trocadéro où devait, près de vingt-deux ans plus tard, se réunir sous la présidence de M. Millerand le premier Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation.

(2) Voir l'*Aéronaute*, 1889, p. 157 et 158, et p. 182 à 189.

4° Y a-t-il lieu de proposer l'établissement de règles nouvelles pour la déclaration d'absence ou de décès des aéronautes disparus?

5° Doit-on admettre que les autorités militaires se croient le droit de refuser la qualité de belligérants aux aéronautes et de les traiter comme espions?

Sur la première de ces questions, le Congrès se décida pour l'affirmative, mais il renvoya l'étude des autres à une Commission nommée à cet effet (1). Cet organisme fut appelé d'abord Commission permanente civile d'aéronautique, puis plus tard Commission permanente internationale d'aéronautique. Cette Commission a eu peu d'activité en dehors des congrès, qui ont eu lieu successivement à Paris en 1900, à Milan en 1906 et à Nancy en 1909. Il faut y ajouter une session extraordinaire tenue à Bruxelles en 1907. Ces congrès ne se sont qu'incidemment occupés de questions juridiques. Au congrès de 1900, une sous-commission de législation fit adopter quelques vœux relatifs aux droits et devoirs des aéronautes vis-à-vis de leur passager. L'atterrissage y fut qualifié de « cas de force majeure ». Au congrès de Nancy, en 1909, divers juristes, et notamment Edouard d'Hooghe (2) et G. du Laurens de la Barre (3) exposèrent les questions nouvelles présentées à l'attention des juristes : conflits entre la circulation aérienne et la propriété du sol, droit d'atterrissage, délits aériens, nationalité et immatriculation des aéronefs.

(1) Voir compte rendu du Congrès international d'aéronautique de 1889, dans l'*Aéronaute*, 1890, p. 68 et 71.

(2) Edouard d'Hooghe, *Le Droit Aérien*. Procès-verbaux du IVe Congrès international d'aéronautique, p. 440 à 450.

(3) G. du Laurens de la Barre, *La circulation aérienne et les bases de sa réglementation internationale*. Procès-verbaux du IVe Congrès international d'aéronautique (Voir aussi dans le même ouvrage : *Les mesures douanières à l'égard des aérostats*, par le Commandant Le Clément de Saint-Marcq, et *Sur les règlements internationaux à établir pour prévenir les collisions dans la navigation aérienne*, par le Capitaine de vaisseau Habert).

Des vœux furent émis en faveur d'une réglementation « libérale » et « internationale » de la circulation aérienne. Le Congrès déclarait reconnaître que la « matriculation des aéronefs serait la meilleure et peut-être la seule manière d'assurer l'efficacité d'une réglementation libérale ».

5. Travaux des jurisconsultes : Fauchille et l'Institut de Droit International. — On voit que les questions se précisent peu à peu. L'influence des premiers travaux des jurisconsultes commence à se faire sentir. Ceux-ci, qui s'étaient occupés des problèmes de droit aérien jusqu'en 1908, se mirent à l'œuvre. Ce sont Manducca (1) et Pampaloni (2) en Italie, Jurisch (3) et Erythropel (4) en Allemagne, et Wilhelm (5) en France. Enfin, se détachant nettement par la nouveauté et la libéralité des conceptions émises, l'un des fondateurs de l'Institut des Hautes Etudes Internationales, M. Paul Fauchille, avec son étude célèbre sur le *Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats*, publiée à Paris en 1901. Les solutions proposées dans cet ouvrage ont eu tant d'influence sur la formation du droit aérien que nous serons amenés maintes fois à nous y reporter au cours de notre étude.

Dès 1900, M. Fauchille appela sur la locomotion aérienne l'attention des membres de l'Institut de Droit International (6). A la session de Neuchatel, en 1900, il saisit l'Ins-

(1) Manducca, *La responsabilita penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria.*

(2) Pampaloni, *Sulla condizione giuridica dello spazio aereo e del sottosuolo nel diritto romano o odierno.* Archivio giuridico, vol. 48, fasc. 1, 2, 3, pp. 35 à 53.

(3) Konrad W. Jurisch, *Grundzüge des Luftrechts*, Berlin, 1897, et *Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung*, Berlin, 1905.

(4) Erythropel, *Das Recht am Luftraum*, Göttingen, 1898.

(5) Wilhelm, *De la situation juridique des aéronautes en droit international.* Journal du droit international privé, 1891, p. 440.

(6) L'Institut de Droit International, association « exclusivement scientifique et sans caractère officiel » a été fondé en 1873 « dans le but de favoriser le progrès du Droit International ».

titut de la proposition d'inscrire à l'ordre du jour de la session suivante : « Le Régime Juridique des Aérostats ». A la session de Bruxelles de 1902, à celle de Gand de 1906, à Florence en 1908, à Paris en 1910 et à Madrid en 1911, l'Institut discuta la question. Elle s'imposait de plus en plus à l'attention publique. Les progrès incessants de l'aviation et ceux de la télégraphie sans fil provoquaient des études sur le domaine aérien. Un rapport de M. Fauchille, déposé à la session de Madrid, réglemente le régime des aérostats en 28 articles pour le temps de paix et 30 pour le temps de guerre. Cinq articles spéciaux ont trait aux aérostats captifs et aux aérostats libres non montés (1). De la discussion qui eut lieu sur cet important projet résulta le vote des textes suivants :

1° *Temps de Paix*

1° « Les aéronefs se distinguent en aéronefs publics et en aéronefs privés.

2° « Tout aéronef doit avoir une nationalité, et une seule. Cette nationalité sera celle du pays où l'aéronef aura été immatriculé. Chaque aéronef doit porter des marques spéciales de reconnaissance.

« L'Etat auquel l'immatriculation est demandée, détermine à quelles personnes et sous quelles conditions il peut l'accorder, la suspendre ou la retirer.

« L'Etat qui immatricule l'aéronef d'un propriétaire étranger ne saurait toutefois prétendre à la protection de cet aéronef, sur le territoire de l'Etat dont relève ce propriétaire, contre l'application des lois par lesquelles cet Etat aurait interdit à ses nationaux de faire immatriculer leurs aéronefs à l'étranger.

3° « La circulation aérienne internationale est libre, sauf le droit pour les Etats sous jacents de prendre certaines me-

(1) *Annuaire de l'Institut de Droit International*, vol. œXIV.

sures, à déterminer, en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants. »

2° Temps de guerre

« La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou les propriétés de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. »

6. L'International Law Association. — L'International Law Association ou Association Internationale de Droit, fondée à Bruxelles en 1873, et dont l'action, moins spécialisée, appuie celle de l'Institut, ne put se désintéresser des progrès de la navigation aérienne. Dans les conférences de Paris, en 1912, et de Madrid en 1913, l'importante question de la souveraineté des Etats sur l'espace aérien fut l'objet de longues discussions où se confrontèrent les thèses française de la liberté de l'air et anglaise de sa dépendance nationale. A Paris, l'accord fut impossible et la conférence chargea des études nécessaires un « Aviation Committee ». Celui-ci fit approuver à Madrid des résolutions transactionnelles exprimées comme suit :

1° Chaque Etat a le droit de déterminer les interdictions, restrictions et réglements qu'il juge convenable au sujet du passage des aéronefs dans l'espace aérien au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

2° Sous réserve de ce droit des Etats sous jacents, le passage libre doit être laissé aux aéronefs de toutes nationalités (1).

7. Congrès de Vérone (1910). — On trouve également des documents intéressants sur les opinions d'avant guerre des

(1) *International Law Association*, 28th Report, Madrid, 1913, p. 533.

juristes attachés aux questions de navigation aérienne dans les rapports nombreux qui furent présentés au premier congrès juridique international pour la réglementation de la locomotion aérienne qui eut lieu à Vérone (Italie) en 1910. Malgré son titre et la présence de quelques représentants de nationalités diverses, ce congrès fut surtout italien. Mais il montra que les intentions se précisent, comme il apparaît des vœux suivants :

1° Que chaque aéronef ait une nationalité dont il porte les preuves et que le criterium de détermination de la nationalité soit le même pour tous les Etats.

2° Que l'atterrissage ne puisse se faire, sous réserve d'indemnité pour les dommages causés sur les propriétés privées, que dans le cas de nécessité, sans que l'on puisse faire obstacle à l'atterrissage, la nécessité étant présumée jusqu'à la preuve contraire.

3° Que l'atmosphère dominant le territoire et la mer territoriale soit considérée comme une atmosphère territoriale assujettie à la souveraineté de l'Etat et que l'atmosphère dominant les territoires inoccupés et la mer libre soit considérée comme libre.

4° Que, dans l'espace territorial, le passage et la circulation des aéronefs soient libres, sauf les règles de police nécessaire à la protection des intérêts publics et privés, et le régime juridique inhérent à la nationalité des aéronefs (1).

5° Que les règles de la circulation des aéronefs dans l'espace libre soient établies par accords internationaux.

8. Projet de l'Aéro-Club pour réglementer la circulation aérienne (25 mars 1910). — L'Aéro-Club de France fondé le 20 octobre 1898, constituait en 1909 une Commission du

(1) Cette manière de voir fut partagée par la Pan American Aeronautic Federation réunie à Santiago-du-Chili en 1916. Cf. Fauchille, *Traité de droit international public*, tome I, 2e partie, n° 5316.

contentieux des études juridiques, dont les délibérations aboutissaient à la rédaction d'un projet de réglement de la circulation aérienne qui fut présenté au Ministère des Travaux Publics le 25 mars 1910.

Les 42 articles du projet visent la circulation aérienne, les ports d'accès à organiser dans la banlieue des agglomérations, les ports d'attache et les formalités de circulation, enfin les franchises, droits d'octroi, pénalités et livret de contraventions (1).

9. Travaux de deux autres groupements. — Le Syndicat général de l'aviation, groupement éphémère français, a présenté, le 2 avril 1911, un projet de réglementation de la navigation aérienne, attestant aussi les préoccupations générales au sujet du nouveau mode de locomotion.

On peut encore citer la curieuse démarche d'un groupement dit « Commission Internationale de Droit Aéronautique », section de la Fédération Aéronautique Internationale, fondée en 1905, qui, réunie à Bruxelles les 20 et 21 juin 1913, s'adressait « au gouvernement de S. M. le Roi des Belges, en le priant d'inviter le Gouvernement français à communiquer aux diverses puissances représentées le projet qu'elle venati d'adopter » (2). Cette initiative semble avoir eu pour but principal d'inviter les Etats à reprendre les travaux, laissés inachevés, de la conférence de Paris, dont nous parlerons plus loin (3).

10. Le Comité Juridique International de l'Aviation. — Le plus bel effort collectif accompli par un groupement privé pour mettre à l'ordre du jour les questions relatives à la

(1) V. G. Desouches, *Réglementation de la Navigation Aérienne.*
(2) Voir l'*Aéro* du 27 juin 1913.
(3) Le projet présenté était issu du Comité de contentieux de l'Aéro-Club de France.

navigation aérienne est celui du Comité Juridique International de l'Aviation. Ce Comité, dont les présidents successifs ont été jusqu'à ce jour MM. d'Hooghe, Busson-Billault et de Lapradelle. s'est donné pour tâche d'établir, sous le nom de Code de l'air, les règles destinées à former la législation de l'air. Ses fondateurs sont partis de ce principe que le nouveau mode de locomotion aura « sur les mœurs, sur la famille, sur la vie publique, sur les intérêts, sur l'administration et sur les lois tantôt le plus admirable et tantôt le plus redoutable retentissement ». Son fondateur déclare qu' « une œuvre immense d'adaptation du mécanisme social à cette transformation dans les habitudes s'imposera aux jurisconsultes, et pour être efficace, cette œuvre doit se poursuivre d'accord entre eux dans tous les pays civilisés ».

Le Comité crée, dans les principales villes des divers Etats, des comités nationaux groupant uniquement des juristes. Ces comités locaux nomment des rapporteurs, se réunissent pour discuter leurs propositions, et les conclusions émises ainsi par l'opinion juridique de chaque Etat sont soumises à l'approbation du Comité directeur siégeant à Paris. Ce Comité directeur comprend des membres français et des membres étrangers en nombre égal. Les textes que ce Comité directeur arrête après examen des diverses propositions nationales sont soumis à la ratification de Congrès périodiquement réunis, et dans lesquels chaque Etat représenté n'a qu'une voix. Ainsi a pu s'affirmer le caractère nettement international du Comité, qui a donné de féconds résultats tant par la largeur des vues qu'il a exprimées jusqu'ici que par l'esprit de suite de ses travaux. Tous ces travaux sont publiés dans la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*. Le Comité Juridique International de l'Aviation a, jusqu'ici, tenu huit Congrès, dont trois avant la grande guerre. Le premier eut lieu à Paris, en 1911, sous la présidence de M. Millerand, le deuxième à

Genève, en 1912, fut présidé par M. de Meuron, le troisième à Francfort-sur-le-Mein, en 1913, par le Dr. von Mayr, de Munich.

Ces trois premiers congrès ont arrêté le texte de 31 articles (1) traitant des sujets suivants :

1° des principes généraux de la circulation aérienne;
2° de la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs;
3° de l'atterrissage et de l'afflottage;
4° du jet;
5° des épaves;
6° de la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne;
7° de la propriété du dessus;
8° de la réparation du dommage causé par les aéronefs.

L'œuvre du Comité Juridique International de l'Aviation est considérable. Nous nous ferons un devoir de citer ses propositions sous chacune des rubriques qu'elles concernent. Et nous verrons dans l'historique des travaux d'après guerre que cette œuvre s'est activement poursuivie depuis le traité de paix et est maintenant en plein épanouissement.

11. Action des Gouvernements et des Parlements. — Les Gouvernements n'ont pu demeurer indifférents aux succès de la navigation aérienne. En France, dès 1909, le Ministre de l'Intérieur en fonction (M. G. Clemenceau) adressait une circulaire aux préfets concernant la perception des droits de douane sur les ballons étrangers atterrissant sur le sol national. Le premier décret français réglementant la navigation aérienne intérieure fut celui du 21 novembre 1911, abrogé et remplacé par le décret du 17 décembre 1913. En Allemagne, la première réglementation est du 10 août 1910

(1) Voir *Troisième Congrès International de Législation Aérienne*, pag. 84 et s.

pour la province de Brandebourg et du 22 octobre 1910 pour le royaume de Prusse. En Angleterre, elle est du 2 juin 1911 et du 14 février 1913 ; en Autriche, du 20 décembre 1912, en Serbie, des 2 février et 16 mars 1913 ; dans l'Etat de Massachusetts (Etats-Unis), du 13 mai 1913 (1), en Italie, du 22 septembre 1914. Nous classons exceptionnellement ce dernier décret parmi les réglements d'avant guerre, parce qu'il se place entre le début des hostilités et l'entrée de l'Italie dans la lutte.

Les Parlements se sont montrés moins empressés que les gouvernements. On signalait en France un projet de loi du 7 mai 1913, élaboré par la Commission permanente de navigation aérienne siégeant au Ministère des Travaux Publics. Il est resté dans les dossiers du Parlement.

12. Action internationale : conférence de La Haye et conférence navale de Londres (1909). — Au point de vue international, les premières stipulations remontent à la Conférence de La Haye de 1899. Les plénipotentiaires des puissances représentées à cette Conférence arrêtèrent le texte de la déclaration suivante :

« Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. » (Déclaration du 29 juillet 1899.)

Cette déclaration expira le 4 septembre 1905 : elle ne fut pas renouvelée. On la représenta à la deuxième Conférence le 18 octobre 1907, mais elle n'y obtint plus l'adhésion des grandes puissances spécialement intéressées : l'Allemagne, la France, l'Italie, la Russie... Néanmoins, le

(1) Les Etats de Connecticut, Pensylvanie et Californie proposèrent des lois aériennes dès 1911. La revue américaine *Aircraft* protestait en juillet 1913 contre ces législations d'Etat qui ne pouvaient qu'entraver le nouveau sport. Elle réclamait une loi nationale. Voir *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1911, pp. 78, 245 et s., et 1913, p. 216.

réglement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, adopté par la Conférence, interdit (à l'article 25) « d'attaquer ou de bombarder par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus ». Au chapitre des espions (art. 29), il est stipulé que ne sont point considérés comme faisant de l'espionnage « les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches, et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire » (1).

La Conférence navale de Londres faisant suite aux deux Conférences de La Haye, aboutit à une déclaration relative au Droit de la guerre maritime du 26 février 1909 qui, sous l'article 24, classa parmi les objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, « les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation » (2).

13. Conférence Internationale de Navigation Aérienne (18 mai 1910). — Le 18 mai 1910 s'ouvrit à Paris, au Ministère des Affaires Etrangères, une Conférence Internationale de Navigation Aérienne, dont la réunion avait été provoquée dès le 15 décembre 1908 par le Conseil des Ministres français. Dix-huit Etats européens s'étaient fait représenter : l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, Monaco, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Suède, la Suisse et la Turquie.

(1) Voir Louis Renault, *Les deux Conférences de la Paix*, pp. 43, 112 et 173. Rousseau, Paris, 1909.
(2) Voir Louis Renault, *La Conférence navale de Londres*, p. 16.

Un questionnaire avait été préparé par une Commission interministérielle française pour servir de base aux discussions (1).

Ce questionnaire comprenait la distribution à faire entre les aérostats publics et les aérostats privés, la nationalité des aérostats, les permis de navigation, l'immatriculation, les conditions d'aptitude du personnel, les papiers de bord, la liberté d'atterrissage, la douane, l'assistance aérienne, etc... Ce programme cherchait à éviter les questions trop épineuses telles que celle de la propriété et de la souveraineté de l'espace aérien.

La Conférence, présidée par M. Louis Renault, fit la répartition de ses travaux entre quatre commissions : celle du Droit des gens, présidée par le Dr. Kriege, membre allemand de la Cour permanente d'arbitrage, la Commission administrative et technique, présidée par M. Charles Lardy, ministre de Suisse à Paris, la Commission douanière, présidée par M. Pompeo Bodrero, sous-directeur au Ministère des Finances d'Italie et la Commission de réglementation de la navigation aérienne, présidée par le contre-amiral Sir Douglas A. Gamble. Cette Conférence examina des rapports de MM. Paul Fauchille, Hennequin, du baron Berget (2) et du lieutenant de vaisseau Glorieux.

La Conférence suspendit ses travaux le 21 juin 1910, après six semaines d'études très laborieuses. Les délégués des Etats avaient arrêté un avant-projet qu'ils avaient mission de faire adopter par leurs Gouvernements respectifs. Mais la date du 29 novembre suivant, annoncée comme de-

(1) La Commission permanente de Navigation aérienne instituée au Ministère des Travaux Publics par arrêté du 13 novembre 1909, et la Commission temporaire des Affaires Etrangères présidée par Louis Renault (arrêté du 23 novembre 1909) se réunissent sous la présidence de M. Painlevé, assisté de MM. Lecornu et Deutsch de la Meurthe pour élaborer un programme. Voir le texte de ce programme à l'annexe I, p. 232.

(2) Professeur au Musée Océanographique, l'un des délégués monégasques.

vant marquer la reprise des séances, passa sans que la Conférence se rassembla à nouveau. La raison de cette rupture réside dans le fait que, malgré les précautions prises par les organisateurs, il fut impossible d'éviter l'expression des tendances contradictoires sur les questions de souveraineté et de propriété. A chaque pas les débats s'orientaient irrésistiblement vers la discussion de ces notions fondamentales. Un article publié le 10 décembre 1910, dans le journal *Flight*, organe officiel du Royal Aéro Club d'Angleterre, donna de la manière suivante l'explication de l'échec de la Conférence de Paris :

« Autant que l'on puisse connaître réellement pour quelle raison la Conférence s'est interrompue, cette rupture semble avoir été causée par l'attitude de certaines puissances, y compris la Grande-Bretagne, qui désirent conserver le droit de fermer leurs frontières aux navires aériens d'une nationalité quelconque ou de toutes les nationalités, quand cela leur conviendra sans avoir besoin de justifier une telle action.

« Les paroles de l'amiral Gamble montrent que le vieux système du laisser faire en matière aérienne est passé et fini. »

L'Angleterre semblait, en effet, fermement décidée à interdire le survol de son territoire à la navigation aérienne étrangère. Les rigueurs de l'Aerial Navigation Act de 1911-1913 en sont un témoignage. Elle ne fut d'ailleurs pas seule à manifester son hésitation sur les motions. à son sens trop libérales, de la majorité de la Conférence. C'est le délégué de la Suisse qui fit la première proposition d'ajournement. Il lui semblait opportun et même indispensable de laisser aux divers Gouvernements le temps d'apprécier sous tous ses aspects l'œuvre de la Conférence. L'amiral anglais Gamble, agissant sur l'ordre de son Gouvernement, n'intervint qu'ensuite pour faire ajourner définitivement la Conférence.

Au Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation, tenu à Francfort en 1913, il a été dit que le Gouvernement français, à la demande du Gouvernement belge, avait entrepris plus tard des démarches pour savoir comment serait accueillie la perspective d'une reprise des travaux de la Conférence diplomatique de Paris. Sans doute les résultats de l'enquête furent-ils négatifs.

14. Accords internationaux et jurisprudence. — Un accord partiel et provisoire fut conclu, à Berlin, le 26 juillet 1913, entre la France et l'Allemagne, établissant les règles qui seraient appliquées sur le territoire de chacun des deux Etats aux aéronefs venant de l'autre pays.

C'est une ébauche de convention, dans laquelle nombre de questions importantes, celle, par exemple, de la nationalité de l'aéronef, sont passées sous silence. Le principe de la libre circulation aérienne a inspiré les deux Gouvernements, mais ils l'ont tempéré par de nombreuses et larges restrictions.

De l'autre côté de l'Atlantique, des négociations furent engagées, dès 1910, entre les Etats-Unis et ses voisins, le Mexique au sud, le Canada au nord.

On peut dire, en résumé, que l'œuvre législative des Etats en matière de navigation aérienne était encore en 1914 à l'état embryonnaire.

Bien avant qu'une réglementation spéciale à la circulation aérienne ait pu intervenir, de nombreux litiges d'ordre aéronautique avaient dû être soumis à l'examen des tribunaux.

Ceux-ci n'eurent d'autres ressources que d'appliquer les lois existantes dont les dispositions cependant n'avaient pas prévu la locomotion nouvelle. Nous aurons l'occasion d'étudier plus loin cette jurisprudence.

15. Les deux tendances de la doctrine en matière de droit aérien. — On peut apercevoir dans les productions du droit aéronautique d'avant-guerre deux écoles : la première, que les auteurs français, et Fauchille en particulier, représentèrent avec une généreuse opiniâtreté, se montrait hostile aux nombreuses restrictions que les Gouvernements voulaient élever contre la navigation aérienne, elle cherchait à élaborer une charte internationale de la liberté aérienne ; la deuxième école, qui était avant tout le fait de l'opinion et des pouvoirs publics de l'Angleterre, aboutissait à imposer à la circulation internationale des règles sévères.

On verra dans cet ouvrage les conflits provoqués par ces deux conceptions, l'une libérale, et l'autre nationaliste, si l'on peut dire. L'Allemagne, l'Italie, la Suisse, la Belgique, pour ne parler que des pays où l'activité juridique aérienne fut importante, prirent des positions moins nettes, bien que la thèse française de la liberté ait rallié plus de partisans que la thèse anglaise de l'isolement national.

Il faut accorder à l'activité de M. Fauchille l'hommage qui lui est dû pour avoir, en son temps, lutté en faveur d'une liberté qui était la condition même du développement du nouveau mode de locomotion. Avec lui, les initiateurs du Comité Juridique International de l'Aviation ont voulu avant tout défendre, contre des tentatives de réglementation prohibitive, l'invention nouvelle dont ils comprenaient l'importance. Leur libéralisme et leur enthousiasme a permis des efforts, des raids internationaux que la législation anglaise, si elle s'était généralisée dès les débuts, aurait rendu impossibles. Leur conception du droit aérien, outre qu'elle était justifiée en un temps où l'aéronef était rare encore dans l'espace, était en même temps qu'une spéculation juridique, une sorte de propagande.

BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO U. J.

CHAPITRE II

HISTORIQUE DU DROIT AERIEN
L'APRES-GUERRE

16. Les clauses aériennes des traités de paix. — 17. Le régime de l'aviation allemande. — 18. La Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919. — 19. La Commission Internationale de Navigation Aérienne. — 20. Les modifications apportées à la Convention de 1919. — 21. Le Congrès ibéro-américain de navigation aérienne (25-30 octobre 1926). — 22. La Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (27 octobre-6 novembre 1925). — 23. Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. — 24. La Commission consultative et technique des communications et du transit. — 25. Congrès internationaux. — 26. Travaux des groupements privés : l'International Law Association. — 27. Le Comité Juridique International de l'Aviation. — 28. La Chambre de Commerce Internationale. — 29. L'Association Internationale du Trafic Aérien. — 30. La législation : textes administratifs et lois nationales. — 31. Les accords internationaux.

16. Les clauses aériennes des traités de paix. — L'extraordinaire importance prise par l'aéronautique en général et surtout par l'aviation au cours du conflit européen de 1914 à 1918 amena les puissances alliées et associées à imposer aux vaincus, par leurs traités de paix, des règles déterminant dans quelles limites il leur était permis d'utiliser l'espace aérien surmontant leur territoire, et avec quelles facilités les vainqueurs pouvaient en user.

Ces règles se trouvent exprimées au Traité de Versailles, signé le 28 juin 1919 avec l'Allemagne; au Traité de Saint-

Germain, signé le 10 septembre 1919 avec l'Autriche; au Traité de Neuilly, signé le 27 novembre 1919, avec la Bulgarie; au Traité de Trianon, signé le 4 juin 1920 avec la Hongrie et au Traité de Sèvres, signé le 10 août 1920 avec la Turquie (1).

Ces clauses sont à peu près les mêmes dans chacun des traités. Elles sont de deux sortes. Les premières concernent l'aéronautique militaire et navale (art. 198 à 210 du Traité de Versailles). Celles-ci imposent aux vaincus l'obligation de ne comprendre dans leurs forces militaires aucune aviation militaire ni navale et de ne conserver aucun dirigeable. Elles définissent le rôle des Commissions interalliées de contrôle chargées d'assurer l'exécution des règles imposées. Les deuxièmes, réunies sous le titre « Navigation Aérienne » (article 313 à 320 du Traité de Versailles) s'appliquent aux aéronefs civils. Elles assurent aux puissances alliées et associées la pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire et les eaux territoriales des vaincus, l'usage des aérodromes ouverts au trafic public national, et le traitement de la nation la plus favorisée au point de vue du trafic commercial aérien. Cependant, les vainqueurs s'engagent en même temps à faire respecter par leurs aéronefs civils les réglements que le vaincu pourra établir pour les siens. Ces conditions, qui règlent la navigation aérienne au-dessus du territoire du vaincu, sont d'ailleurs peu sévères, car tout d'abord elles ont été provisoires et fixées pour prendre fin le 1er janvier 1923, et ensuite parce que le vaincu pouvait les atténuer considérablement en adhérant a la Convention du 13 octobre 1919.

(1) Voir les clauses aériennes du traité de Versailles à l'annexe II, p. 234.

17. Le régime de l'aviation allemande. — L'application de ces différents articles du Traité de Versailles devait soulever, par la suite, de multiples difficultés (1).

En ce qui concerne l'aviation militaire, l'article 201 prévoyait un délai de six mois, après la mise en vigueur du traité, pendant lequel la fabrication et l'importation des aéronefs, pièces d'aéronefs, ainsi que des moteurs d'aéronefs et pièces de moteurs d'aéronefs, seraient interdites sur tout le territoire de l'Allemagne.

En réalité, ce délai ne commença à courir que le 5 mai 1922, car les Alliés voulaient fixer auparavant un critérium de l'aéronef militaire, puisque toute force aérienne militaire était interdite à l'Allemagne par l'article 198 du Traité, et que ce dernier ne contenait et ne pouvait contenir une telle définition.

Les services techniques du Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique française élaborèrent en neuf articles les règles de discrimination des appareils civils et des appareils militaires. Ces neuf règles furent adoptées par la Conférence militaire interalliée de Versailles et notifiées à l'Allemagne le 14 avril 1922 par le président de la Conférence des ambassadeurs. Elles entrèrent en vigueur le 5 mai 1922.

Un Comité de garantie aéronautique, composé de 13 officiers pris parmi les différentes armées alliées, fut institué en remplacement de la Commission aéronautique interalliée de contrôle prévue par l'article 210 du Traité, pour assurer l'observation de ces règles, révisibles d'ailleurs tous les deux ans.

(1) Consulter à ce sujet : Fauchille, *Traité de droit international public*, tome I, 2e partie, p. 613 et s. ; A. Giannini, *I problemi dell' aeronautica alla conferenza della pace*, Il Diritto Aeronautico, 1924, p. 193 ; S. Cacopardo Melita, *Il nuovo regime giuridico dell' aviazione germanica*, Il Diritto Aeronautico, 1927, p. 14 ; Werner Bartz, *Deutsche Luftrechspolitik seit Versailles* et compte rendu de Charles Lortsch dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1927, p. 137.

Nous n'entrerons pas dans le détail de ces prescriptions (1). Il suffit d'indiquer qu'elles avaient indirectement pour résultat d'entraver la fabrication des aéronefs commerciaux, puisque ceux-ci, lorsqu'ils atteignaient certaines caractéristiques, devenaient susceptibles d'un usage militaire et étaient considérés comme militaires.

Cette conséquence devait être particulièrement pénible pour l'Allemagne, dont l'industrie aéronautique se trouvait paralysée. Il est vrai que la partie XI du Traité de Versailles, sur la navigation aérienne, allait lui donner, par la suite, les moyens de formuler ses revendications et d'obtenir la liberté assez large dont elle jouit actuellement.

L'article 320 du Traité autorisait l'Allemagne à recouvrer sa souveraineté aérienne, en ce qui concerne les aéronefs civils, à la date du 1er janvier 1923. Seuls les aéronefs militaires des puissances alliées ou associées pouvaient, à partir de cette date, continuer à survoler le territoire allemand, et cela jusqu'à la complète évacuation du territoire par les armées alliées ou associées (art. 200).

Le Gouvernement allemand, n'ayant pas adhéré à la Convention de 1919, pouvait donc interdire le survol de son territoire aux aéronefs civils étrangers, tout au moins pour les Etats avec lesquels il n'avait pas passé d'accord aérien.

L'approche de cette éventualité ne manqua pas d'inquiéter certains Etats signataires de la Convention, la France en particulier, dont une ligne de navigation aérienne régulière, en l'espèce la ligne Paris-Bucarest, exploitée par la Compagnie Franco-Roumaine, traversait le territoire allemand.

Des efforts furent donc tentés pour amener l'Allemagne à adhérer à la Convention de 1919.

(1) Voir le texte des « Neuf règles », à l'annexe III, p. 239.

Le 19 décembre 1922, la Conférence des ambassadeurs entreprit à ce sujet une démarche auprès du Reich. Le 1er janvier 1923, le Gouvernement allemand, par l'intermédiaire de son représentant diplomatique à Paris, fit connaître qu'il adhérait en principe à la Convention, tout en faisant observer qu'il émettait des réserves sur les articles 5 et 34 relatifs, le premier, à l'interdiction d'admettre sur son territoire la circulation d'aéronefs appartenant à une puissance non signataire, et le second à la fixation du nombre des voix dans la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Il est utile de faire remarquer que les observations présentées par l'Allemagne n'étaient que très raisonnables. La plupart des Etats, soit neutres, soit signataires de la Convention, ont, en effet, depuis 1919, émis la même réserve. La Commission Internationale de Navigation Aérienne, organe créé par la Convention (art. 34), fut amenée, comme nous le verrons plus loin, à modifier ces deux articles dans le sens désiré par l'Allemagne.

Le 8 janvier 1923, le Ministre de l'Intérieur du Reich prenait l'ordonnance suivante :

« D'après l'article 320 du Traité de Versailles, les articles 313 à 319, réglementant le droit d'atterrissage, de vol, de passage au-dessus du territoire allemand et dans les eaux allemandes, pour les avions civils d'une des nations alliées ou associées, sont abrogés à la date du 1er janvier 1923. A partir de cette date, les avions civils de ces puissances doivent, pour entrer en Allemagne, être porteurs de l'autorisation prescrite par le paragraphe 4 de l'ordonnance du Reichverkerminister du 18 août 1921, communiqué par l'ordonnance du Ministre de l'Intérieur du 26 août 1921 pour tous les avions étrangers.

« Les avions de l'armée et de la marine des puissances alliées et associées conservent, d'après l'article 200 du

Traité de Versailles, le droit de voler, survoler et atterrir en territoire allemand ; mais ils doivent pouvoir prouver leur identité. »

L'occupation du Bassin de la Ruhr, effectuée quelques jours après par les armées franco-belges, modifia les dispositions du Reich, qui renonça à toute idée de Convention aérienne. Il fit savoir au Gouvernement français qu'il interdisait l'atterrissage sur son territoire d'aéronefs de compagnies de transport aérien et qu'il ne fournirait plus à ces derniers aucun renseignement météorologique.

Le 23 avril 1923, des prescriptions réglant la surveillance du trafic aérien en Allemagne et annulant les ordonnances des 18 et 27 août 1921, ainsi que l'arrêté du 23 janvier 1920, classaient les aéronefs étrangers en 3 catégories :

1° Ceux qui appartiennent aux nations qui ont souscrit au Traité de Versailles et qui se subdivisent, d'après les clauses aériennes de ce Traité, en aéronefs civils et militaires. Pour les premiers l'autorisation préalable est indispensable, pour les seconds la circulation est libre, moyennant la justification de leur caractère militaire.

2° Les aéronefs appartenant aux Etats avec qui l'Allemagen a passé des traités (Suisse, Hollande, Danemark, ville libre de Dantzig) et pour lesquels elle n'exige que les pièces d'identité délivrées par leurs pays d'origine.

3° Les aéronefs étrangers, non compris dans les deux premières catégories, pour qui une autorisation est nécessaire.

Pendant les premières semaines de 1923, les pilotes français de la Compagnie Franco-Roumaine crurent pouvoir survoler l'Allemagne sans se préoccuper du conflit juridique qui s'était élevé à leur sujet. Pendant 84 voyages, ils réalisèrent la belle performance de couvrir 600 kilomètres sans incident. Mais, le 18 mai 1923, un aéronef fut obligé d'atterrir près de Nuremberg.

Le Gouvernement allemand fit arrêter le pilote, bien que porteur d'un passeport en règle, et fit saisir l'appareil. Le Gouvernement français protesta auprès du Reich par l'intermédiaire de son représentant à Berlin, et demanda la mise en liberté du pilote et la levée de la saisie de l'appareil. Le Gouvernement allemand fit reconduire le pilote à la frontière française, mais ne donna pas satisfaction en ce qui concerne l'appareil.

Par la suite, l'incident se renouvela, et chaque fois les autorités allemandes saisirent l'appareil.

Aucun changement ne fut apporté à cette situation durant les années 1923 et 1924. Il était évident que l'Allemagne userait des prérogatives que lui conférait son droit de souveraineté aérienne comme d'un moyen d'échange pour obtenir des adoucissements au régime imposé à son aviation.

Le 24 juin 1925, les neuf règles furent révisées et des latitudes plus étendues accordées à la construction aéronautique allemande en ce qui concerne les caractéristiques des aéronefs. Cependant, ce statut modifié édictait des aggravations nouvelles. L'Allemagne devait tenir, dans la forme exigée par le Comité de garantie, la liste des usines fabriquant du matériel aéronautique et celle des importations, transits et exportations de ce matériel, la liste des pilotes et élèves-pilotes, ainsi que des aéronefs construits ou en construction, soumettre à ce Comité les plans de fabrication d'aéronefs et de moteurs. Le nombre d'aéronefs et de moteurs, la quantité de matériel aéronautique d'une part, le nombre de pilotes et d'élèves-pilotes d'autre part, ne devaient pas dépasser les besoins normaux de la navigation aérienne allemande tels que les fixait le Comité de garantie.

Cependant, l'Allemagne voulait obtenir la suppression complète de ces mesures restrictives. Le 10 août 1925, le Gouvernement français convoquait une conférence interal-

liée spéciale, qui n'obtint d'ailleurs aucun résultat. Au mois de novembre, de la même année, une délégation allemande se rendit à Paris pour demander un autre examen de la question des neuf règles, faisant appel à l'esprit de conciliation introduit à nouveau dans les relations internationales.

C'est, en effet, le 16 octobre 1925, que furent conclus les accords de Locarno destinés à amener une détente entre les alliés et l'Allemagne. Il n'était pas douteux qu'à la suite de ces accords, les rapports aériens entre l'Allemagne, d'une part, et les puissances alliées, d'autre part, seraient modifiés, mais les négociations, pour aboutir à une entente, devaient être laborieuses.

Commencées au début de 1926, elles se poursuivirent jusqu'au mois de mai. Le Comité de garantie se rendit de Berlin à Paris, pour donner à la Conférence des ambassadeurs les indications techniques nécessaires.

La Conférence des ambassadeurs arrêtait le 7 mai 1926 le texte d'un protocole accompagné de documents et d'annexes. Ces documents consistaient en une série de lettres à échanger entre le président de la Conférence des Ambassadeurs, au nom des Gouvernements belge, britannique, français, italien et japonais, et l'ambassadeur d'Allemagne à Paris, pour l'application de l'article 198 du Traité de Versailles. L'ensemble de ces lettres, annexes y compris, signées à Paris le 22 mai 1926, constituent l'accord lui-même (1).

Les textes joints au protocole du 7 mai étaient les suivants :

(1) Des accords analogues ont été conclus avec la Bulgarie, le 2 juin 1927, pour l'application de l'article 89 du Traité de Neuilly et avec la Hongrie, le 12 juillet 1927, pour l'application de l'article 128 du Traité de Trianon. Cf. *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1928, p. 264 et 320; *Il Diritto Aeronautico*, 1928, p. 64 et 73.

a) Lettres au sujet du régime à appliquer à l'avenir à la navigation aérienne civile allemande, avec deux annexes (1).

b) Lettres au sujet du régime de la navigation aérienne dans les territoires occupés (2).

c) Lettres au sujet des ports et terrains aéronautiques dans la zone démilitarisée.

d) Lettres au sujet de l'abandon au Gouvernement allemand du hangar de Friedrichshafen et des installations restées en Allemagne pour servir à la navigation aérienne internationale.

Le Gouvernement allemand s'engageait à édicter la réglementation nécessaire pour l'application des mesures fixées dans ces accords. Prévoyant le cas où cette réglementation serait insuffisante, le protocole du 7 mai décidait « qu'il appartiendra au Gouvernement allemand, dont l'attention aura été attirée sur ces insuffisances, d'y remédier dans la mesure où l'expérience en aura montré la nécessité ».

Le nouveau régime est entré en vigueur le 9 août 1926.

Il a eu tout d'abord pour résultat d'entraîner l'abrogation des dispositions qui assuraient antérieurement l'exécution de l'article 198 du Traité de Versailles et dont l'essentiel était constitué par les neuf règles. Cependant, il reste qu'aux termes de cet article les forces militaires de l'Allemagne ne doivent comporter aucune aéronautique militaire ou navale.

Le Comité de garantie a été retiré et, conformément à l'article 213 du Traité de Versailles, les pouvoirs de contrôle nécessaires appartiennent désormais à la Société des Nations.

(1) Voir le texte de ces annexes à l'annexe IV, p. 241.
(2) Ces lettres n'ont pas été publiées.

L'abrogation des neuf règles a rendu à l'industrie aéronautique allemande sa liberté de construction, sauf en ce qui concerne les aéronefs munis de dispositifs militaires.

L'aéronautique civile allemande (commerciale, d'école ou sportive) doit être contenue dans les limites d'un développement normal.

Sur autorisation spéciale du Gouvernement allemand, des avions possédant « les caractéristiques d'avions de chasse modernes » pourront être construits ou importés en vue d'une participation à des courses ou compétitions internationales ou à des tentatives de records officiels. Le nombre de ces appareils ne devra pas dépasser les limites du nombre d'avions employés par un autre pays d'Europe pour le même but.

Les autorités de l'Empire et des Pays ne pourront subventionner ni l'aviation sportive, ni les organisations s'occupant de l'instruction ou de l'entraînement d'élèves-pilotes ou de pilotes pour cette aviation. Les prix offerts lors de ces compétitions officielles ne devront pas présenter, par leur importance, le caractère de subventions.

L'instruction et l'entraînement effectués avec un caractère ou dans un but militaire sont interdits. Exceptionnellement, des membres de la Reichswehr et de la Marine pourront être autorisés à piloter ou à appprendre à piloter dans un but sportif et à leurs frais. Leur nombre ne devra pas dépasser trente-six pendant six ans, à dater du 1er janvier 1926, et à raison de six par an. Une fois ce maximum atteint, des autorisations pourront être accordées, dans la mesure des vacances, à raison de trois par an; les titulaires d'autorisations rayés des cadres de l'armée et de la marine pourront de même être remplacés. La liste des bénéficiaires d'autorisations sera dressée au début de chaque année.

Le Gouvernement allemand doit assurer l'enregistrement des fabriques de matériel aéronautique, des aéronefs et des moteurs, des pilotes et élèves-pilotes, des entreprises exploitant une ligne aérienne, des organisations s'occupant d'aéronautique et des autres propriétaires d'aéronefs.

Les avions sans pilote restent interdits..

Les dispositions générales relatives à l'entraînement des membres de la Reichswehr et de la Marine sont applicables à la police. A titre exceptionnel cinquante de ses fonctionnaires pourront recevoir une instruction aéronautique et obtenir leur brevet de pilote, mais seulement « pour compléter les connaissances techniques qui leur sont nécessaires afin d'exercer en toute connaissance de cause le contrôle de l'aviation commerciale ». Aucun aéronef ne sera laissé à la disposition des organisations de la police.

En ce qui concerne le régime de la navigation aérienne dans les territoires occupés, les modifications suivantes au régime antérieur sont intervenues :

1°. L'interdiction du survol des territoires occupés par les aéronefs allemands, édictée par la résolution de la Conférence des ambassadeurs en date du 15 décembre 1920, est abrogée. En conséquence, l'ordonnance n° 80 de la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans, en date du 7 avril 1921, prise en exécution de cette résolution, a été remplacée par l'ordonnance n° 309 du 17 août 1926 et abrogée par elle.

2° Les lois et règlements allemands concernant l'aviation sont désormais applicables en territoires occupés. Les droits du Gouvernement allemand en ce qui concerne la navigation aérienne commerciale ne sont plus limités que par les pouvoirs reconnus à la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans par l'Arrangement Rhénan du 28 juin 1919, qui reconnaît le droit à la Haute Commission d'assurer la sécurité des armées d'occupation.

Le nouveau régime de l'aviation commerciale dans les territoires occupés peut se résumer ainsi :

a) Nécessité, pour le survol de ces territoires, d'une décision de la Haute Commission prise sous forme d'octroi ou de refus, soit du visa de l'autorisation donné par le Gouvernement du Reich ou des Etats, soit du permis demandé, suivant les cas.

b) La création de terrains d'atterrissage en territoires occupés ou l'utilisation de ceux déjà existants sont subordonnées à une décision favorable de la Haute Commission. L'utilisation des terrains d'atterrissage militaires par l'aviation civile est interdite, sauf décision exceptionnelle.

L'Allemagne est enfin autorisée à aménager quatre ports aéronautiques dans la zone démilitarisée, définie à l'article 42 du traité de Versailles : un à Cologne, un à Francfort-sur-le-Mein et deux autres situés l'un au nord de Cologne, l'autre au sud de Francfort. Ces ports ne devront répondre, tant par leurs dimensions que par leurs installations, qu'aux besoins réels et justifiés d'une aéronautique commerciale normale. Le Gouvernement allemand pourra également aménager douze autres terrains, aux endroits choisis par lui, pour servir à l'atterrissage et à l'envol des aéronefs.

Le nouveau régime appliqué à l'aéronautique allemande par les accords du 22 mai 1926 a eu cette conséquence heureuse de permettre le rétablissement des relations aéronautiques normales entre les belligérants.

A la suite de ces accords, deux conventions sur la navigation aérienne ont été conclues avec l'Allemagne, l'une par la France le 22 mai 1926, l'autre par la Belgique le 29 mai. Aux termes de ces conventions, chacune des parties contractantes accorde en temps de paix aux aéronefs de l'autre partie régulièrement immatriculés la liberté de passage au-dessus de son territoire, l'établissement ou l'ex-

ploitation de lignes aériennes régulières étant subordonné toutefois à un accord spécial entre les deux Etats.

Il fut convenu que l'établissement de certaines lignes nouvelles et la reprise du trafic sur les lignes anciennes seraient effectués sans délai. C'est ainsi que la ligne Paris-Berlin, exploitée en collaboration par la Société générale de Transports Aériens et par la Deutsche Luft Hansa, a été inaugurée le 26 mai 1926, et que la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne a repris au-dessus de l'Allemagne, entre Strasbourg et Prague, le trafic qu'elle avait détourné par la Suisse depuis 1925. De même la ligne Londres-Cologne-Berlin par Bruxelles a été rétablie. Enfin, les Allemands ont obtenu de la France l'autorisation du transit au-dessus de son territoire pour l'exploitation d'une ligne Berlin-Genève-Barcelone.

Telles sont les modalités des nouveaux accords aériens passés avec l'Allemagne. Les intérêts en jeu étaient trop considérables pour qu'ils ne fussent pas conclus tôt ou tard. Ils forment sans aucun doute le prélude d'un grand essor de l'aviation commerciale en même temps que d'une violente concurrence entre les puissances qui prétendent à la domination de l'air.

18. La Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919. — Les puissances alliées et associées dans la grande guerre ont été heureusement inspirées en mettant à profit l'heure propice des traités de paix pour régler au point de vue international le régime de la locomotion aérienne. La charte signée à Paris le 13 octobre 1919 est intitulée : « Convention portant Règlementation de la Navigation Aérienne » (1).

(1) On trouvera le texte complet de la Convention et de ses annexes et une étude critique de ses dispositions dans l'*Examen de Principe de la Convention portant réglementation de la Navigation Aérienne*, par André Henry-Coüannier.

Cette Convention a été établie par les représentants de vingt-sept Etats (1). Ont en outre été admis à y adhérer les Etats neutres pendant la guerre de 1914-1918 et les Etats belligérants non signataires pourvu qu'ils soient membres de la Société des Nations. L'adhésion d'un Etat belligérant ne faisant pas partie de la Société des Nations n'était possible, avant le premier janvier 1923 qu'avec le consentement des puissances alliées et associées signataires du traité de paix conclu avec ledit Etat (art. 42). Depuis le premier janvier 1923, cette adhésion peut être admise si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant suivant les règles de la Commission Internationale de Navigation Aérienne, dont il sera parlé plus loin.

Il est important de bien analyser la Convention du 13 octobre 1919 car ses dispositions influeront sensiblement sur tous les actes législatifs et administratifs qui vont suivre. Elle pose d'abord le principe que la souveraineté de chaque puissance s'étend sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire (art. 1). En même temps chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs des autres Etats contractants la même liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire qu'à ses propres res-

(1) Ces Etats sont les suivants : Etats-Unis d'Amérique, Belgique, Bolivie, Brésil, Empire britannique, Chine, Cuba, Equateur, France, Grèce, Guatémala, Haïti, Hedjaz, Honduras, Italie, Japon, Libéria, Nicaragua, Panama, Pérou, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Tchécoslovaquie et Uruguay.

Le nombre des Etats signataires a été réduit à 24 par suite du renoncement de la République d'Haïti, de l'Etat du Hedjaz et de celui du Honduras.

Actuellement les Etats parties à la Convention sont au nombre de vingt qui se répartissent en treize Etats signataires : Belgique, Empire britannique, France, Grèce, Italie, Japon, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Tchécoslovaquie, Uruguay et en sept Etats non signataires : Bulgarie, Chili, Danemark, Pays-Bas, Perse, Territoire de la Sarre et Suède.

La Bolivie, Etat signataire, qui avait ratifié la convention le 1er juin 1922, l'a dénoncé le 10 janvier 1925 avec effet à dater du 30 août 1924.

sortissants, sauf certaines réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de ce territoire (art. 2). La liberté de passage inoffensif accordée à l'aéronef étranger est immédiatement atténuée par la faculté que se réserve l'Etat survolé de fixer l'itinéraire que sera tenu de suivre l'aéronef étranger lorsqu'il traverse sans atterrir (art. 15). Pour des raisons de police générale il pourra même être obligé d'atterrir sur signal convenu. Lorsqu'un aéronef arrive dans un pays étranger, il sera éventuellement tenu d'atterrir sur un des aérodromes fixé par cet Etat. A l'origine les seuls aéronefs admis à circuler au-dessus du territoire d'un Etat contractant étaient ceux qui possédaient la nationalité de l'un des Etats signataires de la Convention, nationalité que détermine l'immatriculation (art. 5 et 6) ; depuis lors l'article 5 a été modifié d'une manière importante par un protocole du 27 octobre 1922 dont il sera parlé plus loin. Les aéronefs doivent en outre être munis d'un certificat de navigabilité (art. 11), d'un livre de bord (art. 19), leur personnel doit être pourvu de brevets d'aptitudes et de licences (art. 12). Au départ et à l'atterrissage, les autorités ont le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni (art. 21). A moins d'autorisation spéciale, les aéronefs ne peuvent porter d'appareil de télégraphie sans fil (art. 14). Les aéronefs de transports publics à grand nombre de passagers sont au contraire tenus d'en être munis. Les aéronefs étrangers commandés par un militaire commissionné à cet effet (art. 31) et qui sont de ce fait considérés comme aéronefs militaires n'ont pas le droit, sauf autorisation spéciale, d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant ni même de survoler ce territoire (art. 32). Si cette autorisation spéciale lui est donnée, l'aéronef militaire étranger jouit, en principe, des privilèges habituellement accordés aux navires de guerre étrangers.

Le transport international aérien des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit (art. 26). Enfin il est précisé qu'en cas de guerre, les stipulations de la Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres (art. 38).

On voit que, même en se limitant aux dispositions les plus générales, on a vite fait de relever dans la Convention du 13 octobre 1919 la netteté avec laquelle ses rédacteurs ont pris position sur les questions les plus délicates. Et cependant toute la Convention tient en 43 articles. Il est vrai que d'abondantes annexes y font suite, annexes que l'on peut juger trop abondantes, car elles fixent des règles techniques avec parfois tant de précision qu'il faudra bien souvent les réviser ultérieurement. La technique aéronautique est si changeante que, pour concorder avec elle, la règlementation devra se modifier sans cesse. Mais cette difficulté n'a pas échappé aux auteurs de la Convention, puisqu'ils se sont empressés de confier la mise au point constante des annexes à un organisme permanent qui, parmi ses fonctions, a celle d'apporter tous amendements utiles à la majeure partie des annexes (1). Cet organisme porte le nom de « Commission Internationale de Navigation Aérienne ».

19. La Commission Internationale de Navigation Aérienne. — La Convention de 1919 a institué sous le nom de

(1) Les annexes à la Convention du 13 octobre 1919, au nombre de huit et marquées de A à H, traitent des points suivants :

A. Marques à porter sur les aéronefs.
B. Certificat de navigabilité.
C. Livres de bord.
D. Règlements sur les feux et signaux. Règles de la circulation aérienne.
E. Conditions minima requises pour l'obtention de brevets et licences de pilotes ou de navigateurs.
F. Cartes internationales et repères aéronautiques.
G. Centralisation et distribution des renseignements météorologiques.
H. Douanes.

Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.), une commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations (art. 34) (1). Cette commission sert de lien entre les Etats contractants, et la Convention a été rédigée de telle sorte qu'il serait impossible de se passer de ce lien constant. Il faut en effet que chaque Etat contractant soit constamment informé des immatriculations et radiations effectuées par chaque Etat (art. 9), des conditions imposées par chacun d'eux pour la délivrance des brevets d'aptitude et des licences (art. 13), des modalités d'emploi des appareils de T.S.F. (art. 14), des aérodromes et des itinéraires imposés aux aéronefs venant de l'étranger (art. 15), des réserves et restrictions concernant les transports aériens de commerce (art.. 16), des règlementations sur le transport et l'usage d'appareils photographiques (art. 27), ou autres objets (art. 28), des arrangements d'Etat à Etat relativement aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun (art. 36). La Commission Internationale de Navigation Aérienne est en outre chargée de régler les dissentiments qui s'élèveraient au sujet des règlementations techniques indiquées dans les annexes à la Convention (sauf l'annexe H relative aux Douanes), les dissentiments portant sur l'interprétation de la Convention elle-même devant au contraire être réglés par la Cour Permanente de Justice Internationale établie par la Société des Nations (art. 37).

On voit, d'après les fonctions permanentes qui lui sont dévolues, que le rôle de la Commission Internationale de Navigation Aérienne est très important. Mais son influence apparaît surtout dominante lorsque l'on remarque que c'est à elle qu'il appartient tout d'abord de discuter toute proposition éventuelle d'un Etat demandant à modifier un ar-

(1) Le bureau de cette Commission est 20, avenue Kléber, à Paris; il est placé sous la direction de M. Albert Roper, secrétaire général.

ticle de la Convention. On lit en effet à l'art. 34, en tête de la liste de ses attributions, qu'elle a celles de « recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la nouvelle Convention » et de « notifier les changements adoptés ».

Cette clause respecte-t-elle l'égalité de toutes les puissances contractantes devant la Convention ? A l'origine non, car la répartition des voix à la commission n'était pas égale pour tous les Etats. Bien au contraire, il était précisé que chacune des cinq grandes puissances : Empire Britannique, Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon, « aurait le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants » (1). Nous verrons que l'article 34 a été modifié ensuite dans le sens du rétablissement de cette égalité.

Le fait que la Commission Internationale de Navigation Aérienne est placée sous l'autorité de la Société des Nations

(1) Pour éclairer ce mode de calcul, prenons pour exemple le nombre des Etats rédacteurs de la Convention, soit 27, dont les 5 grandes puissances et 22 autres Etats. Le plus petit multiple de 5 supérieur à 22 est 25. Donc, en cas de vote de ces 27 Etats, on aurait attribué 25 voix aux cinq grandes puissances, soit 5 voix à chacune d'entre elles, les autres Etats n'ayant chacun qu'une voix. Le total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents, serait alors la somme de 25 et de 22, soit 47. Toute modification à l'une quelconque des annexes étant acquise si elle est approuvée par les trois quarts du total possible des voix, il en résulte, dans l'exemple que nous avons choisi, qu'elle devrait être approuvée par 36 voix. Si les cinq grandes puissances votent pour, cela fait déjà 25 votes exprimés, mais il faudrait ajouter 11, soit la moitié des autres Etats contractants pour que l'approbation soit acquise. Dans cette hypothèse, les petites puissances auraient pu se trouver suffisamment garanties, car il y en aurait eu un nombre égal votant pour et votant contre la proposition des grandes puissances. Mais si par l'adhésion de nouveaux Etats, le nombre des contractants avait été porté de 27 à 41, résultat que l'adhésion plus complète de l'Europe suffirait à donner, chacune des cinq grandes puissances aurait eu 8 voix. Le nombre total de votes possibles serait 76. Dans ce cas, il aurait suffi que 17 Etats sur 36 s'ajoutent aux cinq grandes puissances pour former les 57 voix qui modifieraient les annexes malgré le vote défavorable de 19 Etats. Cette différence de traitement se serait accusée progressivement par l'augmentation du nombre des adhérents à la Convention.

a empêché la ratification des Etats-Unis d'Amérique qui, pour des raisons de pure politique intérieure, manifestent vis-à-vis de cette haute institution, en laquelle résident actuellement les meilleurs espoirs du Droit International, une répugnance qui — espérons-le — sera passagère. Plusieurs Etats neutres d'Europe basaient au contraire leurs principales critiques sur l'inégalité du pouvoir de vote des divers contractants.

Il est certainement permis de penser que la grande guerre dont les conséquences affectent encore si péniblemnt tous les efforts du Droit des gens, a influencé l'esprit des rédacteurs de la Convention. La répartition des voix au sein de la Commission Internationale de Navigation Aérienne en était une preuve. On doit reconnaître cependant que le traitement de faveur fait aux cinq grandes puissances était plus apparent que réel, car sur les points essentiels, c'est-à-dire sur la Convention elle-même, un Etat seul peut faire échec à une proposition de modification. Un des derniers paragraphes de l'article 39 l'exprime clairement : « Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants ». En outre, sous réserve d'un préavis d'un an, tout Etat signataire peut la dénoncer en notifiant sa décision au Gouvernement de la République française (art. 43).

Nous serons amenés, lors de notre examen de la question de l'espace aérien, à faire à la Convention du 13 octobre 1919 des critiques de principe sur des points beaucoup plus graves que celui de la procédure de vote de la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Réserve faite de ces critiques, nous ne pouvons que rendre hommage aux rédacteurs de la Convention. Cette première charte de la navigation aérienne internationale a apporté beaucoup de clarté au milieu de controverses parfois confuses. Le fait

qu'elle constitue un point de départ commun pour toutes les réglementations futures permet d'espérer que désormais les Etats, même non signataires, lorsqu'ils élaboreront des textes législatifs ou administratifs relatifs à la navigation aérienne, s'efforceront de respecter ses idées maîtresses. Un certain nombre d'entre eux, sans avoir adhéré encore à la Convention, en appliquent cependant les règles. Ceci est déjà un résultat de première importance. Dans l'histoire du droit aérien la Convention du 13 octobre 1919 marquera une grande date.

20. Les modifications apportées à la Convention de 1919. — Précisément parce que les clauses de la Convention règlent le régime de la navigation aérienne sur des bases nouvelles, de grandes difficultés apparurent lorsque les divers Gouvernements mis en présence de son texte durent se prononcer sur sa ratification. Il avait été prévu que l'exemplaire déposé dans les archives du Gouvernement de la République française pouvait être signé jusqu'au 12 avril 1920 inclusivement (art. 43 *in fine*). Cette date passa sans qu'aucun Etat notifiât sa ratification et l'on put craindre que jamais cette Convention ne fût appliquée. C'est qu'en effet ce document, bien que très sérieusement étudié, avait, en raison des circonstances, été rédigé un peu hâtivement. Nous signalerons pour mémoire seulement que les puissances se mirent vite d'accord pour modifier l'article 18 qui, dans sa première rédaction, donnait en faveur des aéronefs circulant à l'étranger un coup trop brutal aux législations nationales en matière de brevet (1). Elles décidè-

(1) L'article 18, en 1919, était ainsi libellé :

« Le passage ou le transit, avec ou sans atterrissage, et les arrêts, raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un Etat contractant ne donneront lieu à aucune saisie ou détention de l'aéronef par cet Etat, ou pour son compte, ou de toute personne de cet Etat, en raison du fait que la construction ou le mécanisme dudit aéronef

rent également de supprimer l'article 23 de la première rédaction qui déterminait la loi compétente pour les actes accomplis par les personnes à bord des aéronefs et les rapports de droit nés entre ces personnes (1). Il apparut que ces problèmes étaient implicitement résolus par l'article 1er de la Convention posant le principe de la souveraineté territoriale.

Ces deux difficultés furent rapidement réglées. Il n'en fut pas de même de celle, très grave, qui était soulevée par l'article 5. Celui-ci empêchait un Etat contractant d'entretenir des relations aéronautiques avec un Etat non contractant. Il s'exprimait en effet ainsi : « Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contrac-

serait une infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé ou enregistré dans cet Etat. Toute réclamation contre une infraction de ce genre sera dûment faite dans le pays d'origine de l'aéronef. »

On y substitua en 1920 la rédaction suivante moins libérale :

« Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible, par l'autorité compétente du lieu de la saisie. »

(1) L'ancien article 23, actuellement supprimé, était libellé de la manière suivante :

« Toute personne à bord d'un aéronef doit se conformer aux lois et règlements de l'Etat où elle se trouve. En cas de survol sans escale, de frontière à frontière, toute personne à bord doit se conformer aux lois et règlements du pays survolé qui ont pour objet de rendre inoffensif le passage de l'aéronef.

« Les rapports de droit, qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef en vol, sont régis par la loi de la nationalité de l'aéronef.

« En cas de crime ou de délit entre personnes à bord d'un aéronef en vol, la loi de l'Etat survolé n'a compétence que si, commis par l'un des ressortissants de cet Etat, le crime ou délit est suivi, au cours de ce même voyage, d'un atterrissage sur le territoire de ce même Etat.

« L'Etat survolé a compétence : 1° à l'égard de toutes infractions aux lois de sûreté générale, ainsi qu'aux lois militaires et fiscales; 2° en cas d'infraction aux règlements relatifs à la navigation aérienne. »

tants. » Ce texte appela de vives protestations de la part des Etats qui étaient restés neutres dans la grande guerre et que l'on sollicitait d'adhérer à la Convention. Ces Etats se trouvaient en effet, pour la plupart, aussi désireux d'avoir des relations aéronautiques avec les anciens Empires centraux, qu'ils l'étaient d'en avoir avec les puissances alliées et associées dans la guerre de résistance à ces Empires. Il apparaissait en outre qu'il n'y aurait pas égalité de traitement entre tous les contractants éventuels, tout au moins jusqu'au 1er janvier 1923, puisque, jusqu'à cette date, les Etats vainqueurs s'étaient réservé par les traités de paix la pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire des vaincus, même si ceux-ci n'étaient pas admis à adhérer à la Convention.

Il apparut que l'article 5 risquait d'empêcher toute adhésion. Les puissances contractantes, pour faciliter les ratifications, décidèrent d'atténuer la rigueur de l'article 5. Ce fut l'objet d'un protocole additionnel à la Convention qui fut signée à Paris le 1er mai 1920. A cette époque le nombre des Etats signataires de la Convention s'était réduit de 27 à 21 par le renoncement des Etats suivants : Haïti, Hedjaz, Libéria, Nicaragua et Pérou (1). Par le protocole, les Hautes Parties contractantes se déclaraient prêtes à accorder sur la demande des Etats signataires ou adhérents intéressés des dérogations à l'article V de la Convention, en vue « d'autoriser l'Etat contractant qui en sera bénéficiaire à admettre la circulation au-dessus de son territoire des aéronefs d'un ou de plusieurs Etats non contractants désignés et seulement pour une période de temps limitée, fixée dans le texte de la décision accordant la dérogation ».

(1) Par suite certains de ces Etats accédèrent cependant à la Convention : le Pérou, par déclaration en date à Paris du 22 juin 1920, le Nicaragua par déclaration à Paris du 31 décembre 1920, et le Libéria par déclaration à Paris du 29 mars 1922.

En outre ce délai de signature de la Convention étant échu, les Etats signataires du protocole décidaient par le même acte de proroger ce délai jusqu'au 1er juin 1920. Les ratifications par les Etats furent cependant plus lentes encore à obtenir. Pendant plus de deux années, la Perse seule avait notifié son adhésion. Enfin, le 1er juin 1922, était obtenue le même jour, grâce aux efforts du Gouvernement français, la ratification de neuf Etats signataires : Belgique, Bolivie, Empire britannique, France, Grèce, Japon, Portugal, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et Siam, et l'entrée en vigueur de la Convention était fixée, conformément à ses clauses finales, quarante jours après le dépôt de ces ratifications, c'est-à-dire le 11 juillet 1922. Il avait fallu près de 3 ans de négociations pour arriver à l'application de l'instrument juridique signé le 13 octobre 1919 !

Et encore, ce résultat n'était obtenu qu'en portant une atteinte sérieuse à l'article 5, car les Gouvernements intéressés déclaraient, en adhérant, qu'ils se réservaient le droit de différer, en ce qui concerne les Etats signataires n'ayant pas déposé encore leurs ratifications, ainsi que l'Espagne, la Suisse, la Norvège, la Suède, les Pays-Bas, le Danemark, la Finlande, l'Esthonie, la Lettonie et Monaco, l'application des dispositions de cet article 5.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne, prévue à l'article 34 de la Convention, put alors se réunir, ce qu'elle fit au premier jour de son existence officielle, le 11 juillet 1922.

La première session fut ouverte à Paris sous la présidence de M. Raymond Poincaré. Il y fut décidé que la Commission tiendrait chaque année trois sessions ordinaires et nommerait son président au début de chaque session. Depuis 1924 les sessions sont bi-annuelles.

Le règlement fixant l'organisation et le fonctionnement de la Commission fut établi. On décida de créer un certain nombre de sous-commissions dont une juridique chargée d'étudier les questions de droit touchant à l'application de la Convention (1).

La première session, tenue à Paris du 11 au 28 juillet 1922, a été présidée par M. Pierre-Etienne Flandin ; la deuxième, tenue à Londres du 25 au 27 octobre 1922, a été présidée par le Major Général Sir W. Sefton Brancker.

C'est au cours de cette session que la Commission Internationale de Navigation Aérienne approuva une modification à l'article 5 de la Convention, rédigée sous la forme d'un protocole portant la date du 27 octobre 1922.

Le protocole additionnel du 1er mai 1920 autorisant des dérogations à l'article 5 de la Convention n'avait donné que partiellement satisfaction, nous l'avons vu, aux Etats intéressés. Un certain nombre d'entre eux refusaient également d'acquiescer à la répartition inégale des voix au sein de la Commission telle qu'elle était fixée par l'article 34 de la Convention. Le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse, notamment, mettaient comme conditions préalables à leur adhésion la reconnaissance :

a) du droit pour tous les Etats contractants de conclure des conventions particulières avec des Etats non parties à la Convention du 13 octobre 1919.

b) d'un droit de vote égal à tous les Etats représentés à la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

(1) En 1928, la composition de la sous-commission juridique était la suivante : M. Godtschalck (Belgique), M. R. L. Megarry (Empire britannique), MM. Pillaut et Sudre (France), Professeur Pietro Cogliolo et Professeur Antonio Ambrosini (Italie), M. Kobayashi (Japon), M. Thadée Lebinski (Pologne), Dr. G. Schmauss (Tchécoslovaquie).

Le protocole du 27 octobre 1922 répondait à la première de ces revendications (1).

Entre temps la troisième session était tenue à Bruxelles du 28 février au 2 mars 1923.

Mais c'est seulement à la quatrième session réunie à Londres du 26 au 30 juin 1923 que la deuxième revendication des Etats devait être satisfaite (2). La Commission adoptait, par un protocole en date du 30 juin 1923, des modifications à certains alinéas de l'article 34 de la Convention. Ces modifications peuvent se résumer ainsi (3).

a) l'égalité des voix est rétablie au sein de la Commission. Chaque Etat représenté (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin pour un seul Etat) n'a désormais qu'une voix.

(1) Le texte de ce protocole est le suivant :

Article 5

« Aucun état contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, *à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par la dite Convention et ses Annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.* »

(2) Les sessions ultérieures de la Commission Internationale de Navigation Aérienne se sont tenues aux lieux et dates suivants : la cinquième à Rome, du 26 au 30 octobre 1923 ; la sixième à Paris, du 3 au 6 mars 1924 ; la septième à Paris, du 10 au 14 octobre 1924 ; la huitième à Londres, du 3 au 6 avril 1925 : la neuvième à Bruxelles, du 6 au 9 octobre 1925 ; la dixième à Paris, du 11 au 15 mai 1926 ; la onzième à Paris du 3 au 5 novembre 1926 ; la douzième à Londres, du 25 au 27 avril 1927 ; la treizième à Rome, du 25 au 28 octobre 1927 ; la quatorzième à Genève, du 8 au 11 juin 1928.

(3) Les modifications à l'article 34 se présentent de la manière suivante :

Texte original :	Texte modifié :
.....	.....
Chacun des cinq Etats (*) (La Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette	Chaque Etat *représenté à la Commission* (La Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à

b) toute modification aux dispositions des annexes doit être approuvée, comme auparavant, par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents. Seulement, pour sauvegarder en quelque mesure la suprématie des cinq grandes puissances menacée par l'égalité de vote, il est stipulé que cette majorité doit comprendre au moins trois des cinq Etats suivants · Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon. Ce texte ne réalise donc pas encore l'égalité parfaite entre les Etats, mais la réforme accomplie le rend malgré tout très acceptable pour la généralité d'entre eux.

fin comme un Etat) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants.	cette fin pour un Etat) aura *chacun une voix.*
Tous les Etats autres que les cinq premiers auront chacun une voix.	
. . . . .	. . . . .
Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents.	Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents : *cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants: Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon.*
. . . . .	. . . . .
Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.	Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants ; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, et d'une part pour chacun des autres Etats.*
. . . . .	. . . . .

(*) Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon.

c) le total des frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission est réparti entre les Etats contractants à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, et d'une part pour chacun des autres Etats.

Ces deux protocoles aux articles 5 et 34 de la Convention ont été l'un et l'autre signés et ratifiés par tous les Etats parties à ladite Convention au moment de leur adoption par la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Ils sont donc entrés en vigueur le 14 décembre 1926, jour du dépôt des ratifications du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le seul des Etats qui n'avait pas encore ratifié ces protocoles.

Il n'y a plus désormais d'obstacles insurmontables qui s'opposent à la ratification ou à l'adhésion des Etats non contractants. La Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre a adhéré à la Convention le 28 avril 1927, la Suède le 21 juillet 1927, le Danemark le 14 octobre 1927, les Pays-Bas le 22 août 1928 et l'adhésion d'autres Etats est à prévoir prochainement.

En réalité, il faudra que les Etats se résignent à constater que la Convention du 13 octobre 1919 est un acte imparfait dont la revision constante s'imposera. S'il est en général recommandable qu'en matière de conventions internationales on s'efforce de rester dans des situations aussi stables que possible en ne touchant qu'avec la plus grande prudence aux textes adoptés, il ne peut en être de même en matière d'aéronautique où le progrès incessant dû aux inventions nouvelles a vite fait de rendre impuissantes les clauses qui cherchent à la lier. Il résulte de cette situation qu'un instrument aussi sommaire que la Commission Internationale de Navigation Aérienne est insuffisant pour remplir la triple tâche administrative, législative et judiciaire qui lui est dévolue. Le dévouement d'un secrétaire

général et de ses deux adjoints ne peut évidemment suppléer au manque de présidence constante et à l'espacement de sessions trop rapides. Contrôler l'exécution des règles imposées par la Convention nécessiterait déjà un effort énorme et continu pouvant occuper un abondant personnel fixe. Si la Commission veut en outre étudier les modifications constantes que les progrès de la technique imposeront à ceux qui veulent régler le régime juridique de la navigation aérienne internationale, c'est un puissant organisme pour l'élaboration constante de règles internationales qu'il faut créer, et pour former celui-ci, la collaboration des jurisconsultes internationaux les plus éminents sera nécessaire.

21. Le Congrès ibéro-américain de navigation aérienne (25-30 octobre 1926). — Malgré les améliorations successives apportées à la Convention du 13 octobre 1919, il ne faut pas se dissimuler que de sérieuses difficultés devront être vaincues avant que tous les Etats consentent à y adhérer. De récentes manifestations internationales permettent tout au moins de le croire et, sans y attacher plus d'importance qu'elles ne le méritent, il convient cependant de ne pas les négliger. Nous voulons faire allusion au Congrès ibéro-américain de navigation aérienne et à la Convention qui en est issue (1).

(1) Il y a lieu de mentionner également les travaux de l'Union panaméricaine en matière de navigation aérienne. La cinquième Conférence internationale américaine, tenue en 1923, à Santiago du Chili, avait décidé la création, sous le nom de Commission Interaméricaine d'Aviation Commerciale, d'une Commission technique chargée d'établir un projet de règlementation relatif à l'aviation commerciale dont l'adoption serait recommandée aux Etats américains. Cette Commission s'est réunie à Washington du 2 au 19 mai 1927 et a adopté à cet effet un certain nombre de conclusions. Le Conseil Directeur de l'Union panaméricaine s'en est inspiré pour rédiger sur ces bases un projet de convention sur l'aviation commerciale en 36 articles, destiné à être soumis à la sixième Conférence inter-

Le Gouvernement espagnol avait convoqué à la fin de 1926 un Congrès aéronautique international réunissant, outre les deux Etats de la péninsule ibérique, les Etats de l'Amérique du Sud, auxquels les deux premiers se trouvent unis par une communauté de race (1). Ce Congrès, qui s'est tenu à Madrid, du 25 au 30 octobre 1926, arrêta le texte d'une Convention ibéro-américaine de navigation aérienne. Cette Convention fut signée par l'Espagne, mais les délégués des autres Etats représentés n'y apposèrent leur signature qu'*ad referendum* (2).

De cette Convention elle-même il y a peu de choses à dire. Le Congrès ne pouvait songer à mettre sur pied pendant cette courte session un projet de convention original. Il a adopté purement et simplement le texte de la Convention du 13 octobre 1919 se contentant d'y apporter certaines retouches dont nous allons faire un rapide examen (3).

Le Congrès de Madrid a modifié, cela va sans dire, les articles 5 et 34, qui constituent en quelque sorte les parties névralgiques de la Convention de 1919. L'article 5 laisse toute liberté aux Etats de permettre ou de prohiber la cir-

nationale américaine qui s'est tenue à la Havane du 16 janvier au 20 février 1928. Le projet a été adopté par la Conférence avec d'assez sensibles modifications et la nouvelle convention comprend 37 articles. Il n'est pas niable que la mise en vigueur de cette convention porterait atteinte à l'unité de réglementation de la navigation aérienne mondiale et qu'elle soulèverait de délicates questions d'application dans les pays qui, tels le Chili et l'Uruguay, seraient à la fois parties à la convention panaméricaine et à celle du 13 octobre 1919 (voir Fauchile, *Traité de Droit International Public*, tome I, 2e partie, n° 5312°).

(1) Les Etats représentés à ce Congrès étaient les suivants : République Argentine, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa-Rica, Cuba, Chili, République Dominicaine, Equateur, Espagne, Guatemala, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Portugal, Salvador, Uruguay et Vénézuéla.

(2) A notre connaissance cette Convention n'a été ratifiée jusqu'ici que par les Etats suivants : l'Espagne le 15 avril 1927, le Paraguay le 24 janvier 1928, le Mexique le 7 février 1928 (*Gaceta de Madrid*, 11 mars 1928).

(3) Pour le détail de ces modifications cf. *La Convenzione Ibero-Americana per la navigazione aerea*, par Amedeo Giannini.

culation au-dessus de leur territoire des aéronefs ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants (1).

L'article 34 crée une Commission Ibéro-Américaine de Navigation Aérienne (C.I.A.N.A.) dont les fonctions sont analogues à celles de la Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.). Il rétablit par contre l'égalité complète entre les Etats contractants en décidant que chacun d'eux n'aura qu'un représentant au sein de la Commission. Comme dans le texte nouveau de l'article 34 de la Convention de 1919 ces Etats n'auront individuellement qu'une voix. Il existe d'autres différences, mais secondaires. C'est ainsi que le paragraphe c) qui confère à la C.I.A.N.A. le pouvoir d'apporter tous amendements aux dispositions des annexes ne renvoie pas aux annexes A à G. Le motif en est que seules les annexes A à E ont été adoptées par le Congrès de Madrid à la suite de la Convention, et que, dans ces conditions, la réserve portée dans le texte de 1919 perd ici sa raison d'être. Il y a d'ailleurs lieu d'ob-

(1) Comparaison entre les deux rédactions de l'article 5 :

CONVENTION DE 1919	CONVENTION IBERO-AMERICAINE
Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.	Les Etats contractants auront complète liberté pour permettre ou prohiber la circulation au-dessus de leur territoire des aéronefs qui possèdent la nationalité d'un Etat non contractant.

server en passant que le Congrès ibéro-américain n'a pas fait siennes toutes les modifications apportées successivement par la C.I.N.A. à ces annexes. La même remarque s'applique au paragraphe *f)* qui fait figurer au rang des attributions de la C.I.A.N.A. la publication de cartes pour la navigation aérienne, sans se référer à la réglementation détaillée de l'annexe F. Enfin, à la différence encore de la Convention de Paris, les frais d'organisation et de fonctionnement de la Convention Ibéro-Américaine de Navigation Aérienne seront supportés par l'Etat où elle se réunira.

L'article 7 relatif à l'immatriculation des aéronefs comporte, outre les deux paragraphes empruntés à la Convention de 1919, deux alinéas nouveaux. Le premier permet à un Etat signataire de formuler dans un protocole les réserves nécessaires, lorsque les conditions exigées par cet article pour la détermination de la nationalité d'un aéronef sont incompatibles avec sa propre législation intérieure. Le deuxième décide qu'en ce cas l'Etat en question sera libre de régler comme il l'entend l'immatriculation de ses aéronefs et le vol au-dessus de son territoire, mais il ne pourra accorder aux aéronefs des autres Etats contractants les avantages prévus dans la Convention que si ces aéronefs réunissent les conditions définies aux deux premiers paragraphes de cet article.

L'article 37 prévoit que les litiges nés de dissentiments entre Etats relativement à l'interprétation de la Convention seront réglés uniquement par voie d'arbitrage. Il élimine donc l'intervention de la Cour Permanente de Justice Internationale, organisée par la Société des Nations, et à laquelle il appartient normalement, d'après l'article 37 de la Convention de 1919, de résoudre de tels conflits.

L'article 41 admet la possibilité pour les Etats non ibéro-américains d'adhérer à cette Convention.

L'article 43 contient une clause importante. Il stipule que « la signature de la présente Convention n'implique pas l'annulation des accords conclus par les Etats ibéro-américains contractants sur la même matière dans des conventions antérieures ».

Telles sont, à quelques détails près, les modifications essentielles apportées par le Congrès ibéro-américain au texte de la Convention du 13 octobre 1919.

Examinons maintenant le dessein de ses organisateurs. Ils semblent avoir voulu atteindre un double résultat.

Il apparaît tout d'abord que ce Congrès devait témoigner d'une manière éclatante de la solidarité qui unit les pays de la péninsule ibérique à ceux de l'Amérique latine en ce qui touche aux choses de la navigation aérienne. Or cette solidarité revêt en l'espèce un caractère un peu factice. La communauté de race et de langue, les liens historiques, les rapports commerciaux, sont insuffisants par eux-mêmes à l'expliquer. Si cette solidarité était réelle, elle aurait tout autant de raison d'être dans des domaines analogues, le domaine maritime par exemple, où elle ne s'est pourtant traduite par aucune convention de ce genre. Il est bien évident que le caractère international des transports aériens justifie la conclusion d'accords entre les pays appelés dans un avenir plus ou moins lointain à unir leur territoire par des lignes de navigation aérienne régulières. Mais alors la nécessité d'édicter des règles communes ne se limite pas aux pays de même race et de même langue, elle s'étend à tous ceux qui désirent effectuer des échanges par la voie des airs. Dans le cas qui nous occupe, on peut dire que la solidarité, si solidarité il y a, est la même entre les Etats-Unis, la France ou l'Italie d'une part et les Etats de l'Amérique latine d'autre part, qu'entre ces derniers et l'Espagne par exemple. Examinée sous cet angle d'un point de vue tout

à fait général, cette manifestation ne semble donc pas procéder de causes naturelles bien évidentes.

Le deuxième résultat envisagé était sans aucun doute de montrer, à l'aide des modifications apportées à la Convention du 13 octobre 1919 que le texte de cette dernière était inacceptable pour la plupart des Etats. En réalité le sens des réformes accomplies par le Congrès ibéro-américain démontre que l'esprit qui a présidé à la rédaction de cette Convention heurte surtout la susceptibilité de certains pays. Ainsi à l'article 34 le changement essentiel a pour objet d'assurer l'égalité parfaite entre les Etats ; il visait manifestement la clause de la Convention de Paris qui exige que toute modification aux annexes soit approuvée par une majorité comprenant au moins trois des cinq grandes puissances : Etats-Unis, Empire britannique, France, Italie ou Japon. De même l'article 37 écarte pour les litiges relatifs à la Convention, le recours à l'organisme émanant de la Société des Nations, dont l'Espagne et le Brésil ont cessé de faire partie (1). La Convention de 1919 est donc viciée dans ses origines. Ce sont celles-ci que l'on veut effacer et non le texte lui-même puisque la Convention ibéro-américaine lui est conforme jusque dans ses détails.

Ce fait permet de comprendre les raisons pour lesquelles le Congrès de Madrid a élaboré une Convention spéciale. S'il ne s'était agi que de modifier certains articles de la Convention de 1919 point n'était besoin d'un document nouveau. Ces réformes auraient pu être demandées par voie diplomatique et les désirs de certains pays transmis à la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Il ne fait pas de doute que ces réformes n'aient vu le jour au bout d'un temps plus ou moins long et au besoin par la réunion d'une conférence convoquée à cet effet et grou-

(1) Ceci n'est plus exact que pour le Brésil, l'Espagne ayant de nouveau participé aux travaux de la S.D.N. en 1928.

pant l'ensemble des Etats. Si ce sont au contraire les origines de la Convention de Paris que l'on incrimine cette méthode ne pouvait et ne peut y remédier que dans la mesure où le désir d'union l'emporte sur tout autre dans les intentions des pays solliciteurs. Bien que le Congrès ibéro-américain ait dans le cas présent adopté une Convention analogue par son texte à celle de 1919, ce qui permettrait une fusion éventuelle des deux Conventions, on est donc obligé de la considérer à l'heure actuelle, en raison de ce qui vient d'être dit, comme une entreprise antagoniste de la première (1).

Y a-t-il lieu de s'en alarmer ? Afin de sauvegarder le droit commun de la navigation aérienne ainsi mis en péril, M. Giannini préconise la convocation d'une Conférence diplomatique qui unisse dans une œuvre de paix la plus grande partie des Etats. Avec leur collaboration il serait procédé à une revision technique de la Convention de Paris et sans doute aux améliorations de nature à les satisfaire tous (2). Cette idée nous paraît heureuse, mais nous estimons que son exécution est subordonnée à des questions d'opportunité politique.

Au surplus le danger est-il si grand ? Il faudrait supposer pour cela que la Convention ibéro-américaine sera ratifiée par la majorité des Etats signataires et mise à exécution. Or nous n'en sommes pas encore là et il n'est nullement démontré que cette Convention soit viable. L'attitude du plus grand nombre de ces Etats révèle de leur part, sinon un manque d'enthousiasme, tout au moins une hésitation apparente et un défaut de préparation certain.

Ensuite il y a lieu, croyons-nous, de ne pas être hypnotisé par un désir trop vif de l'unité. Sans doute cette union

(1) *Cf.* Dr. Döring, *Internationales Recht der Privatluftfahrt*, p. 11.
(2) *Op. cit.*, p. 10. Voir en outre Dr. A. Wegerdt, *Die Gestaltung des internationalen Luftrecht.*

de tous les Etats dans une même communion d'idées doit-elle être conçue comme un idéal. Mais l'essentiel n'est-il pas aussi et d'abord que ces Etats n'appliquent pas dans le domaine de la navigation aérienne de règles divergentes. Or il est de fait que beaucoup de pays non adhérents à la Convention de 1919 en exécutent les clauses principales et en observent les règlements. Il faut voir là la preuve qu'elle s'impose par sa supériorité et qu'il sera de plus en plus difficile de ne pas en tenir compte et d'en éluder l'application. Ces pays qui sont pourtant en dehors de la communauté juridique et formelle, font donc mieux que de rendre hommage à la Convention de Paris puisqu'ils la prennent pour modèle. Les auteurs de la Convention ibéro-américaine en fournissent indirectement eux-mêmes le témoignage. Nous pouvons y puiser l'assurance qu'il n'y a pas lieu de mal augurer de l'avenir du droit commun public de la navigation aérienne.

22. La Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (27 octobre-6 novembre 1925). — Parallèlement à la Convention du 13 octobre 1919, qui constitue un premier effort d'unification internationale sur le terrain du droit public, nous assistons aujourd'hui à un autre mouvement, à une transposition de cet effort sur le terrain du droit privé aérien. C'est ici qu'il convient de dire quelques mots de la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, de ses origines et de ses travaux.

Les mêmes causes qui ont milité en faveur d'un accord entre les puissances dans le domaine du droit public, font sentir leurs effets dans celui du droit privé. Le développement considérable de la navigation aérienne et, plus particulièrement, des transports publics par la voie des airs, a posé un certain nombre de problèmes auxquels il importe de donner des solutions. De toute évidence, une réglemen-

tation s'impose. Dans la plupart des pays, les lois nationales sont venues satisfaire d'une manière plus ou moins heureuse à ces nécessités. Mais cet effort ne suffit pas, car la navigation aérienne est surtout et avant tout internationale. Les questions qu'elle soulève dépassent donc le cadre de tel ou tel pays pris isolément. Et la multiplicité des lois particulières, qui ne présente pas d'inconvénients si l'on se place à un point de vue national, fournit au contraire la matière de nombreux conflits internationaux, et constitue un obstacle chaque jour plus considérable à l'adoption d'une loi uniforme entre les Etats.

En présence de cet état de choses, tous les intéressés aux transports aériens réclamaient des solutions d'ordre juridique international par la voie des différents groupements internationaux. C'est ainsi notamment que, dans sa réunion du 30 novembre 1923, le Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale émettait un vœu demandant la réunion d'une Conférence internationale relative au droit privé aérien.

Déjà, à la fin du mois d'août 1923, le Gouvernement français avait officiellement manifesté l'intention de convoquer une Conférence de ce genre pour l'examen de différentes questions de droit privé aérien, et principalement celle de la responsabilité du transporteur par aéronefs. Les Gouvernements invités s'abstinrent de donner leur engagement formel à cette conférence, car ils désiraient le subordonner à la connaissance préalable du projet que la Conférence aurait à discuter. Devant cette réserve, le Gouvernement français répéta, au mois de juin 1925, son invitation, l'accompagnant cette fois d'un « Avant-projet de Convention internationale sur la responsabilité du transporteur par aéronefs » (1).

(1) Se reporter au texte de cet avant-projet à l'annexe V, p. 246.

Cet avant-projet devint la base de discussion de la Conférence internationale de Droit privé aérien qui se tint à Paris du 27 octobre au 6 novembre 1925 sous la présidence de M. Pierre-Etienne Flandin et obtint un plein succès. Quarante-trois Etats s'étaient fait représenter à cette Conférence par plus de 70 délégués ou experts (1). Dès la première séance de travail, il fut décidé qu'on ne se limiterait pas à l'étude de la responsabilité du transporteur aérien. Dans son avant-projet, le Gouvernement français indiquait que beaucoup de questions pourraient être utilement posées et discutées au cours de la Conférence, mais que celle-ci lui paraissait la plus urgente à résoudre ; il ouvrait ainsi indirectement la porte à de plus amples débats. Entre temps du reste, le troisième Congrès international de la Navigation aérienne, tenu à Bruxelles du 6 au 10 octobre 1925, « attirait respectueusement l'attention de tous les Gouvernements sur la grande utilité pratique qu'il y aurait à entreprendre sans retard une œuvre d'ensemble en ce qui concerne le droit privé aérien », et il émettait le vœu que la prochaine Conférence de Paris « envisage dans son ampleur et sa continuité l'unification du droit international privé de l'air, et arrête les moyens d'étude et d'organisation tendant à la poursuite méthodique de cette unification ».

Pour se conformer à l'ensemble des vœux qui lui avaient été soumis, la Conférence décidait de créer deux Commissions chargées, la première de préparer une table des matières des travaux à entreprendre en ce qui concerne les problèmes de droit privé autres que celui de la responsa-

(1) Ces Etats étaient les suivants : Albanie, Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, République Argentine, Autriche, Belgique, Brésil, Empire britannique, Chili, Chine, Colombie, Danemark, République Dominicaine, Egypte, Espagne, Esthonie, Finlande, France, Grèce, Guatémala, Hongrie, Italie, Japon, Lettonie, Lithuanie, Luxembourg, Mexique, Monaco, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Suède, Tchécoslovaquie, Turquie, U. R. S. S., Uruguay, Venezuela.

bilité du transporteur aérien, la deuxième d'examiner l'avant projet français relatif à la responsabilité du transporteur aérien, d'entendre les objections ou remarques des différentes délégations, et de présenter un rapport sur le projet de convention à établir au cours de la Conférence.

Les rapports établis par les deux Commissions au cours de leurs séances de travail furent approuvés à l'unanimité par la Conférence (1). Le protocole final, signé par les délégués des Gouvernements représentés, contenait, en 21 articles, un projet de convention relative à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs, projet devant être soumis par les soins du Gouvernement français à l'appréciation et, ultérieurement, à la signature des Gouvernements présents à la Conférence (2). Celle-ci émettait ensuite un vœu indiquant la liste des questions qu'elle souhaiterait voir étudier immédiatement après celle de la responsabilité du transporteur par aéronefs. Elle préconisait la création d'un Comité spécial d'experts, composé d'un nombre restreint de membres, dont le siège normal serait à Paris, et que l'on chargerait de l'examen de ces questions. Elle priait également le Gouvernement français de se mettre en rapport avec les Gouvernements invités afin de voir la suite qu'il y aurait lieu de donner à cette motion.

23. Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. — Le résultat de cette prise de contact entre les Gouvernements a été la convocation à Paris de la première réunion du Comité International Technique d'Ex-

(1) Les rapports de ces deux Commissions, ainsi que le projet de table des matières dû au professeur Cogliolo, ont paru dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1927, p. 220.

(2) Se reporter au texte de ce Protocole final à l'annexe VI, p. 251. Consulter également Georges Ripert, *La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de la Conférence Internationale de Paris de* 1925.

perts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.), qui s'est tenue au Ministère des Affaires étrangères du 17 au 21 mai 1926.

Après avoir procédé à la nomination du président de la session, M. de Lapradelle, et d'un secrétaire technique permanent, M. Sudre, le nouveau Comité a dressé son programme de travail et pourvu à son organisation intérieure (1).

Les experts se sont, en premier lieu, mis d'accord sur le but précis de leurs travaux et sur les moyens propres à atteindre ce but. De leurs échanges de vue se dégagent les trois idées directrices suivantes :

1. Maintien du principe de l'élaboration progressive d'une loi internationale unique de droit privé aérien.

2. Préparation de textes relatifs à des questions extraites d'un plan général à établir au préalable et destinés à être soumis à l'examen de Conférences internationales périodiques.

3. Exécution de ce travail par un certain nombre de commissions, entre lesquelles ces questions seraient réparties, et qui étudieraient en premier lieu les problèmes qui s'imposent par leur utilité pratique et leur urgence, et tout particulièrement ceux signalés à leur attention par la première Conférence Internationale de Droit Privé Aérien.

Sur ces bases un Sous-Comité de rédaction établit un projet adopté par le Comité dans sa résolution n° 3.

Quatre Commissions de onze membres ont été nommées avec mission d'étudier respectivement les questions suivantes :

Première Commission : 1) Nationalité des aéronefs ; 2) Registre aéronautique ; 3) Propriété, co-propriété, cons-

(1) Le titre de secrétaire général permanent a été conféré à M. Sudre lors de la deuxième session (résolution n° 5).

truction et transfert ; 4) Droits réels, hypothèques, privilèges et saisies.

Deuxième Commission : 1) Régime des transports (transports commerciaux, tourisme, etc.) ; 2) Lettre de voiture ; 3) Responsabilité du transporteur envers les expéditeurs de marchandises et les passagers ; 4) Jet de la cargaison et avarie commune ; 5) Location des aéronefs.

Troisième Commission : 1) Dommages et responsabilités envers les tiers (atterrissage, abordage, jet) ; 2) Limites de responsabilité (limitation forfaitaire, abandon) ; 3) Assurances.

Quatrième Commission : 1) Condition juridique du commandant et du personnel ; 2) Accidents du personnel et assurances ; 3) Régime des passagers ; 4) Loi applicable aux actes et aux faits à bord de l'aéronef (1).

Chacune des commissions devra examiner, à propos des questions mises à son ordre du jour, les difficultés concernant la compétence, la prescription et les déchéances (2).

Elles avaient en premier lieu à aborder l'étude des points suivants :

Première Commission : Registre aéronautique, propriété et hypothèque.

Deuxième Commission : Lettre de voiture et, éventuellement, examen des modifications qui seraient demandées au projet de convention de Paris de 1925.

(1) Les présidents et rapporteurs de ces commissions, nommés par chacune d'elles, sont actuellement les suivants :

1re Commission. — Président : M. Giannini; rapporteur : M. Richter;

2e Commission. — Président : M. Arendt; rapporteur : M. de Vos;

3e Commission. — Président : M. Wolterbeek Muller; rapporteurs : M. Ambrosini, M. da Silva-Costa;

4e Commission. — Président : M. Panie; rapporteur : M. Babinski.

(2) Dans le projet primitif l'étude de ces questions avait été confiée à une cinquième commission.

Troisième Commission : Dommages causés aux personnes et aux biens se trouvant à la surface.

Quatrième Commission : Condition juridique du commandant de l'aéronef.

Le Comité prit ensuite les dispositions nécessaires à la documentation de son secrétariat et approuva un règlement intérieur en huit articles, qui fixe la nomination du président et des Commissions, la procédure à suivre pour l'élaboration et la rédaction des textes, la réunion des Commissions et du Comité. Il est à noter que le président nommé à chaque session reste en fonctions jusqu'à la session suivante et que les présidents des Commissions sont les vice-présidents du Comité.

Cette première phase d'organisation en grande partie achevée, les Commissions purent se mettre au travail et lors de la deuxième session du Comité tenue à Paris du 4 au 7 avril 1927, sous la présidence de M. Laurent-Eynac, il fut possible de se rendre compte de la tâche accomplie pendant cette première année de fonctionnement.

Des quatre Commissions, la première et la deuxième seulement purent se réunir avant la session pour l'examen des rapports présentés par leurs rapporteurs respectifs, MM. Richter et de Vos.

Au nom de la deuxième Commission, M. de Vos présentait deux rapports : l'un concernant un avant-projet de convention relative à la lettre de voiture aérienne, l'autre consacré aux observations et propositions de modifications relatives à l'avant-projet de convention sur la responsabilité du transporteur aérien adopté par la Conférence d'octobre 1925.

L'avant-projet de convention sur la lettre de transport aérien en 17 articles fut adopté par le Comité après sa mise au point définitive par le sous-comité de rédaction et a

fait l'objet de la résolution n° 12. Après un échange de vue les experts ont préféré, à l'expression « lettre de voiture aérienne », celle de « lettre de transport aérien », qui évite au nouveau mode de locomotion toute confusion ou assimilation possible de régime avec les transports terrestres.

En ce qui concerne le projet de convention sur la responsabilité du transporteur aérien contenu dans le protocole final de la Conférence internationale de Droit privé aérien, un certain nombre d'Etats, notamment l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Lithuanie, la Suisse, la Tchécoslovaquie, avaient formulé le désir d'y voir apporter certaines modifications.

Les suggestions de ces Gouvernements furent examinées par la deuxième Commission. Sans bouleverser le fond même du projet, ses membres reconnurent que certains articles gagneraient à être précisés ou modifiés et qu'ainsi l'adoption du projet lui-même serait plus facile pour la plupart des Etats.

La seule difficulté était de savoir si le Comité avait qualité pour proposer des changements aux dispositions d'un projet de convention qui n'avait pas été établi par lui et qui se trouvait encore soumis à l'appréciation des divers Etats. La question se posait également de l'opportunité d'une fusion du projet de convention sur la responsabilité avec l'avant-projet sur la lettre de transport aérien.

Ce fut l'occasion pour le rapporteur, M. de Vos, de préciser qu'il s'agissait uniquement de l'étude des modifications qui pourraient être proposées à une conférence internationale au cas où une telle conférence se réunirait à nouveau pour l'examen de ce projet, que les explications échangées par les experts au sein de la Commission avaient uniquement pour but de rendre possible un accord dans le cadre dudit projet, et de suggérer une procédure per-

mettant éventuellement d'aboutir à la rédaction d'une convention unique.

Le Comité, s'étant rallié à cette manière de voir, décidait dans sa résolution n° 13 « que le projet de texte de convention sur la lettre de transport aérien tel qu'il est sorti des délibérations du C.I.T.E.J.A., ainsi que les modifications proposées à la convention sur la responsabilité du transporteur aérien, telles qu'elles ont été examinées par la deuxième Commission, sont renvoyés à ladite Commission, en vue d'envisager la possibilité de rédiger une convention unique, étant entendu qu'il sera demandé au préalable aux délégations leur avis sur toute modification à apporter à la convention sur la responsabilité, ainsi que sur l'opportunité de fusionner les deux conventions. »

Ainsi qu'il a été dit plus haut, les travaux de la première Commission avaient trait en premier lieu au registre aéronautique, à la propriété et à l'hypothèque. Après lecture du rapport de M. Richter, elle avait approuvé le texte d'un avant-projet de convention relatif aux conflits de lois en matière de droits réels aériens. Faute de temps le Comité ne put discuter ce rapport et décida par sa résolution n° 14 d'en ajourner l'examen jusqu'à sa prochaine session (1).

Avant la clôture de la deuxième session, le Comité a réglé des questions d'ordre intérieur : vote des nouveaux articles 8 à 14 du règlement intérieur relatifs à l'établissement du budget du Comité, la contribution financière des Etats, la tenue et la vérification de la comptabilité (2) ; organisation du Secrétariat, etc. ; constitution des Commissions. En ce qui touche à ce dernier point, il faut signaler que la troisième Commission a décidé de s'adjoindre, en la personne de M. da Silva Costa, délégué du Brésil, un second rapporteur chargé

(1) Se reporter au texte de cet avant-projet à l'annexe n° VII, p. 257.
(2) Le Comité a pris pour base de cette organisation financière les principes adoptés pour la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

de présenter un rapport sur les assurances aériennes, question voisine de celle relative aux dommages causés aux biens et aux personnes à la surface du sol que rapporte M. Ambrosini.

Depuis lors, les Commissions se sont réunies à Bruxelles du 7 au 10 novembre 1927. La première Commission a décidé de procéder à l'établissement d'un nouveau questionnaire au sujet des droits résultant de l'inscription au registre aéronautique dans les différents pays et confié ce travail à son président, M. Giannini. La deuxième Commission a approuvé le principe de la fusion des deux conventions sur la responsabilité du transporteur aérien et sur la lettre de transport aérien et adopté un projet de convention unique auquel son rapporteur, M. de Vos avait pour mission de donner une dernière rédaction. La troisième Commission a entendu et discuté le rapport de M. Ambrosini sur les dommages causés aux personnes et aux biens se trouvant à la surface. Après lecture du rapport de M. Thieffry la quatrième Commission a adopté un projet de convention sur la condition juridique du commandant de l'aéronef (1).

Acceptant l'invitation qui lui avait été adressée par le Gouvernement espagnol, le Comité a tenu sa troisième session à Madrid du 24 au 29 mai 1928. Le résultat essentiel des travaux accomplis au cours de cette session a été l'approbation définitive par le Comité du texte de l'avant-projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les Transports internationaux par aéronefs, et la lettre de transport aérien (2). Ce texte, communiqué aux Gouvernements par les soins du Gouvernement français, doit être soumis à la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, dont la convocation est prévue pour le cours de l'année 1929 (3).

(1) *Revue de l'Institut belge de Droit comparé*, 1927, p. 184.

(2) Se reporter au texte de cet avant-projet à l'annexe n° VIII, p. 259.

(3) Une réunion des première, troisième et quatrième Commission a eu lieu à Paris au mois d'octobre 1928; chacune d'elles a poursuivi la discussion des projets actuellement à l'étude.

Il est permis maintenant d'apprécier l'œuvre de la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien continuée et élargie par le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. Cette œuvre considérable est déjà pleine de réalités presque autant que d'espoirs. De même que la Convention internationale du 13 octobre 1919, elle est appelée à marquer une grande date dans l'histoire du droit aérien, car elle jette les premiers jalons d'une organisation positive du droit privé de l'air à réaliser par étapes. Cette œuvre sera sans doute de longue haleine, mais c'est déjà un grand point d'acquis qu'elle soit en bonne voie de réalisation et que la méthode adoptée pour son achèvement complet soit suffisamment souple pour permettre d'atteindre le but fixé.

A ce propos, on est tout naturellement amené à s'occuper des rapports de la Commission Internationale de Navigation Aérienne et du Comité des experts, et à se demander notamment pourquoi ces deux organismes coexistent, alors que le premier aurait été à première vue compétent pour traiter, en même temps que des questions du droit public, celles du droit privé aérien. Lors de sa cinquième session réunie à Rome du 26 au 31 octobre 1923, la Commission Internationale de Navigation Aérienne avait tenu, par sa résolution n° 130, à affirmer cette compétence et elle justifiait sa prétention par le désir de « maintenir l'unité de vues dans l'organisation de la navigation aérienne et du trafic aérien » (1).

(1) Le texte complet de cette résolution est le suivant :

« La Commission, après avoir pris connaissance de la communication du Gouvernement français relative à la Conférence internationale sur des questions de droit aérien, autorise son Secrétaire général à assurer, le cas échéant, le Secrétariat de cette Conférence.

« Toutefois, elle charge son Secrétaire général de rappeler au Gouvernement français que le paragraphe *g* de l'article 34 de la Convention aérienne prévoit expressément la compétence de la C.I.N.A. « pour toutes les questions que les Etats pourront soumettre à son examen ». Elle estime que

Il en a été pourtant décidé autrement et, à tout prendre, l'emploi de cette procédure particulière se justifie par d'amples avantages. Il convient de ne pas oublier en effet que la première tentative du Gouvernement français pour la réunion d'une Conférence internationale de Droit privé aérien date du mois d'août 1923 et qu'à cette époque les Etats adhérents à la Convention du 13 octobre 1919 ou l'ayant ratifiée étaient encore peu nombreux. Bien qu'alors le Gouvernement français ait semblé douter de la compétence de la Commission Internationale de Navigation Aérienne à prendre en mains cette tâche nouvelle, il faut voir dans sa décision de réunir une Conférence spéciale de droit privé la volonté d'appeler le plus grand nombre possible d'Etats à la discussion de ces questions. On ne peut que s'en féliciter. Si l'on songe aux difficultés qui entourèrent la ratification de la Convention de 1919 et à la répugnance qu'ont manifestée et que manifestent encore certains Etats à y adhérer, il faut reconnaître que la méthode consistant à convoquer à égalité de droits et sans distinction aucune les Etats désireux de réglementer le droit privé de la navigation aérienne internationale était bien la meilleure. L'empressement avec lequel les Etats ont répondu à l'invitation qui leur était adressée en fournit du reste la preuve.

Afin de parer au reproche d'avoir détruit « l'unité de vues dans l'organisation de la navigation aérienne », le Gouvernement français a confié le Secrétariat général de la

la question de la responsabilité du transporteur aérien est liée étroitement dans les faits avec les questions de règlementation de la circulation aérienne dont l'étude ressort à la C.I.N.A. en vertu de la Convention internationale du 13 octobre 1919 et qu'elle possède, par l'organe de sa Sous-Commission Juridique, tous les moyens pour étudier utilement cette question. Elle exprime, en conséquence, le vœu que, pour maintenir l'unité de vues dans l'organisation de la navigation aérienne et du trafic aérien, le paragraphe *g* de l'article 34 soit interprété par les Etats contractants dans son sens le plus large. »

Conférence Internationale de Droit Privé Aérien au secrétaire général de la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Ainsi se trouve établi le contact entre deux entreprises parallèles, mais non concurrentes, ni encore moins hostiles. Au reste la tâche dévolue à la Commission Internationale de Navigation Aérienne est très suffisamment absorbante par elle-même pour que la constitution d'un organisme séparé pour l'étude des questions de droit privé ne se justifie sans peine. Il apparaît en outre que ces questions, vastes et délicates, n'auraient pu être traitées avec suffisamment d'autorité, nous ne disons pas de compétence, par une sous-commission de la C.I.N.A. Le rôle de ces sous-commissions consiste plutôt dans la mise au point constante d'un texte existant que dans l'élaboration de projets nouveaux. La création d'un aéropage d'experts était donc indispensable pour préparer avec succès « l'unification du droit international privé de l'air ».

24. La Commission consultative et technique des communications et du transit. — Avant de clore la partie de cet exposé historique consacré aux organismes internationaux officiellement chargés des intérêts de la navigation aérienne, il paraît nécessaire d'indiquer rapidement le rôle joué par la Commission consultative et technique des communications et du transit, en matière de transports aériens (1).

L'organisation des communications et du transit, créée en 1920 par la première Assemblée de la Société des Nations, a pour mission, aux termes de l'article 1er de son statut, « de faciliter la coopération internationale dans le domaine des communications et du transit, par applica-

(1) *Cf.* Fauchille, *Traité de droit international public*, tome I, 3e partie, n° 928[21]. S.D.N., *Extraits des actes de la troisième conférence générale des communications et du transit*. Genève, 1927.

tion de l'article 23 *e*) du Pacte, et notamment d'assister le Conseil et l'Assemblée de la Société dans l'accomplissement des tâches confiées à la Société dans le même domaine » (1). Son action s'exerce par le moyen de conférences périodiques et d'une commission consultative et technique. Son secrétariat est assuré par le secrétaire général de la Société des Nations.

Des conférences générales sont réunies tous les quatre ans et se tiennent en principe au siège de la Société. La première a eu lieu à Barcelone en 1921, la deuxième et la troisième à Genève en 1923 et 1927. A chacune d'elles des résolutions et des conventions ont été adoptées concernant, notamment, la liberté du transit, le régime international des voies ferrées et des ports, le régime des voies navigables d'intérêt international, la reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime, le transport en transit de l'énergie électrique, l'aménagement des forces hydrauliques intéressant plusieurs Etats.

La troisième conférence, tenue du 23 août au 2 septembre 1927, avait nommé trois commissions. La première, chargée du recueil méthodique et de la diffusion des renseignements généraux intéressant les communications et le transit, nommait à son tour un comité restreint et quatre sous-commissions, dont une sous-commission D pour la circulation routière et la navigation aérienne (2). Sur rapport de cette commission, la conférence décidait de transmettre à la Commission consultative et technique un certain nombre de suggestions relatives à la nature des infor-

(1) L'article 23 *e*) du Pacte est ainsi conçu : « Les membres de la Société...) prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi qu'un équitable traitement du commerce de tous les membres de la Société, étant entendu que les nécessités spéciales des régions dévastées pendant la guerre de 1914-1918 devront être prises en considération ».

(2) Cette sous-commission avait pour président M. E. Mellini, inspecteur en chef des chemins de fer, tramways et automobiles d'Italie.

mations qui pourraient être recueillies. Sous la rubrique : F. *Navigation aérienne* figuraient les questions suivantes :

« Accords entre Etats relatifs à la réglementation et à la police de la navigation aérienne civile. Articles de traités de commerce, etc., concernant la navigation aérienne.

« Projets de lois publiés, lois et règlements relatifs au statut de la navigation aérienne ou affectant le développement de la navigation aérienne.

« Renseignements sur les lignes régulières en exploitation, soit entre deux points de territoire, soit ayant pour point de départ, pour point d'arrivée ou, comme escale, un point du territoire. Lignes régulières projetées. Indications sur les horaires. Travaux importants approuvés en cours ou achevés au cours de l'année, concernant l'établissement de routes aériennes (terrains d'atterrissage, signalisation de jour et de nuit, etc.). Cartes.

« Statistique du trafic aérien. »

Le titre VII du memorandum présenté à cette Conférence sur l'œuvre accomplie par la Commission consultative et technique depuis la deuxième Conférence a donné lieu à des exposés intéressants sur l'action de cette Commission en matière de navigation aérienne et sa situation vis-à-vis des autres organismes internationaux. Sous ce titre était mentionné ce qui suit : « Etant donné l'existence de divers organismes s'occupant des questions de navigation aérienne, la Commission, tout en se réservant le droit d'examiner toute question aérienne susceptible de l'intéresser, a décidé de ne pas créer actuellement d'organisme régulier suivant les questions de navigation aérienne commerciale dans leur ensemble ; mais elle a établi une liaison avec la Commission Internationale de Navigation Aérienne créée par la Convention de 1919, la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, et l'Associa-

tion Internationale du Trafic Aérien. Elle est de même en relation avec le Comité spécial de la Chambre de Commerce Internationale.

Prenant ce passage pour thème de son intervention, le délégué suisse, M. Herold, fit remarquer que ce rôle d'agent de liaison rempli par la Commission consultative et technique avait pour avantage d'éviter les doubles emplois toujours fâcheux (1). Mais il tint à signaler que la multiplicité des organismes internationaux entraînait une dispersion des efforts plus sensible en matière de navigation aérienne que dans les autres modes de transport. Il exprima surtout ses regrets que la Commission Internationale de Navigation Aérienne ne réunisse pas dans son sein l'ensemble des Etats, notamment certains d'entre eux, importants par leur navigation aérienne commerciale ou leur situation géographique.

C'est à cette intervention que répondirent MM. Roper et Sudre, secrétaires généraux de la Commission Internationale de Navigation Aérienne et du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens en donnant des précisions sur la tâche particulière de chacun des grands groupements internationaux et l'explication de l'état de fait actuel.

Bien que ce rôle de liaison entre les divers organismes définisse assez bien l'objectif poursuivi par la Commission consultative et technique des communications et du transit dans le domaine de la navigation aérienne, elle ne s'est pas limitée uniquement à cette tâche et, dans la recherche des moyens propres à assurer la liberté des communications et du transit, n'a pas négligé le facteur aérien. Ce

(1) Cette attitude de la Commission consultative et technique ressortait déjà des suggestions émises par elle au sujet du droit privé aérien à l'annexe 9 du procès-verbal de la session tenue à Genève du 29 au 31 mars 1922. *Cf.* E. Sudre, *De l'établissement du droit international privé de l'air*, International Air Congress, Londres, 1923, p. 652.

souci s'est manifesté surtout à propos des transports combinés et des communications intéressant la Société des Nations en temps de crise.

Sur le premier point, la Commission possède un Comité des transports combinés au sein duquel ont été créés des sous-comités. Le deuxième sous-comité, constitué le 21 décembre 1926, a pour mission d'étudier l'organisation de transports combinés entre les chemins de fer, la navigation aérienne et les services automobiles. Il s'est réuni à Genève les 8 et 9 août 1927 sous la présidence du conseiller ministériel Niemack, qui présentait lui-même un important rapport. Les vues de ce sous-comité sur les transports combinés entre chemins de fer et navigation aérienne ont été réunies en un rapport présenté à la Commission au cours de la session tenue par elle du 27 février au 21 mars 1928 (1).

Sur le deuxième point, la Commission consultative et technique a eu en vue d'assurer à la S. D. N. des moyens de communications indépendants au cas où les moyens normaux ne pourraient être librement utilisés. Elle s'est mise notamment en rapport avec la Commission Internationale de Navigation Aérienne pour que celle-ci mette au point le problème de l'identification des aéronefs de la Société.

25. Congrès internationaux. — Plusieurs congrès internationaux, réunis depuis la guerre, ont groupé tous les intéressés aux questions de navigation aérienne : ingénieurs, constructeurs, juristes, savants et pilotes. Ces congrès, jusqu'ici au nombre de quatre, et qui se tiennent tous les deux ans, permettent aux délégués d'échanger

(1) Cf. *Etudes aéronautiques, économiques et politiques*, septembre 1927 et juin 1928.

leurs idées avec profit, facilitent la mise en commun de l'expérience acquise et la coordination des efforts. Un nombre variable de commissions sont formées, au sein desquelles discutent les représentants des diverses spécialités. Les rapports présentés sont ensuite réunis en volume. Aucun organisme permanent n'assure la liaison entre ces manifestations périodiques et il n'est pas de procédure qui en règle la tenue. Le pays qui désire accueillir les congressistes se charge de la convocation et de l'organisation du congrès (1).

Le premier, dû à l'initiative de M. Pierre-Etienne Flandin, a eu lieu à Paris du 15 au 25 novembre 1921. Une Commission de Navigation Aérienne y fut constituée qui entendit, entre autres, la lecture des rapports suivants, intéressants au point de vue juridique : la circulation aérienne, par E. Sudre ; règlementation de la circulation aérienne, par Devaluez ; projet de loi de la navigation aérienne, par Georges Ripert ; la clause d'irresponsabilité dans les contrats de transports aériens, par Porquet ; aviation et asssurance, par R.-H. Mayo ; la Convention aérienne du 13 octobre 1919, par le capitaine Roper ; assurance pour l'industrie aéronautique, par Erik Néal ; la propriété de l'air, par Louis Schmoll ; international air legislation (suggestions and recommandations for the betterment thereof), par W.-O. Long.

Le deuxième Congrès s'est tenu à Londres du 25 au 30 juin 1923. M. Sudre y présenta un rapport sur l'établissement du droit international privé de l'air dans lequel il préconisait la réunion d'une Conférence internationale chargée d'en étudier et d'en arrêter les principes géné-

(1) Des congrès semblables, à participation limitée, se sont tenus à Paris en 1889 et 1900, à Chicago en 1893, à Milan en 1906, et à Nancy en 1909. Cf. *suprà*, p. 12.

raux. Au terme de la discussion qui suivit, le Congrès adopta à l'unanimité la résolution suivante proposée par M. Barratt, et appuyée par M. Perowne : « Le Congrès émet le vœu que dans le plus bref délai possible se tienne une Conférence internationale, composée de délégués désignés par leurs gouvernements respectifs pour étudier et définir les principes généraux du droit international privé aérien et pour soumettre les propositions de loi nécessaires à la ratification des différentes nations considérées. »

D'autres rapports donnèrent lieu également à des échanges de vues sur les sujets suivants : the International Air Convention (Scandinavian points of view), par le professeur Engstromer ; suggested minor alterations in the International Air Convention, par le capitane Lubeck ; the marking of aircraft, par le lieutenant H.-J. Riiser-Larsen; aviation insurance, par A.-L. Sturge.

Le troisième Congrès, organisé sous les auspices de la Direction de l'Aéronautique civile belge avec le concours de l'Aéro-Club de Belgique et réuni à Bruxelles du 6 au 10 octobre 1925, comprenait une section juridique, qui avait pour président Me Hennebicq, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles. Au cours de ses diverses séances les rapports suivants lui furent soumis : de l'organisation d'une législation aéronautique internationale, par E. Sudre ; some aspects of commercial aviation insurance, par le capitaine A.-C. Lamplugh ; les assurances aériennes (note au sujet des projets présentés et résolutions votées au VIIe Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation à Lyon en septembre 1925), par Félix Landrien ; le régime des droits réels en matière d'aéronefs, par M. Thieffry : réglementation douanière internationale (note au sujet des décisions prises par le VIIe Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation à Lyon en septembre 1925), par Félix Landrien ; réglementation douanière aéronauti-

que internationale (1), par le Jonkheer van den Berch van Heemstede ; amendment of international patent law, par Thurston ; de la nature juridique de l'aéronef, par M. R. Save. Un certain nombre de vœux furent adoptés par la section juridique. Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut (2), elle proposait, à la suite du rapport de M. Sudre, que la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien « envisage dans son ampleur et sa continuité l'unification du droit international privé de l'air et arrête les moyens d'étude et d'organisation tendant à la poursuite méthodique de cette unification ». Ce faisant la section juridique continuait à poursuivre la réalisation de l'œuvre esquissée par le précédent Congrès de Londres en matière de droit privé.

Le quatrième et dernier Congrès s'est tenu à Rome du 23 au 30 octobre 1927, organisé par les soins de l'Office de l'Aviation civile et du Trafic aérien du Ministère italien de l'Aéronautique. De même qu'au Congrès de Bruxelles une section juridique était chargée de discuter les travaux ressortant au domaine du droit aérien.

De nombreux mémoires étaient présentés ayant trait aux questions suivantes : la limitation légale de la responsabilité aéronautique, par A. Ambrosini ; sur la nécessité urgente d'un accord international sur les principes relatifs à la limitation de la responsabilité des propriétaires et des conducteurs d'aéronefs, par F. Berlingieri ; l'aviation commerciale et la liberté de l'air, par E. Boggiano-Pico ; l'abandon libérateur dans le droit aéronautique, par A. Cobianchi ; le droit aéronautique international privé, par P. Cogliolo ; les marques d'immatriculation des aéronefs,

(1) Rapport antérieurement présenté au VII[e] Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation. Cf. le texte de ce rapport dans la *Rev. Jur. Int Loc. Aér.*, 1925, p. 116.

(2) Cf. *suprà*, p. 63.

par E. Cristofoli ; les réparations des dommages occasionnés aux passagers et aux expéditeurs de marchandises par les catastrophes de communication commerciale aérienne, par André Kaftal ; les assurances aéronautiques, par A. Luzatti ; la Convention aérienne du 13 octobre 1919, sa mise en vigueur, son application, par A. Roper ; la liberté de vol, les zones interdites et les grandes lignes aériennes internationales, par R. Sandiford ; l'abandon aux créanciers dans le droit aéronautique, par C. Savoia. On pourra juger par cette énumération de la diversité et de l'intérêt des problèmes successivement abordés par ce dernier Congrès (1).

26. Travaux des groupements privés : l'International Law Association. — Nous allons voir en passant en revue les travaux de doctrine d'après guerre que la Convention internationale portant règlementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919 a tout naturellement provoqué de nombreux commentaires dans le monde juridique et qu'elle a spécialement appelé l'attention des associations privées de droit international. Les juristes qui, avant la guerre, s'attachaient surtout à l'œuvre de création du Droit aérien, vont désormais faire également œuvre critique. Ils seront aussi aidés dans leur tâche constructive par les hommes d'affaires intéressés à la bonne réglementation des transports aériens.

L'Association Internationale de Droit, qui avait tenu sa dernière conférence d'avant guerre à Madrid en 1913, se réunit pour la première fois après la guerre à Portsmouth dans les derniers jours de mai 1920.

(1) A l'occasion du vingt-cinquième anniversaire du premier vol des frères Wright, une conférence internationale d'aéronautique civile a été convoquée par le président Coolidge à Washington les 12, 13 et 14 décembre 1928. Le programme de cette conférence comportait toutes les questions relatives au trafic aérien.

A cette conférence le Dr. Hazeltine et Mlle J. Lychlama à Nijeholt présentèrent deux importants rapports sur les questions qui nous occupent (1). Le professeur Hazeltine examine successivement dans un exposé objectif la convention internationale de 1919, les règles de navigation aérienne insérées dans les traités de paix, la navigation aérienne internationale devant la Ligue des Nations. Mlle Lychlama a Nijeholt reproche à la Convention « d'être plus ou moins une annexe au Traité de Versailles et de tout naturellement contenir des clauses qui portent la marque de cette origine et qui sont spécialement autocratiques non seulement vis-à-vis des Etats centraux, mais aussi vis-à-vis des Etats neutres ». L'examen de la Convention l'amène à dire qu'il est « hautement désirable que les lois de l'air soient universelles ». Et, pour atteindre ce but, que désirent évidemment tous les internationalistes, elle suggère d'écarter de la Convention les clauses inspirées par la guerre afin d'obtenir l'adhésion du plus grand nombre d'Etats possible. Elle estime au surplus que l'on ferait œuvre utile en invitant les Etats qui n'ont pas pris part aux négociations dont la Convention est sortie et qui n'y ont pas encore adhéré, à assister quand même aux délibérations de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

A la deuxième conférence d'après guerre tenue à La Haye en août et septembre 1921, l'Association Internationale de Droit revint sur la question en prenant comme base d'étude un rapport de son Aerial Law Committee (2).

(1) *International Air Law in time of Peace* par le Dr. H. D. Hazeltine, professeur de droit à l'Université de Cambridge. *Comments on the aerial Navigation Convention* 1919, *and suggestions of certain points for consideration* par Miss Lychlama A. Nijeholt, D. Jur. Voir dans *International Law Association, Report of the 29th Conference*, les délibérations sur les lois de l'aviation présidées par Sir H. Eric Richards, p. 377 à 432.

(2) Voir dans *International Law Association, Report of the 30th Conference*, les délibérations sur les lois de l'aviation présidées par M. A. Henry-Coüannier, p. 330 et 332. — L'Aerial Law Committee, présidé par M. H. F.

La conférence émit le vœu que la Convention de 1919 soit ratifiée par les signataires aussitôt que possible, que tous les autres Etats du monde y adhèrent et élaborent le plus tôt possible des lois nationales en accord avec la Convention. Elle demanda toutefois une modification à l'article 15 pour imposer le cas échéant l'atterrissage, non seulement aux aéronefs étrangers traversant l'espace aérien sans atterrir, mais à tous les aéronefs (1). Une proposition anglaise tendant à interdire les vols de nuit fut écartée. La conférence proposa enfin de rendre le propriétaire et l'armateur de tout aéronef, conjointement et solidairement responsables de tout dommage causé par l'aéronef sans qu'il soit besoin de prouver une négligence de leur part.

Lors de la session de Buenos-Ayres en 1922, le Comité de Droit Aérien étudia la question de la guerre aérienne et celle de la juridiction à laquelle sont soumis, en matière civile et criminelle, les personnes transportées à bord d'aéronefs.

Les règles de la guerre aérienne donnèrent lieu à la rédaction d'un projet de huit articles, qui se borne à indiquer certains principes généraux.

Les juristes de Buenos-Ayres n'ont fait d'ailleurs que reprendre le principe posé par l'Institut de Droit International à Madrid en 1911. Ils cherchent à limiter les risques que la guerre aérienne fait courir aux populations paisibles ou aux biens privés, et pour cela ils ne veulent pas que la guerre aérienne soit pour ceux-ci plus dangereuse que la guerre terrestre ou maritime.

Manisty et dont le Secrétaire est M. William Latey, comprend en outre les membres suivants : M. Frederick Allemés, M. J. Arthur Barratt, Dr. Hugh, H. L. Bellot, Dr. W. R. Bisschop, M. André Henry-Coüannier, Pr. A. Pearce Higgins, Dr. Hoffmannsthal, Sir Alfred Hopkinson, M. Arthur Jaffé, Pr. H. D. Hazeltine, M. W. A. Bewes, Lt-col. H. de Watteville, Pr. Kosters, Dr. J. Wolterbeek Muller, Pr. Niemeyer, Dr. Lycklama a Nijeholt, Senor Sabater, M. E.S.M. Perowne, Dr. Temple Grey.

(1) Proposition déjà émise par Mlle Lycklama a Nijeholt à Portsmouth en 1920.

En matière de juridiction civile, les principes suivants furent adoptés :

a) L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui n'est sous la souveraineté d'aucun Etat reste soumis aux lois et à la juridiction de l'Etat dont il a la nationalité.

b) Au-dessus du territoire d'un Etat étranger, un aéronef public reste soumis à la juridiction exclusive de l'Etat dont il a la nationalité. Par contre, un aéronef privé est soumis aux lois et à la juridiction de l'Etat survolé lorsqu'il s'agit d'infractions aux lois de sécurité publique, aux lois militaires et fiscales ou aux règlements de la navigation aérienne, ainsi que pour tout acte, accompli à bord de l'aéronef, et qui produit ses effets sur le territoire de cet Etat.

En ce qui concerne la juridiction criminelle, les règles du paragraphe *b*) ci-dessus seront applicables aux crimes et délits commis à bord de l'aéronef pendant le vol. Les actes commis à bord d'un aéronef privé au repos dans un Etat étranger seront soumis aux lois et à la juridiction de cet Etat.

A la conférence réunie à Stockholm du 8 au 13 septembre 1924, les mêmes questions furent reprises.

Aucune modification n'a été apportée aux règles adoptées à Buenos-Ayres en ce qui concerne la juridiction en matière civile et criminelle.

Il n'en a pas été de même pour les règles de la guerre aérienne. Le projet arrêté à Buenos-Ayres avait été renvoyé au Comité de Droit Aérien afin qu'une nouvelle rédaction fût établie ne donnant pas prise aux mêmes critiques que l'ancienne. On reprochait principalement à cette dernière de renfermer une définition beaucoup trop large des objectifs légitimes d'attaques aériennes. Le nouveau projet, composé de 13 articles, a été rédigé sur les mêmes bases,

mais en tenant compte du rapport de la Commission juridique de La Haye, formée à la suite du traité de Washington en 1922 pour procéder à la revision des lois de la guerre, et dans la mesure seulement où ces lois se rapportent à la guerre aérienne. Ce rapport s'était du reste inspiré de certaines suggestions faites par le Comité lui-même. La définition des objectifs légitimes d'attaques aériennes se trouve contenue dans le nouvel article 5. L'article 13 propose que la Cour Permanente de Justice Internationale de La Haye ait compétence exclusive pour la détermination des dommages causés aux personnes ou aux propriétés en violation de ces dispositions ou des lois et coutumes de la guerre applicables à la guerre aérienne.

La Conférence a émis le vœu que « l'article 5 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne de 1919, soit non seulement modifié, mais annulé, et que toutes les nations qui jusqu'ici se sont abstenues d'adhérer à la Convention soient invitées à en faire partie. »

L'ensemble de ces règles, définitivement approuvées à Stockholm, ont été adressées le 16 octobre 1924 à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui en a pris connaissance pendant sa huitième session (Londres, 3-6 avril 1925) (1).

L'avant-dernière Conférence de l'Association, tenue à Vienne du 5 au 11 août 1925, a discuté principalement, à sa section du droit aérien, la question du contrôle international des radio-communications en temps de paix et en temps de guerre. Ce problème avait déjà été abordé à la session de Buenos-Ayres et la conférence de Stockholm en avait renvoyé l'étude au Comité de Droit Aérien. Ce sont les résultats de cet examen qui ont été soumis aux membres réunis à Vienne.

(1) Voir ces règles à l'annexe IX, p. 269.

Après l'audition d'un rapport du Dr. Temple Grey sur la réglementation internationale des communications par sans-fil, dans lequel il expose des idées assez originales sur la souveraineté de l'éther, les résolutions suivantes furent adoptées à l'unanimité :

1) que le principe de la souveraineté aérienne contenu dans la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne de 1919 soit incorporé dans toute convention internationale de radio-communication ;

2) que des sanctions soient établies, destinées à être adoptées par les lois nationales de chaque Etat contractant, afin de contraindre au respect des règles internationales incorporées dans une telle convention ;

3) que tout différend international survenant du fait d'une telle convention soit justiciable de la Cour Permanente de Justice Internationale à La Haye ;

4) que le Comité examine et rapporte à la prochaine conférence la question des dommages et violations, copyright, diffamation et tout autre incident de nature à s'élever du fait de l'emploi des communications par sans-fil, lors de la diffusion ou autrement.

Le Comité devra étudier à nouveau le problème du contrôle des radio-communications en temps de guerre dès qu'il sera au point (1).

27. Le Comité Juridique International de l'Aviation. — Le Comité Juridique International de l'Aviation eut aussi à se prononcer sur la Convention lors de son premier Congrès d'après guerre qui fut tenu à Monaco, en décembre 1921, sous la présidence de M. A. de Lapradelle. Votant

(1) La dernière conférence de l'Association, dont le compte rendu n'est pas encore publié, s'est tenue à Varsovie au mois d'août 1928. Le rapport de l'Aerial and Radio Law Committee soumis à cette conférence traite des questions radioélectriques précédemment étudiées par lui.

par Etats, suivant son règlement, le Congrès émit un vœu en faveur de la Convention, mais les procès-verbaux ont gardé la relation des critiques que nous avons été amenés à faire en particulier sur l'article 1. C'est un point que nous examinerons plus en détail en parlant de la souveraineté sur l'espace aérien.

Ce vœu émis, le Congrès poursuivit l'élaboration du Code de l'Air qu'il avait, comme nous l'avons vu, commencée dès 1910. Sur rapport de M. Pittard des modifications furent faites aux textes adoptés avant la guerre, principalement en ce qui concerne l'atterrissage et l'afflottage, le jet et le lest.

Les clauses de responsabilité firent l'objet de communications des professeurs Cogliolo et Ripert, M. Canali présenta un rapport sur les assurances, et le professeur Hamel fit un examen approfondi de l'hypothèque et du nantissement des aéronefs (1).

Au cours du premier semestre de 1922, la plupart de ces questions furent étudiées par les comités nationaux, et principalement au Comité de Paris, présidé par Me Talamon, avocat à la Cour de Cassation. Elles purent alors être reprises au cinquième Congrès que le Comité Juridique International de l'Aviation organisa à Prague en septembre 1922, par le professeur Hobza (2). A ce Congrès furent examinées les questions de l'atterrissage et de l'afflottage sur rapport de M. Pittard, de la nationalité des aéronefs et des sociétés sur rapport de MM. André et Diwald, des transferts et sûretés, puis de la responsabilité et du droit de rétention, sur rapport du professeur Ripert, des assurances sur rapport de M. A. Henry-Coüannier, des dis-

(1) Voir procès-verbaux du quatrième Congrès International de Législation Aérienne.

(2) Voir procès-verbaux du cinquième Congrès International de Législation Aérienne.

parus de l'air sur rapport de Me Thieffry et du droit de la guerre aérienne sur rapport du professeur Hobza. De ce faisceau de travaux et des discussions qu'ils provoquèrent résulta le vote de nouveaux articles du Code International de l'Air.

Lors du sixième Congrès de Législation Aérienne tenu à Rome au mois d'avril 1924, le Comité Juridique International de l'Aviation procéda à l'étude des questions suivantes : le régime des aéronefs à l'étranger sur rapport de Me Fabry, comprenant l'examen de la classification des aéronefs, du survol et de l'atterrissage, de la condition des personnes à bord et des dommages causés par les aéronefs; les assurances sur rapport du professeur Luzzati, question déjà abordée au Congrès de Prague et à propos de laquelle ne furent pas modifiés les vœux précédemment émis à ce Congrès ; enfin le droit de la guerre aérienne sur rapport du professeur Rolland présenté par Me Talamon, problème qui est en marge du Code de l'Air, car il n'intéresse pas son élaboration (1).

Le septième Congrès organisé à Lyon au début du mois d'octobre 1925 donna lieu à l'examen de questions importantes et délicates. Trois sujets furent successivement débattus : la réglementation douanière aéronautique internationale sur rapport du Jonkheer van den Berch défendant les textes du Comité directeur et contre-rapport de M. Hoffherr ; les assurances sur rapport du professeur Ripert soutenu par Me Fabry et contre-rapport du professeur Roubier. Sur ces deux premières questions des textes furent votés. La troisième, en marge du Code de l'Air comme précédemment le droit de la guerre aérienne, traitait de l'avion sanitaire en cas de guerre aérienne et avait pour rapporteur M. Julliot. Des résolutions la concernant fu-

(1) Voir les procès-verbaux du sixième Congrès International de Législation Aérienne.

rent votées et recommandées à l'attention de la XII[e] Conférence Internationale de la Croix-Rouge qui devait tenir ses assises à Genève du 7 au 10 octobre (1).

Au huitième Congrès réuni à Madrid en mai-juin 1928, la discussion porta sur les problèmes suivants : les aéronefs postaux sur rapport du professeur Folland soutenu par M. Henry-Coüannier, les risques et la force majeure sur rapport du professeur Ripert, l'assurance de responsabilité à l'égard des tiers sur rapport de M[e] Imbrecq, présenté par M[e] Fabry, le régime de la route et des voies aériennes sur rapport de M. Lebinski soutenu par M. Henry-Coüannier. A propos de chacune de ces questions, des textes nouveaux furent adoptés.

Actuellement le Code International de l'Air comprend 87 articles, dont quelques-uns ne sont encore que des principes ; des textes votés ont remplacé les vœux qui y figuraient antérieurement (2).

28. La Chambre de Commerce Internationale. — Parmi les organismes privés qui ont pris à tâche depuis la guerre l'unification du régime de l'aviation commerciale et son développement, il faut citer au premier rang la Chambre de Commerce Internationale. Fondée en 1919, elle représente les grandes associations économiques mondiales ; son objet est de favoriser l'essor du commerce international et d'écarter les obstacles de toutes sortes qui gênent cet essor. Elle a tenu jusqu'ici, outre son Congrès constitutif à Paris en 1920, quatre autres Congrès à Londres en 1921,

(1) Voir les procès-verbaux du septième Congrès International de Législation Aérienne.

(2) Voir le texte du Code International de l'Air à l'annexe X, p. 274.
Il convient de signaler qu'à sa dernière session, tenue à Lausanne du 24 août au 2 septembre 1927, l'Institut de droit International a voté un projet sur la navigation aérienne présenté par M. de Visscher. (Cf. *Revue de Droit International des sciences diplomatiques et politiques*, 1927, p. 220; *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1928, p. 364).

à Rome en 1923, à Bruxelles en 1925, à Stockholm en 1927.

Il était évident que la Chambre de Commerce Internationale ne pouvait se désintéresser des transports aériens dont l'importance économique va sans cesse croissant. A son Congrès de Rome en 1923 elle procédait à la création d'un Comité Technique des Transports par Air. Faute de programme précis ce Comité n'a joué à ses débuts qu'un rôle minime. Réorganisé au Congrès de Bruxelles en 1925 il s'est engagé aussitôt dans une voie active (1). Son dessein est de travailler, en collaboration avec les autres groupements internationaux, à rendre les transports aériens de plus en plus pratiques et florissants. Ses efforts ont porté jusqu'ici sur la poste aérienne et le droit privé aérien.

Le rôle considérable joué par le fret postal dans la prospérité du trafic aérien n'avait pas échappé à la Chambre de Commerce Internationale et elle décidait à son Congrès de Bruxelles « de provoquer, par toutes mesures utiles, une entente générale pour l'acheminement des correspondances internationales par voie aérienne pour toutes destinations ». Le Comité des Transports par Air procédait, par l'intermédiaire d'un Sous-Comité de la Poste Aérienne, à une enquête auprès des Administrations postales de l'Union postale universelle et des Compagnies de navigation aérienne, afin de réunir les observations et renseignements nécessaires à l'accomplissement d'une œuvre commune. A sa session des 27-28 octobre 1926 à laquelle prirent part cinq directeurs ou représentants d'Administrations postales, le Comité adoptait l'importante résolution suivante :

« Le Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale,

(1) Le président du Comité des Transports par Air est M. Pierre-Etienne Flandin.

« Considérant que les Conventions Postales Universelles lient les parties contractantes pour des périodes quinquennales pendant lesquelles il est pratiquement impossible d'apporter à ces Conventions des amendements ;

« Etant donné que le prochain Congrès Postal Universel aura lieu en 1929 (à Londres),

« Décide d'attirer l'attention des Administrations postales le plus directement intéressées à l'utilisation postale des grandes lignes aériennes existantes sur l'intérêt que présenterait la réunion prochaine d'une Conférence officielle restreinte, selon les dispositions de l'article 5 de la Convention Postale Universelle de Stockholm de 1924 ;

« Décide d'offrir éventuellement à cette Conférence sa collaboration ;

« Et propose que soit examinée par cette Conférence la possibilité d'établir, à titre d'expérience pratique, un accord unique restreint entre les Administrations postales des pays traversés par les courants postaux les plus abondants et les plus étendus ;

« Il émet le vœu que de tels accords puissent être mis en application dès le 1er janvier 1928, de façon que les propositions d'amendements à la Convention Postale de Stockholm qui auraient à être soumises au prochain Congrès de Londres (1929) soient fondées sur une expérience réelle et puissent être présentées en temps utile. »

Sur l'initiative du gouvernement soviétique cette Conférence officielle restreinte a pu être convoquée et s'est réunie à La Haye du 1er au 10 septembre 1927. Elle a arrêté le texte d'un Arrangement sur la poste aérienne comprenant un rapport préliminaire et deux séries d'articles consacrés à la poste aux lettres et aux colis postaux. Cet Arrangement intéressant à la fois par ses dispositions et par la manifestation que constitue l'accord intervenu à son sujet entre les Administrations postales, était destiné à être

mis en application le 1er janvier 1928 et rester en vigueur à titre d'essai jusqu'au Congrès de l'Union Postale Universelle qui se tiendra à Londres en 1929 (1).

En ce qui concerne le droit privé aérien le Comité des Transports par Air a adopté dans ses sessions des 27-28 octobre 1926 et du 25 mars 1927, trois projets de convention établis par son Sous-Comité du Droit Aérien. Le premier relatif aux responsabilités de l'exploitant d'un aéronef pour les dommages causés aux tiers et aux biens non embarqués, a pour auteur le professeur Schreiber. Le second consacré aux assurances du personnel navigant dans les transports internationaux par aéronefs est dû à Me Henry Fabry. Le dernier enfin, qui a trait à la lettre de voiture pour les transports internationaux de marchandises par aéronefs, est l'œuvre du Major Beaumont. Ces trois projets ont été adressés à la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien et le travail du Comité approuvé par le Congrès de Stockholm (27 juin-2 juillet 1927) (2).

La Chambre de Commerce n'a pas borné son activité dans le domaine de l'aviation commerciale au seul champ d'action de son Comité des Transports par Air. Son importante Commission des Entraves au Commerce s'est préoccupée également des intérêts de la navigation aérienne. Dans le rapport présenté par elle à la Conférence Economique Internationale (3), une place était réservée aux transports par air. Elle émettait notamment des suggestions relatives aux transports combinés, au droit aérien, à la poste aérienne, aux douanes aériennes, et aux passeports. Le Congrès de Stockholm a également approuvé les

(1) Cf. Pierre Comoz, *La Conférence spéciale de La Haye*, article accompagné des textes votés. Etudes aéronautiques, économiques et politiques, septembre 1927. — *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1928, p. 93.

(2) Cf. *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1926, p. 402, et 1927, p. 75.

(3) Genève, 4-24 mai 1927.

conclusions de la Commission des Entraves au Commerce concernant les obstacles aux transports.

La question des transports combinés entre les divers modes de locomotion est étudiée actuellement à la Chambre de Commerce Internationale par un Comité des Transports combinés. Ce Comité de création récente s'est réuni pour la première fois le 2 février 1927. Il représente les intérêts des chemins de fer, de la navigation maritime, de la navigation aérienne, de la navigation fluviale et des commissionnaires de transport. Son effort présent porte sur la liaison entre les réseaux aériens et ferroviaires et il doit étudier toutes les questions posées par les transports mixtes (régime juridique, combinaison de tarifs, etc.). Un Comité restreint constitué à cet effet, s'est réuni le 27 avril 1927 et a émis en particulier le vœu que l'Union Internationale des Chemins de Fer examine le moyen de réaliser dans le trafic international un programme semblable à celui qui vient d'être établi récemment en Allemagne par l'accord de la Deutsche Lufthansa et de la Deutsche Reichsbahngesellschaft (1).

Ce rapide aperçu avait pour dessein d'évoquer les formes multiples de l'œuvre conduite avec succès par la Chambre de Commerce Internationale. Ainsi qu'on aura pu s'en rendre compte, l'action de ce groupement s'avère particulièrement riche en initiatives heureuses et en intérêts pratiques (2).

(1) Cf. *idem*, *Etudes aéronautiques, économiques et politiques*, septembre 1927.

(2) La dernière session du Comité des Transports par Air a eu lieu le 2 juillet 1928. Le Comité prit connaissance d'un rapport de M. Bastaki sur la poste aérienne, d'un rapport du Major Beaumont examinant le projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs et la lettre de transport aérien adopté par la C.I. T.E.J.A. dans sa troisième session de mai 1928, sur exposé de M. Renard des grandes lignes d'un projet relatif à l'organisation d'une ligne aérienne postale entre l'Europe et l'Amérique du Nord, d'un avant-projet sur la nationalité des aéronefs par le professeur Schreiber, de deux projets de police

29. L'Association Internationale du Trafic Aérien. — Une place doit être faite également aux travaux de l'Association Internationale du Trafic Aérien (I.A.T.A.). Cette Association, fondée à la Haye le 25 août 1919, groupe un grand nombre de sociétés de transports aériens. Elle a pour but, selon l'article I b) de ses statuts « de réaliser l'unité dans l'exploitation des lignes aériennes s'étendant au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats, conformément aux prescriptions de la convention portant réglementation de la navigation aérienne internationale et aux accords particuliers existants entre les Etats intéressés ».

Afin de suivre le programme ainsi tracé, l'I.A.T.A. se devait de travailler en collaboration avec les grandes organisations internationales s'intéressant aux progrès de la navigation aérienne et d'accorder son attention aux problèmes qui sont au premier plan de l'exploitation des transports par air. C'est ainsi qu'elle s'est mise en rapport avec la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, la Commission Internationale de Navigation Aérienne, la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, le Comité Juridique International de l'Aviation, etc. Parmi les questions de caractère juridique figurant à l'ordre du jour de ses sessions, il faut citer notamment les suivantes : responsabilité du transporteur aérien (1), lettre de voiture internationale (2), billet aérien international, simplification des formalités douanières.

types d'assurances aériennes garantissant les aéronefs contre tous risques et les marchandises transportées par des aéronefs présentés par Me Fabry, d'une proposition de M. Otto Merkel relative au rôle de l'aviation contre les entraves au commerce, d'un rapport de M. Bastaki sur les transports combinés entre la voie aérienne et la voie ferrée. Le Comité discuta aussi de la réduction du nombre des expositions aéronautiques. Un certain nombre de résolutions ont été votées sur ces différents sujets.

(1) Rapportée par M. Beaumont.

(2) Rapportée par M. Wronsky.

Le projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronef a fait l'objet de discussions à la seizième session tenue à Berlin les 27 et 28 août 1926. A la suite de cet examen, un certain nombre de modifications ont été proposées sous forme d'amendements et adressées à la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien et au Comité des Experts (1).

30. La législation : textes administratifs et lois nationales. — Les clauses aériennes des traités de paix et la Convention internationale de 1919, ont été, particulièrement en Europe, le point de départ d'un important travail législatif et administratif, et nombreux sont les règlements et arrêtés, lois et ordonnances, accords et conventions parus depuis la guerre. Leur liste même est déjà imposante. Aussi ne pouvons-nous que renvoyer à la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*, qui a entrepris la tâche de publier tous ces textes.

Nous observerons cependant que ceux-ci sont de trois sortes : textes administratifs, lois nationales et accords internationaux.

Les textes administratifs sont évidemment les plus nombreux, car, dans certains pays, ils émanent d'autorités diverses. Ils définissent les règles techniques imposées aux aéronefs et au personnel aéronautique. Ils fixent le code des routes de l'air. Ils prescrivent des règles spéciales pour le survol des agglomérations, le passage des frontières, l'usage

(1) La question de la responsabilité du transporteur aérien et celle des transports combinés ont été également discutées à la dix-huitième session réunie à Bâle les 12 et 13 août 1927. A la dix-neuvième session tenue à Varsovie les 22 et 23 février 1928 des rapports furent présentés par M. Deutelmoser sur la compétition des chemins de fer avec l'aviation et par M. Wronsky sur les transports combinés. La vingtième et dernière session a eu lieu à Londres les 1er et 2 août 1928 et les questions relatives à la poste aérienne, aux transports combinés, au transport de journaux par la voie des airs et à la responsabilité du transporteur aérien y furent principalement débattues.

des aérodromes, etc. Ils déterminent en un mot les règles qu'il faut respecter pour se mouvoir dans l'espace aérien.

Nous avons déjà vu que ces textes administratifs et ces règles de police ont souvent précédé les lois à l'abri desquelles il serait naturel qu'ils aient pris naissance. Cette interversion des rôles a toujours la même cause : difficulté pour les Etats de prendre nettement position sur les questions de principe, ampleur des problèmes posés. On recule devant ceux-ci, soucieux que l'on est de ne pas mettre le trouble dans tout l'édifice juridique élevé avec tant de soins et de difficultés. On préfère alors courir au plus pressé, régler un point de détail d'une urgence immédiate, et bien que l'invention nouvelle marche à pas de géants vers ses destinées, on temporise, semblant presque douter de son avenir. Il y a certainement là une erreur de méthode regrettable.

Les rares lois nationales d'avant-guerre ont dû être revisées, mais ce travail n'est pas encore fait pour toutes. Certains pays, qui n'avaient aucune loi nationale pour la navigation aérienne, en ont élaboré une. Mais beaucoup d'autres en sont encore à la période d'étude. Nous reproduisons ci-dessous la liste des principales lois actuellement en vigueur.

En Allemagne, la loi réglant la navigation aérienne du 1er août 1922, abrogeant une ordonnance provisoire du 26 novembre 1918;

En République Argentine, les prescriptions réglementant le survol, l'atterrissage et l'amerrissage des aéronefs sur tout le territoire de la République et ses eaux territoriales du 4 septembre 1925, et le règlement de la navigation aérienne au-dessus du territoire de la République du 30 juillet 1926;

En Autriche, la loi réglant provisoirement la circulation aérienne du 10 décembre 1919;

En Belgique, la loi relative à la réglementation de la navigation aérienne du 16 novembre 1919;

Au Brésil, le décret approuvant le règlement de la navigation aérienne du 22 juillet 1925;

En Bulgarie, la loi sur l'aéronautique du 23 juillet 1925;

Au Chili, le décret portant réglementation de la navigation aérienne du 17 octobre 1925;

En Colombie, le décret sur la réglementation de l'aviation du 15 mars 1920;

Au Danemark, la loi régissant l'aéronautique du 1er mai 1923;

A l'Etat libre de Dantzig, la loi sur la navigation aérienne du 9 juin 1926;

En Espagne, le règlement sur la navigation aérienne annexé au décret royal du 25 novembre 1919;

En Esthonie, la loi régissant la navigation aérienne du 8 mars 1923;

Aux Etats-Unis, l'Air Commerce Act de 1926, du 20 mai 1926, et le règlement du 31 décembre 1926, amendé le 22 mars 1927;

En France, la loi relative à la navigation aérienne du 31 mai 1924;

En Finlande, la loi régissant la navigation aérienne du 25 mai 1923;

En Grande-Bretagne, l'Air Navigation Act 1920, du 23 décembre 1920;

En Hongrie, le décret relatif à la navigation aérienne du 30 décembre 1922, modifié par le décret du 22 février 1924;

En Italie, le décret-loi royal contenant les instructions sur la navigation aérienne du 20 août 1923 et le règlement sur la navigation aérienne du 11 janvier 1925;

Au Japon, la loi du 8 avril 1921;

En Lettonie, la loi sur la navigation aérienne du 7 juin 1926;

En Lithuanie, le décret du 10 décembre 1921;

En Norvège, la loi régissant la navigation aérienne du 7 décembre 1923;

Aux Pays-Bas, la loi portant règlement de la navigation aérienne du 30 juillet 1926;

En Pologne, le décret du 14 mars 1928;

Au Portugal, le décret relatif à la navigation aérienne du 27 avril 1927;

Au Salvador le décret du 17 mai 1923 approuvant le règlement pour l'aviation civile;

Dans le Territoire de la Sarre, l'ordonnance portant réglementation de la navigation aérienne du 15 février 1928 ;

Au Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le règlement relatif à la navigation aérienne internationale des aéronefs civils du 25 juin 1926;

En Suède, les prescriptions régissant la navigation aérienne du 8 décembre 1922;

En Suisse, l'arrêté du Conseil Fédéral concernant la réglementation de la navigation aérienne du 27 janvier 1920;

En Tchécoslovaquie, la loi relative à la navigation aérienne du 8 juillet 1925;

En U.R.S.S., le décret du Conseil des Commissaires du peuple sur la circulation aérienne du 17 janvier 1921 ;

Au Vénézuéla, la loi du 16 juin 1920.

31. Les accords internationaux. — Le troisième groupe de textes actuellement en vigueur est constitué par des conventions en général bi-latérales passées entre Etats voisins pour faciliter leurs relations internationales par la voie des airs.

L'accord franco-allemand du 26 juillet 1913, constitué par un échange de lettres entre l'ambassadeur de France à Berlin et le secrétaire d'Etat à l'Office Impérial des Affaires Etrangères, avait été le premier pas dans la voie des arrangements internationaux relatifs à la navigation aérienne, bien que M. Louis Rolland ait justement fait remarquer qu'il

ne constituait pas à proprement parler une convention (1).

L'après-guerre vit éclore un grand nombre de conventions de ce genre, que nous allons nommer sans prétendre les signaler toutes. Certaines d'entre elles ne sont que provisoires.

L'Allemagne a passé des accords aériens avec la Suisse le 14 septembre 1920, avec les Pays-Bas le 24 juillet 1922, avec le Danemark le 21 avril 1923, avec l'Autriche le 19 mai 1925, avec la Suède le 29 mai 1925, avec la Tchécoslovaquie le 22 janvier 1927, avec l'Italie le 20 mai 1927, avec la Grande-Bretagne le 29 juin 1927, avec l'Espagne le 9 décembre 1927;

La République Argentine signait, le 18 mai 1922, un accord avec l'Uruguay.

La Belgique a passé deux accords provisoires, l'un avec la Suisse le 13 juin 1922, l'autre avec les Pays-Bas le 8 juillet 1922, et, en outre, une convention avec le Danemark le 28 juin 1923 et une avec l'Allemagne le 29 mai 1926.

Le Danemark a signé des accords provisoires avec la Grande-Bretagne le 23 décembre 1920, avec la Norvège le 27 juillet 1921, avec la Suède le 7 novembre 1922, avec la Pologne le 16 décembre 1924 et avec les Pays-Bas le 23 juillet 1926.

La France a une convention aérienne avec la Suisse depuis le 9 décembre 1919, avec la Grande-Bretagne depuis le 20 novembre 1920, avec les Pays-Bas depuis le 2 juillet 1923 (2), une avec l'Allemagne depuis le 22 mai 1926 et une avec l'Espagne depuis le 25 avril 1928.

(1) *L'accord franco-allemand du 26 juillet 1913 relatif à la navigation aérienne*, par Louis Rolland, professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Nancy.

(2) Les Pays-Bas ayant adhéré le 22 août 1928 à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919, l'arrangement provisoire du 2 juillet 1923 a été dénoncé par la France, conformément aux termes de son article 8, et il doit être considéré désormais comme n'étant plus en vigueur.

La Grande-Bretagne a signé un accord aérien avec la Suisse le 6 novembre 1919, avec la Suède le 16 février 1921, avec la Norvège le 15 juillet 1921, avec les Pays-Bas le 11 juillet 1923.

Les Pays-Bas ont conclu des accords provisoires, avec la Norvège le 8 janvier 1925, avec la Suisse le 18 mai 1925, avec la Pologne le 4 novembre 1925, avec la Suède le 21 novembre 1925.

La Pologne a passé un accord avec l'Autriche le 5 mai 1925 et avec la Tchécoslovaquie le 15 avril 1926.

La Suède a signé un accord aérien avec la Norvège le 26 mai 1923 et avec la Pologne le 1er octobre 1925.

Enfin, il faut citer un accord du 13 août 1924 entre la Pologne, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, et un arrangement douanier du 5 mai 1926 entre la France, la Belgique et la Grande-Bretagne.

Le seul fait que nous sommes pour ainsi dire obligés de nous limiter à une énumération — cependant incomplète — des textes en vigueur, montre devant quelle abondance de documents essentiels se trouvent déjà ceux qui s'intéressent au droit aérien.

Dans la suite de notre étude, nous allons examiner les principes généraux qui doivent dominer l'usage de l'espace aérien. Nous serons alors amenés à laisser parfois complètement de côté la précieuse documentation que nous venons de passer rapidement en revue, afin de mettre en pleine lumière les difficultés auxquelles on se heurte dès qu'il s'agit de définir le régime de l'océan atmosphérique.

BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO U. J.

CHAPITRE III

L'ESPACE AERIEN ET LE DROIT DE PROPRIETE

32. Propriété et souveraineté. — 33. Situation juridique de l'espace aérien. — 34. A) Théorie du droit absolu sur l'espace. — 35. Restrictions au droit de propriété. — 36. Applications faites par la jurisprudence de l'art. 552 c. civ. — 37 B) Théories des droits limités sur l'espace. — 38. a) Théorie de la faculté légale. — 39. b) Théorie de l'espace utilisable. — 40. Décision de jurisprudence américaine. — 41. c) Théorie du code civil suisse. — 42. C) Théorie réservant les droits du propriétaire sur l'espace. — 43. a) Théorie de Ch. L. Julliot. — 44. b) Théorie de l'abus du droit. — 45. Lacune de ces théories. — 46. Nécessité de l'intervention législative. — 47. L'Air Navigation Act: le survol raisonnable. — 48. La loi française du 31 mai 1924. — 49. a) Création d'un droit de passage dans l'espace aérien. — 50. b) Restrictions apportées à ce droit. — 51. Conclusion.

32. Propriété et souveraineté. — Comme nous l'avons exposé au début, le rayon d'action de l'aéronef est confiné dans l'océan atmosphérique qui entoure le globe, le point d'appui sur l'air étant indispensable à la navigation aérienne (1).

Etudiant les questions de droit relatives à l'espace aérien, c'est donc à la portion de l'espace ainsi défini que se limitera notre examen.

(1) La couche atmosphérique n'est pas tout entière ouverte à l'aéronef, car sa densité va en diminuant très vite à mesure que l'on s'éloigne du sol. L'air raréfié devient rapidement un aliment insuffisant non seulement pour les poumons de l'homme, mais aussi pour le moteur de l'appareil, et finalement il ne porte plus assez. Certains artifices (ballons oxygènes pour la respiration, turbo-compresseurs Rateau pour le moteur) permettent cependant d'évoluer dans environ la moitié de l'épaisseur de la couche atmosphérique.

Avant la naissance de la navigation aérienne, quels sont les droits que s'attribuaient sur cet espace les habitants du sol et les groupements constitués par ceux-ci sous forme d'Etat ? Ces droits anciens sont de deux ordres : la propriété pour les individus, la souveraineté pour les Etats.

La propriété est le droit par lequel un bien est soumis d'une manière exclusive à la volonté d'une personne.

La souveraineté, qui est l'ensemble des droits appartenant à un Etat indépendant, place sous l'autorité exclusive de cet Etat les propriétaires du territoire et leurs biens.

Il convient qu'avant d'aller plus avant, nous notions avec soin le caractère de ces deux droits et leur influence respectives.

Les droits de propriété et de souveraineté sont la manifestation pratique des deux droits primitifs principaux : le droit de conservation (1), qui existe pour l'individu comme pour l'Etat, et le droit à l'exercice de la volonté, qui, pour l'individu, s'appelle le droit à la liberté, et qui, pour l'Etat, s'appelle le droit à l'indépendance. Ces deux droits primitifs ne peuvent d'ailleurs être harmonieusement exercés par tous les individus et par tous les Etats que si les uns comme les autres ont pour but idéal l'égalité naturelle (2). La vie en société oriente vers ce but, car c'est seulement à ce moment que l'individu comme l'Etat se rendent compte que l'exercice de leurs droits primitifs doit être tempéré par le respect des mêmes droits chez les autres. S'il y a conflit entre la souveraineté de l'Etat et la liberté de l'individu, c'est l'individu qui doit céder, l'Etat étant la puissance chargée de gérer les services publics en

(1) Voir Fauchille, *Traité de droit international public*, tome I, première partie, 1922, p. 410.

(2) L'égalité naturelle est classée par certains auteurs comme un des droits primitifs. Voir Klüber, *Droit des gens de l'Europe*, 1819, p. 140.

vue de protéger la liberté de tous (1). Si une puissance supérieure résultant de la vie des Etats en société prend naissance, ce sera l'Etat qui, par application du même principe, devra céder en cas de conflit entre lui-même et cette Société des Nations.

On voit donc, à mesure que la vie sociale se développe, le caractère absolu des droits primitifs s'atténuer, ce qui a pour conséquence d'apporter des tempéraments chaque jour plus nombreux aux droits de propriété et de souveraineté. Certains auteurs, en analysant ces modifications, arrivent même par voie de déduction à considérer ces anciens droits comme des dogmes dont les temps seront bientôt révolus.

On voit aussi que ces droits de propriété et de souveraineté ont une situation respective bien précise dans l'échelle de l'organisation sociale, la propriété étant protégée et limitée par la puissance qui exerce la souveraineté, et celle-ci étant elle-même protégée et limitée par celle qui exerce l'arbitrage entre nations.

Ces protections et ces limitations respectives font sentir leur présence d'une manière plus sensible à mesure que la volonté du grand nombre tend à manifester sa loi, que cette volonté s'exprime à l'intérieur d'un même Etat ou entre les Etats.

La mise au point du mécanisme social se poursuit ainsi et crève peu à peu le nuage des formules qui attribuaient jadis à l'individu et à la puissance nationale des droits absolus et imprescriptibles.

Les droits de souveraineté et de propriété ont un rôle respectif fort clair lorsqu'ils portent sur des biens. Mais chercher à les déterminer devient au contraire une tâche fort ardue lorsqu'il s'agit non même pas de l'air, qui est

(1) Voir Léon Duguit, *Les transformations du droit public*, Colin 1913, et *Souveraineté et liberté*, Alcan, 1922.

une chose commune, mais de l'espace qui contient cette chose, lequel n'est plus qu'une figure géométrique dont la caractéristique est l'inappropriabilité.

Faisons cependant face à cette difficulté toute spéciale, voyons comment on a cherché jusqu'ici à la surmonter, et nous tirerons ensuite quelques conclusions de cet examen.

33. Situation juridique de l'espace aérien. — L'espace aérien pourrait être une entité juridique pleinement indépendante. Ses rapports avec la terre sont de pur voisinage.

Théoriquement, un homme, une association d'hommes, un Etat, par exemple, ou plusieurs Etats, pourraient conquérir une certaine « maîtrise de l'air » et y fonder un régime souverain et indépendant hors des atteintes des sociétés terrestres et à leur détriment. Ce rêve, ambitieux et tyrannique, il est vrai, ne fut-il pas entrevu par les premiers chercheurs de locomotion aérienne qui voulaient faire breveter non seulement un procédé de vol, mais la possibilité même de voler?

Imaginez le vol uniquement possible par le gauchissement des ailes d'avion et ce gauchissement monopolisé par son inventeur : celui-ci ne serait-il pas maître de l'espace, maître de s'y conduire selon sa loi personnelle, maître enfin de faire la loi au monde terrestre, grâce aux endroits désertiques, aux montagnes inaccessibles où il pourrait, avec quelques complices, accumuler des moyens de terrorisation?

Il faut sortir de cette autonomie naturelle de l'espace aérien pour apprécier sainement la légitimité des droits que prétendent y exercer les propriétaires terriens et les Etats sous-jacents, simples riverains.

Nous allons rencontrer dans ce débat les deux tendances qui se manifestent dans tous les domaines du droit : subjectivisme de ceux qui croient à l'existence propre du droit

et qui s'efforcent de le décrire selon leurs intuitions particulières, objectivisme de ceux pour qui le droit n'est qu'un compromis entre des forces qui s'opposent, compromis sans cesse changeant au gré des forces qui se déplacent.

Nous examinerons donc successivement la situation des individus riverains de l'espace aérien, puis celle des Etats riverains du même espace.

34. A) Théorie du droit absolu sur l'espace. — Une première théorie donne aux riverains, en leur seule qualité de riverains, un droit de propriété absolu sur la portion d'espace qui domine leurs fonds. Telle est en principe la stipulation du droit romain, telle au moins qu'elle nous fut transmise par les glossateurs : *Qui dominus est soli dominus est coeli et inferorum* (1).

Le Droit français s'en est imprégné, comme il apparaît des articles 544 et 552 du code civil, ainsi conçus :

Article 544. — « La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements. »

Article 552. — « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous... »

Les codes suivants affirment le même principe :

L'article 626 du code civil néerlandais : « La propriété du sol emporte la propriété de ce qui est sur le sol et dans le sol ».

L'article 350 du code civil espagnol : « Le propriétaire d'un terrain est le maître de ce qui est au-dessus et de ce qui est au-dessous ».

(1) Sur l'origine de cette formule, cf. A. Guibé, *Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international*, p. 35.

L'article 175 du code civil musulman : « La propriété du sol emporte la propriété du dessous et du dessus ».

Le code civil italien est plus précis encore :

Article 440 : « Celui qui a la propriété du sol a également la propriété de l'espace qui est au-dessus du sol et de tout ce qui se trouve au-dessus ou au-dessous de la superficie. »

La conséquence du principe ainsi énoncé serait d'attribuer aux riverains des latitudes considérables : droit de construire et de planter jusqu'à des hauteurs illimitées, droit de louer ou de vendre les espaces aériens qui surmontent leurs fonds, droit de réglementer ou même d'interdire les vols au-dessus de leur propriété (1).

35. Restrictions au droit de propriété. — Il est remarquable de noter combien les progrès de la science ont amené les lois modernes et la jurisprudence à restreindre peu à peu le droit de propriété et à en limiter l'exercice.

L'existence de la navigation aérienne a fait naître un nouvel élément de restrictions de la propriété privée.

L'article 552 est resté à peu près lettre morte pour elle. Déjà d'ailleurs il avait reçu une atteinte considérable par la loi des mines de 1810 qui réduit à néant, en certaines régions, les droits sur le dessous. D'autres limitations furent apportées par les nombreuses lois qui au cours du dix-neuvième siècle réglementèrent le fonctionnement des inventions nouvelles d'intérêt commun, le télégraphe, le téléphone et l'électricité. Les lois françaises du 28 juillet 1885, relatives à l'établissement, à l'entretien et au fonctionne-

(1) V. en ce sens Demolombe, *Dist. des biens*, t. I, n° 644; Dalloz, Jurisprudence générale au mot *Propriété*, n° 381 et suivants; Aubry et Rau, *Cours de Droit Civil Français*, 5e édition, t. II, p. 281, par. 192; Laurent, *Principes du Droit Civil*, t. VI, p. 327, n° 248; Huc, *Comm. du Code Civil*, t. IV, n° 127.

ment des lignes télégraphiques et téléphoniques, et du 15 juin 1906, sur les distributions d'énergie, confèrent à l'Etat et aux sociétés déclarées d'utilité publique des pouvoirs énormes au détriment des propriétaires.

L'article 2 de la loi de 1885 donne à l'Etat « le droit d'exécuter sur le sol ou sous le sol des chemins publics et de leurs dépendances tous travaux nécessaires à la construction et à l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques. » L'article 3 stipule que « l'Etat a pareillement le droit d'établir des supports, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit même sur les toits et terrasses des bâtiments, à la condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur. Il a enfin le droit également d'établir des conduits ou supports sur le sol ou sous le sol des propriétés non bâties qui ne sont pas fermées de murs ou autre clôture équivalente. »

Mêmes avantages sont reconnus aux concessionnaires de distribution d'énergie électrique par l'article 12 de la loi de 1906, qui leur confère le droit de « couper les branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages ».

Le législateur tient cependant à rassurer les propriétaires. Il répète en 1906 ce qu'il avait dit en 1885 : « l'établissement de conduits et supports n'entraîne aucune dépossession. La pose d'appuis sur les murs des façades ou sur le toit des bâtiments ne peut faire obstacle au droit du propriétaire de démolir, réparer ou surélever. La pose de conduits dans un terrain ouvert ne fait pas non plus obstacle au droit du propriétaire de se clore. Mais le propriétaire devra un mois avant d'entreprendre les travaux de démolition, réparation, surélévation ou clôture, prévenir

l'administration par lettre chargée adressée au directeur des postes et télégraphes du département » (1).

L'article 4 de la loi du 16 octobre 1919 sur l'aménagement des chutes d'eau accorde également aux concessionnaires, pour l'exploitation de la concession, des droits considérables, qui sont les suivants :

« 1° Occuper dans l'intérieur du périmètre défini par l'acte de concession les propriétés privées nécessaires à l'établissement des ouvrages de retenue ou de prise d'eau et des canaux d'adduction ou de fuite lorsque ces canaux sont souterrains ou, s'ils sont à ciel ouvert, en se conformant à la loi du 29 avril 1845 ; (2)

« 2° Submerger les berges par le relèvement du plan d'eau ;

« 3° S'il s'agit d'une usine de plus de 10.000 kilowatts, occuper temporairement tous terrains et extraire tous matériaux nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux prescriptions de la loi du 29 décembre 1892. (3)

« Sont exemptés les bâtiments, cours et jardins attenant aux habitations. »

Un projet de loi, déposé sur le bureau de la Chambre le 16 novembre 1926 et qui a reçu de la commission de législation civile et criminelle un avis favorable, a pour objet la création d'une nouvelle servitude légale de passage par extension de l'article 682 du code civil (4). Cet article édic-

(1) De semblables dérogations se trouvent dans les législations étrangères : Pays-Bas, loi du 7 mars 1852, et 11 janvier 1904; Angleterre, Telegraph act, 1863; Allemagne, loi de 1899; Hongrie, loi des 8 et 14 août 1888; Italie, loi du 7 avril 1892; Suisse, loi du 26 juin 1889; Belgique, loi du 14 avril 1852, loi du 23 mai 1876 et loi du 11 juin 1883.

(2) La loi du 29 avril 1845 est relative aux servitudes d'irrigations.

(3) La loi du 29 décembre 1892 réglemente la servitude d'extraction de matériaux et d'occupation temporaire pour l'exécution des travaux publics.

(4) Voir le rapport présenté par M. Cautru au nom de la commission de législation civile et criminelle. Séance du 24 juin 1927. Annexe n° 4645.

te « que le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante pour l'exploitation, soit agricole, soit industrielle de sa propriété, peut réclamer un passage sur les fonds de ses voisins, à la charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut causer ». La proposition en question vise à faciliter l'exploitation des propriétés dans les contrées montagneuses en autorisant la pose de câbles aériens pour le service des fonds difficiles d'accès. Les propriétaires dont le terrain serait situé entre le point de départ et le point d'arrivée d'un câble devrait supporter le passage de ce dernier, ainsi que l'implantation des supports de soutien nécessaires, moyennant le paiement préalable d'une indemnité d'établissement. L'article 3 du projet stipule que « la pose des câbles n'entraînera aucune dépossession et ne fera pas obstacle notamment au droit du propriétaire des fonds traversés de se clore et de bâtir ». Cette modification de l'article 682 du code civil n'en constituerait pas moins une nouvelle atteinte au libre exercice du droit de propriété et aux prérogatives conférées à celle-ci par l'article 552 (1).

36. Applications faites par la jurisprudence de l'art. 552 c. civ. — Cependant la jurisprudence a fait de cet article certaines applications que nous devons citer. Elle décide notamment que le propriétaire du lit d'un canal n'est pas obligé de tolérer les constructions établies au-dessus du canal même par les propriétaires riverains (2), que le tir d'un chasseur au-dessus d'un terrain ne lui appartenant pas cons-

(1) Nous n'énumérerons pas, il nous le serait impossible d'ailleurs, les innombrables restrictions ou servitudes légales imposées à la propriété foncière. Les exemples choisis suffisent à montrer que, si certains auteurs et le code lui-même ont qualifié le droit de propriété d'absolu, il est loin de posséder de nos jours ce caractère.

(2) Cass., 4 décembre 1888 : S. 90, I, 105; D. 89, I, 193. Pau, 29 mars 1893 : S. et P. 93, 2, 150; D. 94, 2, 34.

titue un fait de chasse sur la propriété d'autrui (1), qu'un propriétaire est en droit d'exiger l'enlèvement des constructions et branches d'arbres faisant saillie sur son propre romaine (2), ainsi que des câbles ou fils électriques traversant son fonds ou de leurs appareils de soutien, lorsqu'ils ne sont pas établis par une compagnie d'éclairage reconnue d'utilité publique (3).

Malgré cela, il a bien fallu que les droits des propriétaires fonciers cédassent devant l'intérêt général représenté en l'espèce par l'aviation naissante. Ce qui au début aurait pu revêtir l'apparence d'un conflit entre intérêts particuliers a tout à fait perdu aujourd'hui ce caractère.

37. B) Théorie des droits limités sur l'espace. — La difficulté est née dès qu'il s'est agi de préciser en la légitimant, la limite des droits de la propriété terrestre à l'égard de l'espace aérien. Législateurs, auteurs et juges se sont ingéniés à mettre d'accord, avec les nécessités de la navigation aérienne, les principes qui jusqu'ici protégeaient la propriété privée.

(1) Trib. corr., Arras, 1828 : Gaz. Trib. 30 octobre 1828. Paris, 15 avril 1864 : D, 80, 3, 103. Corbeil, 10 décembre 1880 : Chasse illustrée, 8 octobre 1881; Douai, 8 juin 1887 : S. 96, 2, 129; Amiens, 19 février 1896 : S. 96, 2, 129; D. 96, 2, 464. Liège, 30 mars 1896 : S. 97, 4, 32. — Cf. *id.* Perrève, *Traité des délits et des peines de chasse*, p. 262, n° 11. Cival, *Loi sur la police de la chasse annotée*, p. 60, n° 6. Chenu, *Chasse et Procès*, p. 82, n° 3. Dumont, *Manuel juridique de la Chasse*, n° 28. *Contra :* Trib. corr. Douai, 13 décembre 1879 : S. 96, 2, 129; D. 80, 3, 103; sur appel, Douai, 11 février 1880, S. *ibid.* Cf. *id.* Giraudeau, Lelièvre et Soudré, *La Chasse*, n° 237. Naquet, note : S. 1902, I, 217 *in fine*.

(2) Cass. civ., 15 juillet 1901 : France judiciaire, 201, 2, 409; D. 1902, I, 52. Cf. art. 673 c. civ.

(3) Trib. civ. Tours, 19 janvier 1887 : D. 1900, 2, 361, sous note a. Trib. civ. Compiègne, 19 décembre 1888 : D. 1900, 2, 361, sous note b. Trib. paix, Lille, 15 novembre 1899 : D. 1900, 2, 361. Trib. civ. Seine, 19 mai 1908 : Gaz. Trib. 9 octobre 1908. Trib. civ. Bordeaux, 27 novembre 1908 : D. 1908, 2, 17; sur appel, Bordeaux, 24 octobre 1910 : 1910, 2, 336. Trib. civ. Seine, 22 mai 1911 : La Loi, 20 juin 1911. Cf. *idem* Dissert. Barthélémy : D. 1910, 2, 17, note 1-2. Dissert. Lalou : D. 1913, 2. 117, note 1-2. Hérard et Ch. Sirey, *Canalisation d'éclairage électrique*, p. 389. Ch. Sirey, *Guide des entrepreneurs de distribution d'énergie électrique*, n° 146. *Contra :* Huc, IV, 127.

38. a) Théorie de la faculté légale. — E. Naquet dans une note au Sirey sous un arrêt de la Cour de Cassation du 15 juillet 1901 (1) estime que le propriétaire terrien n'a sur l'espace dominant qu'une *faculté légale* de propriété. Il n'a de droit effectif que sur la hauteur de l'espace qu'il a utilisé par des constructions ou des plantations. La Cour d'Appel de Douai dans un arrêt célèbre du 11 février 1880 (2) a décidé de même qu'il n'y avait pas de délit de chasse dans le fait de tirer, d'une propriété voisine, le gibier levé sur un terrain où l'on n'avait pas le droit de chasse : « Attendu — disait-elle — qu'il n'y a délit, d'après les dispositions de la loi, qu'autant que le fait de chasse a été commis sur la propriété d'autrui, que si, selon l'article 552 du Code Civil, la propriété du sol comprend celle du dessus et celle du dessous, il ne s'en suit pas que l'on doive nécessairement considérer comme un accessoire du sol tout l'espace qui existe au-dessus de la propriété, conséquence qu'il faudrait déduire de la loi pour reconnaître, dans l'espèce, qu'il y a eu délit de chasse. »

La satisfaction que pourrait tirer de cette doctrine le monde aéronautique n'est qu'illusoire ; de ce que l'espace *utilisé* seul appartiendrait au propriétaire du sol, le reste n'en demeurerait pas moins sous un régime précaire, aucune interdiction essentielle n'ayant été opposée jusqu'ici aux propriétaires d'utiliser de plus en plus haut les espaces dominants.

Reconnaît-on aux maîtres du sol la faculté légale d'utiliser ces espaces et d'entraver ainsi la navigation aérienne, tout le résultat espéré de ce système s'écroule.

39. b) Théorie de l'espace utilisable. — Ce n'est pas seulement l'espace aérien *utilisé* qui appartient au propriétaire

(1) Note précitée au S. 1902, 1, 217.
(2) Arrêt précité au S. 96, 2, 129.

du sol, mais encore l'espace *utilisable*, disent d'autres théoriciens. La Cour de Douai, en un arrêt du 8 juin 1887, précisait : « que si l'air, en tant qu'élément, est une chose non susceptible d'appropriation individuelle, il est hors de conteste que, en tant qu'espace, dans la limite où il est utilisable, il est attribué par la loi, notamment par les articles 552 et 672 du Code Civil, au propriétaire de la surface » (1).

C'est la solution même du Code portugais qui à l'article 2288 définit ainsi le droit de la propriété foncière. « Le droit de jouissance du sol s'applique non seulement au sol lui-même dans toute sa profondeur, sauf les dispositions de la loi relative aux mines, mais encore à l'espace aérien qui surmonte ce sol, jusqu'à la hauteur où cet espace est susceptible d'être occupé. »

Le 10 juin 1914, la première Chambre du Tribunal Civil de la Seine statuait en ce sens dans une affaire Heurtebise, fermier propriétaire, contre Henri et Maurice Farman, Robert Esnault-Pelterie et Société anonyme des Aéroplanes Borel. Le demandeur se plaignait de voir sa ferme survolée et demandait qu'aux termes de l'article 552 du Code Civil, le vol au-dessus de ses terres fut interdit. Sur le fond, le Tribunal rejeta les prétentions du demandeur dans les termes suivants :

« Attendu que si aux termes de l'article 552 du Code Ci-
« vil, la propriété du sol emporte effectivement la propriété du dessus, ce principe doit raisonnablement se res-
« treindre, au profit du propriétaire, à la seule hauteur
« d'atmosphère utilisable, soit au point de vue construc-

(1) Arrêt précité au S. 96, 2, 129 *ad notam*. Dans le même sens : Mérignac, *Le domaine aérien privé et public et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre*. Ce dernier fixe la plus grande hauteur utilisable à 330 mètres (hauteur de la Tour Eiffel : 300 m., plus une antenne de T.S.F. de 30 m.). Colin et Capitant, *Cours élém. de droit civil*, 4e éd., tome I, p. 722. Fricotelle, *Aviateurs et particuliers*, thèse, Paris, 1923, p. 49 et s.

« tions et accessoires de constructions, tels que peuvent les « concevoir et les réaliser l'architecture et la science de « l'ingénieur, soit au point de vue plantations de tout gen- « re ; que, passé cette hauteur appréciée et fixée selon les « données ou les pratiques tracées par l'usage, le bon sens, « les règles scientifiques et les circonstances spéciales à « chaque cas, la liberté de l'air est complète et la circu- « lation aérienne demeure, dans l'état actuel de la légis- « lation, affranchie de toute entrave et ne saurait provo- « quer d'autres réclamations de la part des propriétaires des « immeubles au-dessus desquels on se livre à des exercices « de survol, que celles qui se basent sur des fautes suscep- « tibles, en dehors du fait isolé de survol, de constituer, « de la part des aviateurs, des quasi-délits qui auraient été « pour ces propriétaires la source de dommages leur per- « mettant de solliciter, selon les règles du droit commun, « des réparations pécuniaires, par application des disposi- « tions de l'article 1382 du Code Civil ;

« Attendu que Heurtebise ne peut fonder son droit aux « dommages-intérêts qu'il sollicite sur le seul fait qu'au- « dessus de ses propriétés auraient été voler, plus ou moins « souvent et depuis plus ou moins longtemps, des avions « appartenant à l'un ou à l'autre des trois défendeurs et « montés par leurs pilotes ou leurs élèves ou toutes autres « personnes appartenant à leur personnel ou tenant à un « titre quelconque à leurs écoles » (1).

Cette théorie, est-il besoin de le dire, est encore plus prohibitive pour la navigation aérienne que la précédente. Elle consacre nettement les droits de l'occupation éventuelle et donne à de simples possibilités la valeur que les théoriciens de la faculté légale n'accordent qu'à l'exercice réel de la propriété.

(1) *Gaz. Trib.*, 20 juin 1914.

40. Décision de jurisprudence américaine. — Une décision de jurisprudence américaine de décembre 1923 semble lui apporter une consécration nouvelle.

Un propriétaire du District de Minesota (Etats-Unis) réclamait des dommages-intérêts à un aviateur, qui, par suite d'accident, était tombé dans une propriété lui appartenant ; il invoquait à l'appui de sa demande son droit de propriété exclusive et absolue *usque ad coelum* (1).

Sa demande fut rejetée par l'honorable John Michael, juge au Tribunal de District de Minesota, dans les termes suivants :

« Attendu que la propriété du plaignant est située à Saint-Paul, ville de première classe. Qu'en juin 1923, un des aéroplanes de la partie défenderesse, par suite de quelques défauts mécaniques, a perdu sa direction pendant le vol, et est tombé dans une prairie appartenant au plaignant.

« Qu'une action a été intentée pour réparation des dommages résultant de l'accident, et pour que défense soit faite à la partie défenderesse de faire voler aucun aéronef au-dessus de la propriété du plaignant, quelle que soit la hauteur du vol.

« Que ceci représente un cas nouveau, tout au moins en ce qui concerne les décisions de justice, car il n'existe pas de législation fédérale ou d'Etat, ayant nettement défini ou réglementé le droit de navigation aérienne.

« Que la seule législation existante à ce sujet dans cet Etat est le chapitre 433 — Loi de 1921 — qui ne fait que défendre tout vol d'exhibition, ou toute acrobatie aérienne, ou tout autre vol à une altitude inférieure à 2.000 pieds au-dessus d'une ville de première classe.

« Que la loi ci-dessus indiquée reconnaît implicitement l'existence légale de la navigation aérienne par le fait de

(1) *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1924, p. 138.

cette réglementation limitée, mais qu'aucune tentative n'a été faite pour définir les droits respectifs et les obligations des aviateurs et des propriétaires de terrains au-dessus desquels des vols aériens sont effectués.

« Dans l'état actuel et non défini de la loi à ce sujet, le plaignant invoque le vieux principe de droit commun : le droit de propriété du sol implique la propriété du sous-sol et de la colonne d'air *usque ad coelum ;* il prétend qu'un aéroplane volant sur son terrain à quelque attitude que ce soit constitue une violation de propriété, sujette à poursuite, que s'il est admis que cette règle immuable de la propriété ne peut être sujette à aucune modification ou exception, alors le plaignant doit recevoir gain de cause.

« Mais attendu que cette règle comme beaucoup d'aphorismes de la loi est une généralité, n'a pas d'origine dans la législation, qu'elle a été adoptée à une époque de développement industriel primitif, par les tribunaux d'Angleterre, bien longtemps avant la révolution américaine, comme une expression compréhensible des droits d'un propriétaire de terrain, en un temps où aucun usage de l'espace atmosphérique n'était jugé possible, et où des violations de propriété par voie aérienne ne pouvaient se faire que relativement près du sol, et étaient de nature à troubler directement la jouissance du propriétaire en ce qui concerne son terrain.

« Que la situation est actuellement toute différente, étant donné que nous sommes à une époque de développement merveilleux des usages d'invention mécanique, de sorte que l'on peut dire que la navigation aérienne est maintenant un fait accompli ; ses possibilités et son utilité pour le transport rapide du grand public ont été déjà clairement démontrées.

« Que la couche atmosphérique est un héritage naturel commun à tout le monde, et son emploi raisonnable ne peut

être réglementé par une ancienne maxime d'une loi artificielle telle que celle qui a été invoquée. Si l'on appliquait la règle demandée par le plaignant, la navigation légale aérienne deviendrait impossible, car si le plaignant peut interdire des vols au-dessus de son terrain, tout autre propriétaire pourra agir de même.

« Que la réglementation des routes aériennes n'est pas possible, car aucun aéronef ne peut se conformer strictement à une course déterminée.

« Que les règles de droit commun sont suffisamment souples, pour s'adapter aux nouvelles conditions survenues du fait des progrès modernes, et qu'il est dans les attributions légitimes d'un tribunal de les appliquer. L'adage du droit commun invoqué par le plaignant a déjà été modifié par notre Cour Suprême en ce qui concerne les nappes d'eaux souterraines (références Erickson V. Crookston, etc. 100 Minn. 481).

« Que lorsqu'il s'agit de décréter une telle force de lois, les intérêts publics figurent d'une part en face de dommages probables à un propriétaire de terrains privés, et d'autre part forment des éléments importants d'appréciations pour les tribunaux. Il est élémentaire dans ce pays que la propriété privée soit l'objet de mesures entières de protection.

« Attendu que l'air, en tant qu'ayant une relation directe avec le confort et la jouissance du terrain, appartient au terrain lui-même, et n'est pas moins sujet à protection que le terrain au-dessus duquel il se trouve ; mais comme dans ce cas lorsque l'air se trouve considéré à une altitude de deux mille pieds et au-dessus, vouloir affirmer qu'il fait partie d'une entité affectant les droits de navigation aérienne, c'est une pure fiction légale. D'après les indications techniques de la règle, des vols aériens à une telle altitude ne peuvent être considérés que comme une viola-

tion de propriété instantanée, que le progrès moderne et les intérêts du grand public ne doivent pas être gênés par des raffinements de la loi absolument inutiles.

« Que l'accident dans le cas présent a été invoqué pour faire ressortir comme une menace très grande, le vol d'aéroplanes au-dessus du sol, et qu'on voudrait le présenter comme un précédent suffisant pour supprimer les vols aériens quels qu'ils soient.

« Qu'à la vérité, il peut y avoir de ce fait quelques dangers ; mais que de tels accidents sont peu fréquents et la chance qu'ils ont de se présenter est infiniment moindre que celle d'accidents par toute autre cause de la vie courante. Un accident occasionnel n'a jamais été considéré comme une raison suffisante pour supprimer une industrie utile, mais il peut justifier une réglementation législative raisonnable.

« Le fait que l'action du plaignant est rejetée en ce qui concerne la violation aérienne de son terrain, ne lui enlève pas tous les autres droits substantiels, ni ne l'empêche de prendre tous les moyens d'obtenir la réparation des dommages et préjudices qu'il a subis. De ce fait, la portée de cette décision provisoire se trouve limitée au renforcement des prescriptions de la loi du Minesota mentionnée antérieurement. »

41. c) Théorie du code civil suisse. — On a cru trouver une solution heureuse du problème dans le nouveau Code Civil suisse de 1907 qui reproduit dans son article 667 les sages dispositions du Code Civil du canton des Grisons, dont la rédaction remarquable date de 1862. « La propriété du sol, dit la loi suisse, emporte celle du dessus et du dessous, *dans la hauteur et la profondeur utiles à son exercice.* »

F. Meili, de Zurich, préconise le même système (1).

La difficulté est de délimiter la hauteur utile à l'exercice de la propriété terrestre. En cas de conflit, c'est au propriétaire qu'incombera l'obligation d'établir jusqu'où vont ses intérêts. Nous risquons de nous trouver une fois encore devant des difficultés subjectives, devant une multitude de cas spéciaux, dont l'éventualité est la négation même de la législation, s'il est vrai que la loi a pour but de mettre fin, par des dispositions générales et suffisamment précises, à la surabondance des réclamations particulières.

42. C) Théories réservant les droits du propriétaire sur l'espace. — Un troisième ordre de doctrine accommode les droits de la propriété terrienne avec les intérêts de la navigation aérienne par un compromis subtil où la question même de la propriété est remise à l'arrière-plan.

43. a) Théorie de Ch. L. Julliot. — La propriété du dessus reste dans son entier au propriétaire terrien, disent certains théoriciens, mais elle ne peut empêcher la circulation aérienne dans les espaces non occupés, tant qu'aucun trouble de droit n'est soulevé contre elle. Deux conditions seraient donc mises à la liberté de la navigation aérienne : d'abord qu'elle respectât les espaces occupés et ensuite qu'elle n'élevât aucune prétention de propriété sur les espaces qu'elle traverse.

Nous croyons que cette théorie ne résoud pas les conflits possibles entre ces deux activités également nécessaires, celle de la vie terrestre et celle de la vie aérienne. C'est de nouveau donner à la navigation aérienne une liberté précaire que de la faire dépendre des occupations et prises de

(1) M. Meili. *Das Luftschiff in internen Recht und Völkerrecht* (Zurich, 1908), analysé au Clunet, 1909, p. 79.

possession éventuelles des propriétaires terriens. Ch.-L. Julliot, auteur de la théorie en question (1), admet qu'il suffit de quatre mâts de haute taille plantés aux quatre coins d'un champ, pour constituer, au bénéfice du propriétaire de celui-ci, une prise de possession matérielle de l'espace aérien dominant.

Ces quatre mâts, dont les hauteurs sont par hypothèse supposées sans limite, pourraient interdire la circulation aérienne au-dessus du champ. Mieux encore, un seul vol au-dessus de ma propriété me permettrait théoriquement d'acquérir le *corpus* initial de la possession aérienne que je conserverais *animo tantum* par la suite. Puisqu'il n'est point interdit de déléguer l'exercice du *corpus* ou détention matérielle, il suffirait à tous les propriétaires d'une région de faire accomplir périodiquement en leur nom un vol par autrui au-dessus de leur propriété pour interdire définitivement l'espace aérien régional à toute locomotion aérienne étrangère !

Si par contre nous examinons la situation du propriétaire terrien lui-même, nous ne pouvons nous empêcher de constater que la propriété aérienne qu'on lui reconnaît est d'une nature bien spéciale puisqu'elle ne peut s'exercer sans les actes de possession préalables et même répétés. Voilà donc une propriété dont la force ne se crée que par l'usage qu'on en fait. Autant vaut, dans ces conditions, s'en tenir à la faculté légale de Naquet, ou plutôt abolir l'idée même de la propriété.

44. b) Théorie de l'abus du droit. — Il en est de même de la théorie de l'*abus du droit* dans laquelle aussi les droits du propriétaire de la surface sont entièrement réservés. L'espace qui domine son fonds lui appartient, mais il ne

(1) *De la propriété du domaine aérien.*

peut s'opposer à des actes aéronautiques qu'il n'a nul intérêt d'empêcher. Il abuserait de son droit en dressant des obstacles à un moyen de locomotion qui ne lui nuit pas.

« Le droit du propriétaire d'un terrain », dit l'article 905 du Code Civil allemand, « s'étend sur l'espace situé au-dessus de la surface du sol, et sur les produits de la terre trouvés au-dessous. Le propriétaire ne peut cependant s'opposer à des actions entreprises à telle hauteur ou profondeur que ce soit, s'il n'a aucun intérêt à les empêcher. »

Ch.-L. Julliot (1) complétait de son côté sa théorie de 1908 sur les deux tranches d'espace aérien, l'une tenue comme propriétaire et possesseur, et l'autre plus élevée tenue seulement comme propriétaire, mais sans possession, par l'argument de l'abus du droit qui non seulement ordonne au propriétaire de tolérer la circulation aérienne dans la portion d'espace non possédée, mais le condamne, au cas où il dresserait un obstacle quelconque aux fins d'entraver cette circulation (2).

(1) Ch. L. Julliot, *De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne.*

(2) Voir dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1913, p. 83 et s. le jugement du Tribunal civil de Compiègne du 16 février 1913 dans l'affaire Clément Bayard contre Coquerel. Il s'agissait d'avaries survenues à un ballon dirigeable du fait d'installations spéciales établies, dans le but de nuire, par un voisin sur un terrain lui appartenant et situé en face du hangar du dirigeable.

Ce jugement indique des limitations du droit de propriété dans les termes suivants :

« Attendu que tout en se défendant d'avoir agi dans un but autre que celui de protéger son terrain contre le passage du personnel de Clément-Bayard pendant les manœuvres de départ et d'atterrissage, et le piétinement des curieux venant assister aux sorties et aux rentrées des aérostats, Coquerel soutient qu'il est absolument libre, comme propriétaire, de faire sur son propre fonds suivant besoin et même suivant sa fantaisie, toutes les constructions et installations qu'il lui plaît.

« Attendu que la thèse ainsi présentée au nom du défendeur repose sur une conception inexacte du droit de propriété et de la mesure dans laquelle il peut être normalement exercé, que si ce droit qui permet à une personne, non pas, comme on le dit vulgairement, de faire de sa chose tout ce qu'elle veut, mais de s'attribuer, par préférence et exclusivement à

Que faut-il penser de cette théorie séduisante de l'abus du droit ? Création moderne de la doctrine et de la jurisprudence qui en a fait maintes applications, elle n'a pas rallié jusqu'ici l'unanimité des auteurs (1). Telle qu'elle se trouve en général formulée, elle est vague et susceptible d'interprétations diverses et changeantes (2). Il paraît donc difficile de s'appuyer sur elle pour reconnaître à la navigation aérienne les prérogatives sur l'espace aérien que l'intérêt général commande de lui accorder. Elle constitue en fait une règle, souple peut-être, mais aussi trop mouvante et discutable, qui ne garantit aux aviateurs que des droits précaires, subordonnés aux revirements de l'opinion publique et des tribunaux. N'apportant pas de principe ferme, elle ouvrirait la porte aux chicanes et aux contestations.

45. Lacune de ces théories. — Elle a, du reste, ceci de commun avec les théories précédemment exposées. Leur point de départ à toutes est sensiblement le même. Les unes et les autres ont l'inconvénient de se heurter aux termes de l'article 552, dont la rédaction est tout à fait générale et qui ne comporte de restrictions d'aucune sorte. Sans doute cet article porte-t-il la marque d'une conception an-

tous autres, la totalité de l'utilité de cette chose, apparaît comme le plus complet des droits réels, il rencontre cependant des limites dans son champ d'action, qu'en effet n'étant comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant en société, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les devoirs sociaux de celui-ci, tenu en particulier de ne pas l'exercer dans un but autre que celui pour lequel il lui a été reconnu par le législateur, notamment en vue de causer un préjudice à autrui, que le propriétaire n'est donc libre de retirer de sa chose que le maximum d'utilité qu'elle peut lui donner sans dommage pour personne; que c'est la totalité de cette utilité ainsi mesurée qui lui est conférée suivant les termes de l'article 544 du Code Civil « de la manière la plus absolue ».

(1) Cf. Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, 8e éd., tome II, n° 871.

(2) Cf. Joseph Hamel, *La loi du 1er juin 1924 sur la navigation aérienne*, 1925, p. 10.

tique de la propriété foncière dont ne s'accommodent plus nos tendances actuelles et que bousculent les inventions modernes. Il a néanmoins jusqu'ici constitué la loi et son texte inchangé garde toujours sa place dans notre code. Quelque théorique que fut la discussion intervenue à son sujet, et même parce que théorique, aucun système, si brillant soit-il, n'était en droit de prévaloir contre lui.

Ces diverses théories n'apportaient donc par elles-mêmes aucune solution juridique satisfaisante au problème du survol des propriétés privées.

46. Nécessité de l'intervention législative. — Dans ces conditions, l'intervention de l'autorité législative devenait indispensable pour régulariser un état de fait créé en marge et en violation même de la loi et concilier les intérêts généraux de la navigation aérienne avec les intérêts particuliers de la propriété foncière. En cette matière, l'intérêt général devait l'emporter une fois de plus et consacrer une limitation du droit des propriétaires sur l'espace aérien.

Cependant les lois nationales qui s'occupèrent de trancher ce conflit latent sont en infime minorité. Il n'y a sans doute pas lieu d'en être surpris. Si l'on veut bien considérer que les divers textes qui étendent la propriété du sol *usque ad coelum* sont désormais archaïques et désuets, il est vraisemblable que la plupart des pays qui ont consacré une loi à l'aviation n'auront pas songé ou n'auront pas pris la peine d'en introduire la réforme. Ils se sont contentés le plus souvent de prendre des mesures inspirées de considérations de défense nationale ou de sécurité publique, telles que celles qui prévoient des zones interdites au survol, limitent la hauteur du vol au-dessus des agglomérations ou interdisent les exercices acrobatiques. Ces mesures, qui découlent de vues différentes, ne touchent donc pas au point de droit qui est en cause ici.

47. L'Air Navigation Act : le survol raisonnable. — En Grande-Bretagne, où le droit de propriété a conservé de nos jours un caractère traditionnaliste, l'Air Navigation Act de 1920 s'est occupé de la question dans son article 9, premier alinéa. Cet article porte qu' « aucune action ne devra être intentée pour violation de propriété ou trouble causé à celle-ci, lorsque le survol peut être considéré comme raisonnable en tenant compte du vent, du temps et de toute autre circonstance (having regard to wind, weather, and all the circumstances of the case is reasonable)...» Comme on le voit, ce texte est assez rigoureux pour l'aviation, puisqu'il n'autorise que le survol « raisonnable ». Outre que ce critérium est assez vague, le caractère raisonnable du survol étant susceptible d'interprétations très diverses, il n'offre aux aviateurs qu'une garantie assez faible, car il dépend de tout propriétaire d'invoquer les circonstances défavorables pour dire que tel ou tel vol ne satisfait pas aux conditions requises par la raison. Règle qui, théoriquement, peut entraîner très loin et offrir la source à de vaines tracasseries.

48. La loi française du 31 mai 1924. — La loi française du 31 mai 1924 comporte une règle plus nette, mais aussi moins avantageuse pour les propriétaires du sol. Elle distingue deux choses : le droit de passage reconnu en tout temps aux aviateurs et les restrictions apportées à ce droit.

49. a) Création d'un droit de passage dans l'espace aérien. — Le droit de passage reconnu aux aviateurs est établi par l'article 19, premier alinéa, qui est ainsi conçu : « Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français... »

Le professeur Hamel remarque avec raison (1) que ce droit de passage constitue une servitude analogue à celles

(1) *Op. cit.*, p. 12.

qui grèvent en temps ordinaire la propriété. Le droit théorique du propriétaire sur la colonne d'air dominant son fonds reste intact et la teneur de l'article 552 n'est pas modifiée. Mais le propriétaire doit laisser la liberté de passage aux aéronefs dans l'espace qui lui appartient (1).

Sans doute cette servitude n'est pas établie selon la définition classique, au profit d'un fonds, mais au profit de l'intérêt général représenté par la navigation aérienne. Cependant elle constitue bien une charge imposée au fonds lui-même et il est loisible, en s'appuyant sur l'article 649 du Code Civil, de lui faire prendre rang, par analogie, au milieu des autres servitudes légales. Encore y serait-elle à peine déplacée, puisque la navigation aérienne a fait naî-

(1) Il y a lieu de remarquer combien la conception que l'on se faisait de l'utilisation de l'air par les aéronefs s'est modifiée au fur et à mesure des progrès de la navigation aérienne. Lorsque l'avion n'était encore qu'un appareil fragile au vol hésitant, les auteurs essayaient de légitimer son passage dans l'espace aérien et de lui assurer toutes les facilités d'atterrissage nécessaires. On discutait alors, nous l'avons vu, de la hauteur à partir de laquelle le droit des propriétaires du sol devait cesser et cette controverse pouvait présenter de l'intérêt, car le vol aux basses altitudes était alors le seul pratiqué. Aujourd'hui le dirigeable et l'avion ne sont plus de simples engins d'expérience. Capables de se mouvoir à leur gré, ils rendent de multiples services et sont l'objet d'une exploitation régulière. Les routes de l'air sont désormais tracées pour eux : leur itinéraire, aussi bien que l'altitude à laquelle ils ont à se maintenir peuvent leur être imposés sans difficulté. Les vols et acrobaties de nature à compromettre la sécurité des habitants leur sont interdits. En se perfectionnant, la navigation aérienne a conquis peu à peu son autonomie. Il s'est alors produit pour elle le même revirement que pour d'autres formes de l'activité industrielle ou commerciale. A la vue des nombreux avantages qu'elle était susceptible d'offrir, l'intérêt de la collectivité s'est éveillé. Elle est devenue un des facteurs principaux de la richesse nationale, au même titre que les forces hydrauliques par exemple, et c'est en considération de cet intérêt, et non plus pour la seule défense des intérêts particuliers des aviateurs, que l'Etat prend les mesures nécessaires à son développement et à sa protection. C'est à ce titre qu'il impose le passage des aéronefs au-dessus des propriétés privées, de la même façon qu'il imposa jadis la servitude de halage aux riverains des rivières navigables ou flottables. Il sera amené de même à créer des servitudes *non aedificandi* autour des aérodromes et des terrains d'expérience afin d'écarter dans leur voisinage tous les obstacles de nature à gêner la navigation aérienne. Ceci est la rançon inévitable des règlements imposés à l'aéronautique, afin de prémunir dans toute la mesure possible les habitants du sol contre le danger de l'air.

tre entre elle et les habitants du sol des rapports de voisinage, intermittents sans doute, mais d'un nouveau genre.

A la différence des servitudes créées par les lois dont nous avons antérieurement fait mention (1), la servitude aérienne est établie sans indemnité au profit du propriétaire. Cela est très naturel, puisque la servitude incombe à tous les propriétaires fonciers et que ses bénéficiaires éventuels sont inconnus le plus souvent et ne se signalent que par un passage fugitif. D'ailleurs, les dommages, causés aux propriétaires uniquement au titre de la violation de leur droit de propriété sur l'air, sont pratiquement inexistants.

Le professeur Hamel indique que cette « application fort intéressante d'une conception hardie de l'intérêt général » sera peut-être étendue à d'autres cas semblables et notamment, suggère-t-il, au passage des ondes de T. S. F.

Elle nous paraît apte, en tout cas, à donner satisfaction aux intérêts de la navigation aérienne qu'elle sauvegarde d'une manière très large. Elle fournit d'autre part une solution élégante de la question et respecte nos vieilles conceptions juridiques. La navigation aérienne se taille ainsi une place au soleil sans révolutionner notre vie et nos traditions, ces dernières fussent-elles démodées.

50. b) Restrictions apportées à ce droit. — Les restrictions apportées au droit de passage reconnu aux aviateurs sont contenues dans l'art. 19, alinéa 2, qui s'exprime ainsi : « Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire. »

Cette formule semble paradoxale au premier abord, car l'effet normal d'une servitude est bien de créer une gêne

(1) Cf. *suprà*, p. 106 et s.

pour celui qui la supporte. Mais il ne faut pas oublier deux choses. La première est que l'article 19 a eu pour objet d'écarter les réclamations fondées sur l'article 552 du Code Civil, et que ce dernier confère aux propriétaires fonciers un droit sur l'espace aérien dont la violation seule, c'est-à-dire accompagnée d'aucun autre trouble, ne leur cause, comme nous venons de le dire, qu'un préjudice purement théorique. La seconde est que ce droit de passage est accordé à la navigation aérienne sans contre-partie et donc ne lui impose vis-à-vis des propriétaires des dédommagements d'aucune sorte. Il serait manifestement excessif que, profitant de la faculté qui leur est reconnue, les aviateurs en usent de manière à rendre impossible la jouissance de leurs fonds aux propriétaires. Tel serait le cas si le vol des aéronefs devenait une cause de terreur pour les animaux employés à la culture, de distraction pour le personnel agricole, de fuite pour le gibier, etc. (1).

C'est pourquoi l'article 19 est intervenu à juste titre pour limiter d'une façon précise le droit de passage au-dessus des propriétés. Afin que cette disposition ne restât pas lettre morte et que les propriétaires ne fussent pas mis dans l'impossibilité d'obtenir réparation des dommages subis par suite des difficultés de la preuve, l'article 53 a introduit une règle spéciale de responsabilité basée sur l'idée du risque. Cet article est ainsi conçu : « L'exploitant d'un aéronef est responsable *de plein droit* des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. —

(1) Cf. notamment arrêt précité du 10 juin 1914 dans l'affaire Heurtebise contre Henri et Maurice Farman, Esnault-Pelterie et Société Borel, *supra*, p. 82. Doivent être exclus de l'application de l'article 19, alinéa 2, les restrictions de toutes sortes imposées aux propriétaires dans le voisinage des aérodromes, qui relèvent, comme nous l'avons dit plus haut, de servitudes spéciales ou de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cf. Jean Tissot, *Des obstacles à la navigation aérienne dans le voisinage des aérodromes*, Rev. Jur. Int. Lec. Aér., 1928, p. 129.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

51. Conclusion. — Nous n'entrerons pas dans la discussion de cet article dont l'étude dépasserait le cadre du présent sujet. Qu'il suffise de remarquer que, complétés l'un par l'autre, les articles 19 et 54 de la loi du 31 mai 1924 arrivent à tourner sans fracas la disposition catégorique de l'article 552 du Code Civil dont les conséquences actuelles ont été exposées dans ce chapitre. A la navigation aérienne ils accordent le droit de passage, de libre survol nécessaire à son existence, sans lui permettre toutefois de porter atteinte aux justes prérogatives des propriétaires fonciers, lesquels doivent pouvoir jouir de leurs terres et les mettre en valeur en toute tranquillité sous peine de dépossession. Au droit de propriété, ils apportent une restriction de principe, sans que pratiquement cette restriction même ait pour ses titulaires de conséquence notable, mais ils leur garantissent toute la réalité des pouvoirs que ce droit leur confère sur la chose effectivement possédée. Ainsi se trouvent conciliées deux exigences en apparence contradictoires et qu'il n'eût pas été conforme à la nature des choses d'opposer brutalement. Cette solution satisfait l'intérêt général, mais évite de blesser l'amour-propre des particuliers en leur laissant l'illusion qu'ils conservent intact leur droit sur l'immensité de l'espace aérien.

CHAPITRE IV

L'ESPACE AERIEN ET LE DROIT DE SOUVERAINETE

52. Fondement de la souveraineté. — 53. La mer libre. — 54. Historique de la liberté des mers. — 55. Sa justification dans le droit des gens. — 56. Ses limites : la mer territoriale. — 57. La liberté de l'espace aérien. — 58. Adoption de ce principe par l'Institut de Droit International. Son évolution. — 59. La doctrine. — 60. Position des associations de juristes. — 61. Floraison de lois restrictives de la liberté de l'espace aérien. — 62. La guerre : interdiction de la navigation aérienne. — 63. La Convention de 1919 adopte le principe de la souveraineté de l'air. — 64. Position des lois nationales. — 65. Conclusion.

52. Fondement de la souveraineté (1). — Si après avoir examiné la situation du propriétaire riverain de l'espace vis-à-vis de la navigation aérienne, nous passons maintenant à l'étude de la situation de l'Etat riverain, nous allons rencontrer des tendances toutes différentes.

Autant la doctrine et les législations modernes semblent saper peu à peu à sa base le droit de propriété, autant nous allons les voir défendre avec opiniâtreté le droit de souveraineté. Cependant la naissance de ce dernier droit n'a souvent pas demandé plus d'effort que la naissance de l'autre. L'Etat, comme l'individu, se l'est attribué souvent au simple titre de premier venu. Combien d'explorateurs arrivant dans un pays inconnu ont affirmé solennellement prendre, au nom de leur souverain, possession de nouveaux territoires en plantant sur la rive l'emblème de leur patrie ?

(1) Cf. Kaftal, *Souveraineté et Aéronautique.*

La supériorité morale comptait peu dans de telles acquisitions de souveraineté. La force, parfois même la chance seule, était leur point de départ (1). Il y a encore sur la carte du globe des surfaces désertiques qui sont réputées appartenir à quelque Etat lointain parce que des hommes courageux dépendant de cet Etat y sont une fois passés au prix de grandes fatigues. Telle est parfois la naissance de la souveraineté.

Mais à côté de souverainetés d'un caractère aussi platonique qui n'apportent qu'une satisfaction d'amour propre à l'Etat qui les acquiert ainsi, il en est d'autres qu'il faut défendre, et c'est la manifestation de la force qui a pu maintenir la souveraineté d'un Etat sur les territoires utiles. C'est même par la force seule que les Etats ont maintes fois étendu brutalement leur souveraineté au delà de leur territoire originaire, et ce n'est bien souvent qu'après la victoire qu'ils ont senti le besoin de justifier leurs conquêtes en invoquant des raisons de sécurité.

53. La mer libre. — En fait, la surface du globe est aujourd'hui à peu près complètement divisée entre des Etats souverains indépendants. Une conception reste cependant : celle de la mer libre, ouverte également aux flottes de tous les Etats à la suite de luttes sanglantes et de nombreuses polémiques, telle que celle qui a rendu célèbre le nom de Grotius.

Nous avons examiné le caractère de la souveraineté sur terre lorsque nous avons précisé celui de la propriété. Il nous faut maintenant nous arrêter à cette exception de la mer libre, si nous voulons être en mesure d'apprécier la théorie de la liberté de l'espace aérien.

(1) Encore au siècle dernier, le 19 novembre 1813, on voit le capitaine Américain David Porter, prendre possession au nom des Etats-Unis d'Amérique d'une île assez peuplée qu'il appela Maddison. L'acte de possession a été publié à Leipzig en 1814 dans les *Miscellen aus der neuesten ausländischen Literatur*, volume III, p. 577.

54. Historique de la liberté des mers. — La liberté de la haute mer n'a pas été reconnue sans peine, bien au contraire. Les premiers navigateurs phéniciens et carthaginois prétendirent dominer la majeure partie de la Méditerranée. Les Vénitiens s'attribuaient l'empire de la mer Adriatique que glorifiait le mariage mystique du Doge et de la mer, les Génois prétendaient régner sur la mer de Ligurie. Puis vint au xv[e] et au xvi[e] siècle la rivalité des Portugais et des Espagnols qui voulaient s'attribuer le monopole du commerce avec les Indes et qui se réservaient les routes maritimes découvertes par eux, celle de la mer de Guinée pour les premiers, celle de l'Océan Pacifique pour les seconds. On vit la papauté appuyer ces prétentions (1). C'est seulement lorsque les Hollandais eurent besoin d'user des mêmes voies à leur tour que les protestations se manifestèrent. Grotius vint. En 1609 (2), il réclame la liberté des mers, sauf pour une petite zone voisinant le territoire. Cette théorie nouvelle va ouvrir immédiatement des discussions passionnées, car elle survint peu après la prétention élevée par la reine Elisabeth qui réclamait la propriété de toutes les mers baignant les côtes d'Angleterre — théorie défendue par Gentile (3). Le Portugais Freitas répond à Grotius en réclamant pour son pays la route des Indes (4), mais Charles I[er] accroît encore l'étendue des prétentions de la reine Elisabeth et pour donner à celles-ci des bases juridiques, Selden écrit son livre *Mare Clausum*, publié à Londres en 1635. Ces proclamations et publications aboutissent finalement à l'acte de navigation de Cromwell qui pro-

(1) La papauté alla jusqu'à donner, sur la carte, au Portugal en 1454 et à l'Espagne en 1493, le droit exclusif de découvrir et d'occuper des territoires.

(2) Grotius, *De mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia*. Leyde, 1609.

(3) Alberic Gentile, dans l'*Advocatio Hispanica Hanovice*, 1613.

(4) Freitas, *De justo imperio Lusitanorum asiatico*, 1625.

voque une guerre sanglante entre l'Angleterre et la Hollande.

A ces volontés de dominations s'étaient opposées maintes fois la résistance des rois de France et la République proclama l'opinion de la nation en inscrivant sur ses drapeaux la fameuse déclaration : *Liberté des mers, égalité des droits pour toutes les nations.*

55. Sa justification dans le droit des gens. — La liberté de la haute mer est devenue un principe du droit des gens désormais fixé et Klüber en 1819 l'explique dans ces termes : « Il est physiquement impossible de prendre possession de la pleine mer, tout comme on ne peut lui imprimer la moindre marque d'une possession continue ou d'une propriété exclusive et une prise de possession purement mentale serait, selon les principes du droit des gens, sans aucun effet » (1).

Cette formule contient en elle la raison majeure qui justifie la liberté de la haute mer et qui est l'impossibilité d'admettre qu'un désir de domination suffise à créer une extension de la souveraineté.

56. Ses limites : la mer territoriale. — Ce principe posé reste à déterminer où commence la mer libre. Elle ne peut évidemment comprendre les surfaces d'eau susceptibles d'une possession exclusive, tels que les ports. On admettra ensuite qu'elle ne comprendra pas non plus la portion des mers avoisinant les côtes et que l'autorité de l'Etat maritime peut tenir sous son commandement. D'où l'opinion presque généralement adoptée au début du siècle passé que la mer libre est celle qui est hors de portée du canon qui serait placé sur le rivage. En dedans de cette li-

(1) Jean Louis Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe*, p. 204. Stuttgart, 1819.

mite se trouve la mer territoriale ainsi dénommée parce qu'elle est considérée comme accessoire au territoire.

L'historique de tous les efforts dépensés par le législateur et la doctrine pour préciser l'étendue de cette mer territoriale entraînerait à des développements trop abondants. Il nous suffira de rappeler que l'Institut de droit international réuni à Paris en 1894 déterminait deux zones pour son étendue : pour le droit commun une zone de six milles marins et pour le temps de guerre une zone plus étendue que l'Etat riverain a le droit de fixer par la déclaration de neutralité. Cette zone plus vaste va jusqu'à la portée du canon des côtes (1). Le rapport précédant le décret français du 26 mai 1913 déclare qu'en étendant à six milles la zone d'interdiction située au large des « fronts de mer », on la met « en rapport avec la portée des armements modernes ». Une mer intérieure, c'est-à-dire sans communication avec l'Océan ou une mer fermée, c'est-à-dire ne communiquant avec l'Océan que par un chenal étroit sera placée sous la souveraineté exclusive de l'Etat riverain, si cet Etat est unique, elle devra au contraire être ouverte en temps de paix à la liberté de la navigation des divers Etats riverains, s'il y en a plusieurs. Tels sont les principes généraux que de nombreux traités et conventions finissent par reconnaître après de nombreuses contradictions dans les législations successives et dans la doctrine (2). Il était indispensable de les rappeler pour aborder l'examen des discussions de la souveraineté sur l'espace aérien.

57. La liberté de l'espace aérien. — Dans ces discussions, les deux pôles sont deux principes absolument contradic-

(1) Voir *Annuaire de l'Institut de Droit International*, tome XIII.

(2) Cf. Fauchille, *Traité de droit international public*, tome I, 2e partie, p. 128.

toires : celui de la liberté de l'espace, et celui de la souveraineté sur l'espace aérien. Tous deux ont été ardemment défendus. Entre eux vont se placer des théories intermédiaires d'un caractère souvent transactionnel. Contrairement à ce qui s'est passé pour le régime des mers, c'est la théorie de la liberté qui a été défendue la première. L'étude où la théorie de la liberté est défendue avec le plus d'arguments est celle que Fauchille publia en 1901 : *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*. Dans cet ouvrage, Fauchille note d'abord que l'appropriation s'arrête à la hauteur des constructions possibles, soit environ 300 mètres. Au delà, l'espace n'est plus susceptible de propriété. Est-il susceptible de souveraineté ? Pour répondre à cette question, Fauchille examine si le raisonnement peut être basé sur la portée du canon, marque de la souveraineté. Il répond par la négative, car « considérer le canon « comme générateur de la souveraineté, c'est encore mé- « connaître une autre règle du droit des gens : celle de la « liberté et de l'égalité réciproque des nations. » Les Etats ne seraient pas égaux, celui qui défendrait par le canon son espace aérien pouvant ainsi entraver singulièrement la navigation aérienne des autres Etats. Fauchille repousse par des arguments analogues le rayon de visibilité admis par certains auteurs comme déterminant l'étendue de la souveraineté. Il arrive ainsi à conclure que la souveraineté ne saurait s'appliquer à l'atmosphère pour les raisons suivantes : « Il est matériellement impossible à un Etat d'avoir « l'atmosphère en sa puissance, à sa disposition ; il ne « peut imprimer sur ses ondes la moindre marque d'une « autorité continue ; on ne conçoit pas que son activité ou « son industrie la modifie ou la transforme. » A vrai dire, certains des arguments de Fauchille, et ce dernier en particulier, ont perdu de leur force démonstrative au cours des vingt-sept années qui se sont écoulées depuis la publica-

tion de son livre. On conçoit parfaitement à l'heure actuelle que l'activité aéronautique d'un Etat puisse matériellement modifier les facilités d'usage de son espace aérien.

Après avoir reconnu la liberté d'user de l'espace aérien, Fauchille restreint celle-ci grâce au principe du droit de conservation, qui est le plus absolu des droits des Etats. Les mesures destinées à garantir sa conservation, l'Etat ne peut les prendre que sur son propre domaine, mais le droit des gens l'autorise à prendre aussi des mesures protectrices sur les choses qui n'appartiennent à personne.

Fauchille s'étant donc placé en présence de deux systèmes : l'un où l'on considère l'espace comme un objet de propriété ou de souveraineté pour le riverain, l'autre où le pouvoir du riverain est limité au droit de conservation, adopte le second. Objecte-t-on à ce système que l'Etat ne pourra prendre des mesures de protection sur un espace réputé libre, Fauchille répondra : l'Etat le peut, car « les droits sur l'espace que nous attribuons aux Etats ont pour fondement unique le droit de conservation qui leur appartient sans conteste sur le territoire ; ils n'en sont qu'une suite, une émanation en quelque sorte. C'est pour protéger les éléments divers dont ils sont faits que les Etats imposent des restrictions au droit d'usage qu'exerce dans les airs la société internationale. Mais comme le droit de conservation est la raison d'être des droits des riverains sur l'espace, dans ce droit se trouve également leur mesure » (1). Passant à l'application de ce principe, Fauchille recommande qu'une zone de protection de 1.500 mètres soit en temps de paix interdite à la navigation aérienne libre. (Le chiffre de 1.500 mètres a pour origine la distance maxima à laquelle on pouvait photographier efficacement en 1901.) Il propose également de prendre ce chiffre pour

(1) *Loc. cit.*, p. 48.

limiter la zone de protection de la propriété privée, et il remarque que son système, en donnant à la zone de protection une épaisseur moins grande que celle à laquelle conduirait le principe de la souveraineté sur l'espace, facilite la perception des droits de douane et la visite sanitaire dans la zone.

Fauchille examine ensuite l'espace aérien au-dessus de la mer libre et des eaux territoriales, et il arrive finalement à résumer ainsi les règles applicables en temps de paix et en temps de guerre :

« 1° En temps de paix, hors le cas d'embarquement et celui de débarquement, les ballons ne doivent point pénétrer dans une zone de 1.500 mètres aux alentours des continents.

« 2° En temps de guerre, ils sont empêchés de commettre des actes d'hostilités au-dessus du territoire des Etats neutres et ils ne peuvent passer au-dessus du sol des Etats belligérants à quelque hauteur que ce soit » (1).

On voit qu'en dépit de la liberté des airs proclamée au début, l'application du droit de conservation des Etats a amené Fauchille à restreindre singulièrement la circulation aérienne : sauf pour le départ et l'atterrissage, elle est interdite à moins de 1.500 mètres du sol, que ces 1.500 mètres soient comptés normalement au sol ou dans son plan, suivant que l'aéronef est au-dessus du territoire ou au-dessus de la mer. Au delà l'espace est libre au trafic international.

En temps de guerre seulement, l'espace aérien des belligérants est tout entier interdit à la circulation aérienne, tandis que celui des neutres reste ouvert (au-dessus de 1.500 mètres), sauf pour se battre.

Il serait déplacé de critiquer les arguments techniques de l'ouvrage que nous venons d'analyser. Il fut écrit avant la

(1) *Loc. cit.*, p. 67.

naissance de l'aéroplane, et quand le dirigeable était encore en enfance. L'auteur fut lui-même dans ses interventions postérieures amené à tenir compte des progrès de la technique aéronautique, et aucun des juristes qui basent actuellement des raisonnements juridiques sur l'état présent de la science n'évitera le même reproche un jour venant. Ce qu'il faut retenir, c'est le double proposition : pour la navigation aérienne : liberté de l'air ; pour les Etats : droit de conservation.

58. Adoption de ce principe par l'Institut de Droit International. Son évolution. — Toutes les études plus récentes sur la liberté des airs ont ce point de départ, car c'est l'auteur de la théorie que nous venons d'examiner qui la mit à l'ordre du jour de l'Institut de Droit International (session de Bruxelles 1902). Il fit adopter son point de vue à la session de Gand en 1906 à l'occasion d'une déclaration relative au régime de la télégraphie sans fil. Avant d'accorder à chaque Etat « la faculté, nécessaire à sa sécurité, de s'opposer au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, et aussi haut qu'il sera utile, au passage des ondes hertziennes, que celles-ci soient émises par un appareil privé placé à terre, à bord d'un navire ou d'un ballon », l'Institut avait estimé utile de proclamer à l'article premier de sa déclaration : « L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation » (1).

Lors de cette déclaration, nous étions seulement aux débuts de l'aviation, et le danger aérien n'apparaissait pas encore. Lorsque son éventualité commença à se manifester, une évolution commença à se produire autour du principe de la liberté des airs. Les auteurs ne l'abandonnaient pas : il conservait pour eux ses vertus, il apparaissait com-

(1) *Annuaire de l'Institut*, session de Gand, septembre 1906.

me l'encouragement nécessaire au progrès humain par la voie des airs, il était en même temps la reconnaissance de cette liberté en puissance qui est le fait de l'aviation même et que Ferber exprimait en disant : « Un pays quelconque ne peut avoir la prétention d'interdire les voies aériennes, car s'il le faisait, il arrivera toujours un moment où l'on se moquera de son interdiction » (1). Toutefois, l'on se demandait s'il ne valait pas mieux modifier l'expression pour la rendre plus précise et plus acceptable. Laissant de côté la notion de liberté de l'espace aérien, ne valait-il pas mieux adopter une formule limitée à l'usage de cet espace par la navigation aérienne ? Le résultat de cette évolution apparaît déjà dans l'article ayant pour titre *La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix* que Fauchille fit paraître en janvier 1910 dans le premier numéro de la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*. L'auteur reconnaît qu'outre la zone de protection (qui a été ramenée à 500 mètres), l'Etat peut fermer à la navigation aérienne certaines régions de l'atmosphère, notamment celles qui environnent ses ouvrages fortifiés, et il peut d'une manière générale interdire à quelque hauteur que ce soit le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires étrangers.

59. La doctrine. — Au cours des dix premières années du siècle, des ouvrages de doctrine nombreux s'efforçaient d'écarter le dilemne : liberté ou respect de la souveraineté, devant lequel les autorités et l'aviation naissante se trouvaient également confondus. Llycklama a Nijeholt (2),

(1) Ferber, *L'aviation. De crête à crête, de ville à ville, de continent à continent*. Paris, juillet 1908.

(2) Dr. Llycklama à Nijeholt, *La souveraineté aérienne. Relation entre l'espace aérien et le territoire. Conséquences de la théorie de la souveraineté aérienne*. Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne, 1910, p. 229 et suiv., 264 et suiv., 297 et suiv.

dans son importante étude sur la souveraineté aérienne publiée en 1910, a fait de tous ces efforts une remarquable étude. Comme partisans de la liberté sans restriction, nous voyons : Wheaton, Bluntschli, Pradier-Fodéré, Stephan et Nys. Pour le principe de l'air libre avec quelques restrictions, ce sont Strantz et Meili ; pour l'institution d'une zone territoriale : Despagnet, Fauchille, Rolland, Bonnefoy, Oppenheim, T. Meyer, van Fels. De l'autre côté de la barre, les défenseurs de la souveraineté sans limite sont : von Liszt, von Ullmann, Collard, Gemma et Baldwin (1). Réclamant cette souveraineté sous réserve d'une servitude de libre passage pour la navigation aérienne, sont Westlake, Corsi, Grünwald (2), Meurer, Alex Meyer. Enfin sont partisans de la souveraineté jusqu'à une certaine hauteur von Holtzendorff, Rivier, Pietri, Hilty et von Bar.

60. Position des associations de juristes. — Les associations spéciales se trouvèrent devant cette abondance de thèses contradictoires lorsqu'il s'agit pour elles de prendre position sur la question de la nature juridique de l'espace aérien.

Dans sa session de Madrid, d'avril 1911, l'Institut de Droit International, sur rapports de P. Fauchille pour la France et de von Bar (3) pour l'Allemagne, votait le texte suivant :

(1) D'après Baldwin, professeur à l'Université de Yale : « Toute nation indépendante doit avoir le droit de réglementer l'usage de l'espace qui est au-dessus de son territoire de la façon qu'elle juge la plus utile à l'intérêt public » (*Clunet*, 1910, p. 826).

(2) *Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung.* « Le droit réel de l'Etat territorial sur l'espace qui le domine ne peut s'exercer au delà de ce que réclame son intérêt. Les communications internationales ne doivent être entravées que dans la mesure où l'intérêt de l'Etat l'exige impérieusement. »

(3) von Bar de Goettingue.

« La circulation aérienne internationale est libre, sauf le droit pour les Etats sous-jacents de prendre certaines mesures à examiner, en vue de leur propre sécurité et de celles des personnes et des biens de leurs habitants. »

Au Congrès de Paris du Comité Juridique International de l'Aviation, en juin de la même année, la même rédaction (sauf le mot « internationale » supprimé) fut adoptée malgré l'opposition du comité britannique qui demandait l'adoption d'un texte affirmant la souveraineté sur l'espace de la manière la plus nette : « Les Etats ont un droit de souveraineté absolue sur l'espace au-dessus de leur territoire et des eaux territoriales. Chaque Etat a le droit d'établir comme il l'entend des règlements de police, fiscaux et autres, concernant la navigation aérienne. »

A vrai dire, on ne peut déduire des textes adoptés par ces deux associations que la liberté de l'espace aérien était admise. Bien au contraire. C'est celle de la liberté de la circulation aérienne qui prévalait, liberté tempérée par des mesures à prendre. Si l'on se reporte aux procès-verbaux du Congrès de Paris (1), on voit qu'en fait on préféra laisser de côté la question de la souveraineté et de la liberté de l'espace, et s'en tenir à une formule en quelque sorte transactionnelle, tant le heurt des idées opposées apparaissait violent. La Grande-Bretagne cependant fut seule à voter pour la souveraineté absolue.

61. Floraison de lois restrictives de la liberté de l'espace aérien. — L'opinion anglaise qui, à la Conférence Internationale de Navigation Aérienne de 1910 et au Congrès de Paris de 1910 s'était manifestée en faveur de la souveraineté, ne tarda pas à donner ses fruits.

(1) *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1912, p. 133 et s.

Dès 1911, l'Aerial Navigation Act vint donner pouvoir au Secrétaire d'Etat de prohiber la circulation des aéronefs au-dessus de zones définies. Cette décision causa une vive émotion dans le monde aéronautique dès le début de son application. Pendant un an, on put croire que ce n'était qu'une alerte. Mais en 1913 surgit en Europe une floraison de décrets et d'arrêtés qui fit apparaître sur la carte des barrières et zones interdites. Parmi ceux-ci, citons en Autriche l'ordonnance du 20 décembre 1912, en Allemagne la loi du 1er février 1913. En Grande-Bretagne, l'Aerial Navigation Act 1913 « augmentant encore les pouvoirs du Secrétaire d'Etat en vue de permettre les mesures pour la défense du royaume et de prescrire les lieux d'atterrissage obligatoires des aéronefs venant de l'étranger ». Et enfin en France, le décret du 24 octobre 1913 qui à son article 3 dit : « La circulation des aéronefs peut être interdite dans toute l'étendue du territoire. »

Signalons enfin qu'en Amérique, le Président Wilson interdit en 1913 de survoler le canal de Panama sous peine d'une amende de 1.000 dollars et d'une année de prison.

Les temps commençaient à être durs pour la navigation aérienne internationale. On vit des aéronautes reçus à coups de fusil au passage de certaines zones interdites de l'Europe centrale, et quand la Ligue Nationale Aérienne organisa en 1913 le voyage en avion de Paris au Caire pour l'aviateur Daucourt, elle se trouva obligée, pour éviter des accidents, d'entreprendre au préalable des négociations diplomatiques laborieuses.

Telle était la situation à la veille de la grande guerre. On parlait beaucoup de la liberté de la circulation aérienne, mais en fait l'autorité agissait vis-à-vis d'elle comme si au contraire la souveraineté absolue de l'Etat sur l'espace aérien eût été proclamée.

62. La guerre : interdiction de la navigation aérienne. — L'ouverture des hostilités fut le point de départ de restrictions plus grandes encore, justifiées par l'état de guerre. Il était évidemment impossible aux belligérants de tolérer au-dessus de leur territoire la circulation d'engins de destruction ou d'espionnage. Aussi les prohibitions se multiplient.

La France cette fois donna l'exemple ; par le décret du 31 juillet 1914, elle interdisait la navigation aérienne « dans toute l'étendue du territoire, en Algérie, en Tunisie et aux colonies ».

De leur côté, les neutres effrayés des dommages éventuels que pourraient leur causer des combats entre aéronefs belligérants, si les hostilités venaient à s'étendre au-dessus de leur sol, firent valoir leur droit de souveraineté sur l'espace aérien qui les domine. Dès le mois d'août 1914, le Gouvernement suisse fit savoir aux gouvernements limitrophes qu'il interdisait aux aviateurs étrangers de survoler le territoire de la Confédération. Les Pays-Bas, le Danemark, la Suède, la Norvège eurent l'occasion plus tard d'édicter, avec plus ou moins d'énergie d'ailleurs, des interdictions semblables. Les belligérants ne manquèrent pas de présenter des excuses et d'offrir des indemnités lorsqu'il leur arriva de violer l'atmosphère des Etats neutres.

63. La Convention de 1919 adopte le principe de la souveraineté de l'air. — C'est cette situation, celle d'une souveraineté rarement affirmée en temps de paix, mais généralement réclamée en temps de guerre, qu'eurent à examiner les rédacteurs de la Convention de 1919 quand il s'agit de décider du choix entre les deux principes. La crainte du danger aérien était, à ce moment, si profonde qu'il n'y eut guère d'hésitation et que la thèse de la sou-

veraineté fut adoptée. La Convention l'exprime solennellement dans son article premier :

« Les hautes parties contractantes reconnaissent que « chaque puissance a la souveraineté complète et exclu- « sive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son terri- « toire.

« Au sens de la présente Convention, le territoire d'un « Etat sera entendu comme comprenant le territoire natio- « nal métropolitain et colonial, ensemble les eaux territo- « riales adjacentes au dit territoire. »

On conçoit qu'une formule aussi nette de souveraineté complète et exclusive ait influencé grandement les lois nationales inspirées de la Convention.

64. Position des lois nationales. — A ce point de vue les textes élaborés par les différents Etats peuvent se diviser en deux groupes, ceux qui contiennent des affirmations de principe et ceux qui n'en contiennent pas, les premiers posant à leur tour soit le principe de la souveraineté, soit celui de la liberté de l'air. Il n'y a pas lieu cependant de s'illusionner sur la portée de telles déclarations. Quels que soient les principes adoptés par eux en cette matière, tous les Etats subordonnent la circulation des aéronefs étrangers au-dessus de leur territoire à des conditions plus ou moins rigoureuses suivant que des traités les lient ou non avec les Etats auxquels appartiennent ces aéronefs, ou que la réciprocité de traitement est ou n'est pas accordée par ces pays à leurs aéronefs nationaux (1). A défaut de conventions internationales, les Etats soumettent ordinairement le survol de leur territoire à une autorisation spé-

(1) Ainsi la Hongrie, dont la législation est assez libérale, accorde aux aéronefs étrangers les mêmes avantages qu'à ses nationaux, si ces aéronefs peuvent justifier de la réciprocité de traitement dans leur pays (art. 20 des prescriptions du 30 décembre 1922 modifiées par le décret du 22 février 1924).

ciale ; ils agissent donc en pratique comme si le principe de la souveraineté de l'air était proclamée dans tous les cas. Ces réserves faites, voici quelle est l'attitude adoptée par les principales législations :

Ont énoncé leur droit de souveraineté : la République Argentine (décret du 4 septembre 1925), le Brésil (décret du 22 juillet 1925), le Chili (décret du 17 octobre 1926), l'Espagne (décret du 25 novembre 1923), les Etats-Unis (Air Commerce Act du 20 mai 1926), la Grande-Bretagne (Air Navigation Act du 23 décembre 1923), la Hongrie (prescriptions du 30 décembre 1922 modifiées par le décret du 22 février 1924), l'Italie (décret-loi du 20 août 1923), la Tchécoslovaquie (loi du 8 juillet 1925).

Ont posé, avec plus ou moins de netteté, le principe de la liberté de l'air sous réserve des restrictions édictées par leur législation : l'Allemagne (loi du 1er août 1922), l'Autriche (loi du 10 décembre 1919), la Bulgarie (loi du 23 juillet 1923), l'Etat libre de Dantzig (loi du 9 juin 1926), le Territoire de la Sarre (ordonnance du 15 février 1928), le royaume des Serbes, Croates et Slovènes (loi du 15 juin 1926), la Suisse (loi du 27 janvier 1920)

Ont édicté une réglementation sans affirmation de principe : le Danemark (loi du 1re mai 1923), l'Esthonie (décret du 20 mai 1926), la Finlande (loi du 25 mai 1923), la France (loi du 31 mai 1924), la Norvège (loi du 7 décembre 1923), le Portugal (loi du 27 avril 1927), la Suède (loi du 24 février 1922), l'U. R. S. S. (décret du 17 janvier 1921).

65. Conclusion. — A notre avis, l'affirmation de la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien, même en temps de paix, est la principale faiblesse de la Convention de 1919. C'est un présent bien encombrant pour les petits États, et pour les grands, c'est une arme à deux tranchants. En fermant ainsi leur espace aérien aux Etats

non signataires, ils autorisent en même temps ces Etats à leur fermer le leur.

D'ailleurs, à quoi bon affirmer un droit que l'on ne peut défendre ? D'une manière générale, il est surprenant de voir avec quelle aisance on impose à la navigation aérienne des règles, que ce soit en matière internationale ou en matière nationale, avant même de s'être préoccupé de posséder les moyens de les faire respecter. Il est bien entendu qu'en ce qui concerne le temps de guerre, certains Etats s'efforcent d'être en mesure d'imposer leurs volontés en préparant les armées de l'air. Mais qu'a-t-on fait pour le temps de paix ? Où est la police aérienne, cette maréchaussée de l'air qui semblait nécessaire déjà au marquis d'Argenson lorsqu'il imaginait le temps où l'homme circulerait dans l'espace ?

Nous croyons que l'affirmation de la souveraineté absolue n'aura qu'un temps, ou restera lettre morte, tant il faudra dans la pratique se plier aux nécessités de la navigation aérienne internationale. Il est probable que l'on s'orientera à nouveau vers une solution transactionnelle analogue à celle adoptée par le Comité Juridique International de l'Aviation : liberté de la circulation aérienne, limitée par les mesures de sauvegarde que les divers Etats devront déterminer, d'une manière aussi uniforme que possible.

CHAPITRE V

LA CIRCULATION AERIENNE

66. A) La notion de frontière aérienne. — 67. La frontière-surface. — 68. La frontière-volume. — 69. B) La douane aérienne : annexe H de la Convention de 1919. — 70. Le passage des frontières. — 71. Le contrôle douanier. — 72. C) Les routes aériennes. — 73. D) La nationalité et l'immatriculation des aéronefs. Nécessité de la nationalité : ses effets. — 74. De la marque de nationalité. — 75. Critérium de la nationalité : l'opinion des juristes antérieurement à 1914. — 76. Critique du système préconisé. — 77. Travaux de la Conférence Internationale de Navigation Aérienne de 1910. — 78. De l'immatriculation. — 79. L'échange des listes d'immatriculation. — 80. Dispositions de la Convention de 1919. — 81. Dispositions des lois nationales. — 82. Conclusion.

66. A) La notion de frontière aérienne. — Tant que le pouvoir de l'homme ne s'est exercé que sur la surface terrestre, la frontière a pu être définie : la limite du territoire soumis à la souveraineté d'un Etat. L'essor de la navigation aérienne fait apparaître l'insuffisance de cette définition.

Désormais, un Etat ne se préoccupe plus seulement d'étendre sa souveraineté sur la surface du globe, il cherche à la porter dans les airs. Sans doute, le pouvoir auquel il peut prétendre sur ce nouvel empire ne sera jamais du même ordre que celui qu'il exerce sur le domaine terrestre ; mais, même si ce pouvoir restait limité à la faculté de prendre les mesures de protection, il apparaîtrait par sa nature même comme extérieur au territoire.

Un domaine aérien est venu s'ajouter au domaine terrestre (1). La frontière, étant la borne du pouvoir, n'enferme pas celui-ci si elle n'est tracée que sur le sol. C'est de l'espace-volume qu'il faut maintenant parler, et non du territoire-plan. Et pour définir la frontière, nous dirons : « Les frontières sont les limites de l'espace soumis à la souveraineté d'un Etat » (2).

Notre définition laisse place à toute précision ultérieure sur la nature et la situation des limites imposées à la souveraineté d'un Etat.

67. La frontière-surface. — Un espace se limite par des surfaces qui peuvent être courbes ou planes, et dont les intersections sont des lignes. Dès lors, la frontière pourra être, suivant les cas, une surface ou un tracé. Et nous voyons entrer dans notre définition à la fois la frontière territoriale, la frontière maritime et la frontière aérienne. La notion de celle-ci a pris naissance par extension. On serait même tenté de dire, si la frontière aérienne n'était encore indéterminée, que la frontière territoriale étant une ligne, n'est qu'une portion particulière de la frontière-surface, à savoir l'intersection de celle-ci avec une autre surface, celle du globe.

En réalité, tous les auteurs qui discutent sur les questions de souveraineté, qu'ils accordent ou qu'ils refusent à l'Etat un pouvoir sur l'espace aérien, admettent sans l'avoir exprimée la notion de frontière-surface.

(1) Dans lequel nous comprendrons le domaine fluvial et le domaine maritime.

(2) Fauchille emploie le mot espace, en parlant de la frontière, mais improprement, nous semble-t-il. Il dit « L'espace soumis à la souveraineté d'une nation doit être circonscrit par des limites. Ces limites sont ce qu'on appelle les frontières ». Espace est employé ici pour étendue, le contexte ne laisse pas de doute à cet égard. Or, on ne circonscrit pas un espace, qui est un volume, on l'enveloppe. On ne peut circonscrire qu'une étendue plane. Cf. *Traité de Droit International public*, tome premier, II[e] partie, p. 100.

Même ceux qui, comme M. von Bar, déclarent que, dans le voisinage du sol, l'air n'est soumis à l'autorité territoriale que dans une zone de 50 à 60 mètres, raisonnent au sujet d'une surface frontière, car quelle autre figure suffirait à limiter une zone si peu épaisse fût-elle (1) ? La même notion ne doit-elle pas s'imposer à l'esprit de M. Grovalet, lorsqu'il écrit : « La souveraineté d'un Etat s'étend sur le volume engendré par un cône de révolution ayant pour sommet le centre de gravité de la terre et pour directrice la ligne du sol appelée frontières » (2).

Je dirai même que les auteurs qui veulent la liberté absolue de l'air arrivent ou arriveront à la notion de frontière-surface.

S'ils admettent que l'Etat n'a point la souveraineté sur l'espace qui surmonte son territoire, c'est donc qu'ils arrêtent sa souveraineté à l'entrée dans cet espace, c'est-à-dire à la surface du territoire qui le limite. Pour eux, le territoire constitue une frontière-surface. Cette déduction paraît surprenante parce qu'elle est faite ici *a priori*. Mais supposons l'espace aérien entièrement libre. Un aéronef qui vient de l'autre côté de la frontière, n'est pas inquiété lorsqu'il passe au-dessus de celle-ci. Dès qu'il touche terre, au contraire, l'autorité administrative, souveraine au point d'atterrissage, viendra surveiller l'engin et lui imposera les règlements qui intéressent la sécurité et assurent la protection douanière.

Donc, dans ce système, la frontière-surface, déterminée par les verticales aux lignes frontières tracées sur le territoire, n'existe pas. Par contre, le territoire tout entier se

(1) *Annuaire de l'Institut de Droit International*, septembre 1906. Discussion de l'article 1er du régime international de la Télégraphie sans fil.

(2) Ch. Grovalet, *La navigation aérienne devant le droit international*, page 27.

présente avec le caractère d'une frontière, il est une frontière-surface.

68. La frontière-volume. — Parmi les solutions proposées du fait de la navigation aérienne pour régler les relations internationales, il faut encore citer l'établissement d'une zone frontière. Sur cette zone frontière, dessinée sur le sol, les aéronefs seraient tenus d'atterrir pour se mettre en règle avec l'administration du pays où ils veulent entrer. Dans ce système, l'espace aérien qui surmonte le territoire est soumis à la souveraineté de l'Etat sous-jacent, à l'exclusion de l'espace dominant la zone frontière. Cet espace constitue conventionnellement un mur-frontière, de grande épaisseur. Et nous voyons là la notion de frontière-volume.

Que l'on n'objecte pas à ceci qu'un volume ne peut pas marquer une séparation : il le peut à condition qu'il soit neutre (1).

Si la frontière-volume n'a jamais été définie, c'est que les jurisconsultes ont toujours éprouvé, vis-à-vis des notions de la frontière, un respect absolu. La frontière leur est apparue comme une convention intangible. Il conviendrait cependant de ne pas oublier qu'elle n'est devenue intangible que par la force du temps et des traités ; elle

(1) Nous remarquerons d'ailleurs que la frontière-volume n'est pas une nouveauté apportée par le droit aérien ; elle existe dans le droit minier ; du moins l'administration des mines en France l'admet. Nous en avons eu une preuve dans les exploitations de minerai de fer oolithique qui s'étendent en Meurthe-et-Moselle, près des anciens territoires annexés. Dans la mine de Jœuf, par exemple, lorsque l'on approchait de la frontière allemande, qui passait à un kilomètre du puits d'extraction, on ne construisait plus de voie de roulage, on abattait quartiers par quartiers, sans donner à ceux-ci beaucoup de largeur, et en se repliant toujours vers la France. On procédait ainsi par suite de la nécessité où l'on était de laisser entre les travaux extrêmes et la projection de la ligne frontière un pilier de 40 mètres. Cette mesure avait été prise surtout pour empêcher la fraude douanière (principalement avec la poudre).

est avant tout une convention, et elle est née de conventions.

Les progrès de la navigation aérienne nous amènent à montrer que le caractère de la frontière n'est pas un, mais multiple. Il est permis de douter qu'il soit possible, dans l'avenir, de faire, entre Etats, des conventions assez précises pour lui conserver, même dans l'espace, le caractère absolu que nous lui avons reconnu jusqu'ici.

69. B) La douane aérienne : annexe H de la Convention de 1919. — La notion de frontière examinée, nous sommes naturellement conduits à étudier la question de la douane aérienne. Nous rassemblons sous ce titre les prescriptions douanières spéciales aux aéronefs pour le passage des frontières.

L'article 36 de la Convention du 13 octobre 1919 s'exprime ainsi :

« Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme annexe H à la présente Convention. Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocles devront être immédiatement notifiés à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants. »

On voit par ce texte que, comme conséquence logique du principe de la souveraineté exclusive et absolue sur l'espace aérien exprimé en son article premier, la Convention

affirme que les aéronefs seront tenus de se soumettre à toutes les règles douanières qu'il plaira aux divers Etats d'édicter.

L'accord particulier auquel l'article 36 fait allusion est l'annexe H, qui, comme nous l'avons vu, ne peut être modifié par la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Cette annexe rassemble sous le titre « douanes », les dispositions générales, le régime applicable aux appareils et aux marchandises, le transit aérien et des dispositions diverses.

Le chapitre « dispositions générales » est naturellement le plus intéressant pour notre objet.

L'article premier de ce chapitre annonce la création de terrains spéciaux de départ et d'atterrissage pour les aéronefs partant pour l'étranger ou venant de l'étranger : « Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'administration des douanes de chaque Etat contractant et dénommés « aérodromes douaniers ». Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes. »

Il est cependant indiqué plus loin à l'article 8, paragraphe 1, que les aéronefs en service régulier ou de tourisme pourront dans certains cas éviter la halte aux aérodromes douaniers : « Par execption aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensées d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisées à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéroplaces de l'intérieur, désignées par l'administration des douanes et de la police de chaque Etat où les formalités douanières seront remplies. »

70. Le passage des frontières. — Une autre obligation spéciale à la traversée de la frontière par aéronefs est celle de ne franchir la frontière qu'à des points déterminés (article 2).

« Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les Etats contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques. »

Si le passage de la frontière n'a pas été normal, une visite immédiate à l'aérodrome douanier le plus proche est nécessaire. C'est ce qu'exprime l'article 4 :

« Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins. — Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route, ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aéroplace douanière où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement. »

71. Le contrôle douanier. — On voit par ces textes qu'un sérieux effort a été fait par la Convention pour tenter de soumettre les aéronefs au même régime que les autres véhicules à leur arrivée de l'étranger. D'où la création d'aérodromes douaniers placés en principe dans le voisinage de la frontière.

Mais comme la surface du territoire tout entière, ainsi que nous l'avons exposé plus haut, peut, en matière de navigation aérienne, être considérée comme frontière, il a

fallu admettre que les visites douanières pourraient être nécessaires en un lieu de départ ou d'atterrissage quelconque. C'est ce qu'expriment les articles 13 et 14 du chapitre « Dispositions diverses » :

13. « Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'Etat survolé. »

14. « Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs ; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement pour exercer leurs droits de surveillance. »

Sans doute, à moins de bouleverser de fond en comble, ou mieux de supprimer entièrement le système douanier de la plupart des Etats, on ne pouvait éviter de soumettre au contrôle des agents des douanes tous les aéronefs arrivant de l'étranger. Les règles que nous venons de passer en revue ne sont donc pas à proprement parler des créations de la réglementation aéronautique, elles sont plutôt des conséquences logiques de l'ancienne réglementation douanière.

On voit que celle-ci ne peut être respectée qu'au prix d'entraves graves apportées à la liberté de la navigation aérienne. Dans la frontière aérienne élevée par la proclamation du principe de souveraineté, ces règles n'ouvrent que des portes étroites (obligation de franchir la frontière en des points déterminés) et, ces portes franchies, l'aéronef doit venir se présenter à l'agent de la douane qui siège sur une aéroplace voisine (aérodrome douanier).

Mais ces restrictions imposées par les auteurs de la Convention ne sont pas les seules, et l'on voit encore se rétrécir le champ de l'espace mis à la disposition de la naviga-

tion aérienne, par l'obligation de suivre des itinéraires fixes pour la traversée du territoire.

Ces itinéraires sont les routes aériennes.

72. C) Les routes aériennes. — La notion des routes aériennes a pris naisssance avec l'organisation de transports réguliers, tels que ceux qui sont effectués par le service postal et les compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées.

Ceux qui, par la nature même de leur service, peuvent être reconnus plus aisément, ont la faculté d'éviter l'arrêt à l'aérodrome frontière, mais ils sont tenus de « suivre « la *route normale* aéronautique, et se faire reconnaître « par des signaux convenus à leur passage de la frontière. » (Annexe H, article 8 *in fine.*)

S'ils désirent survoler un ou plusieurs Etats contractants (sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun des Etats), l'article 121 de l'annexe H s'exprime ainsi :

« Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou « des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la *route* « *normale* et de se faire reconnaître par signaux à son pas- « sage au-dessus des points désignés à cet effet. »

Cette *route normale* aéronautique sur laquelle insiste l'annexe H, doit être particulièrement respectée en cas de transports internationaux, car le dernier paragraphe de l'article 15 de la Convention précise que :

« L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés. »

On voit donc que, pour des raisons de contrôle douanier et de police, on impose à l'aéronef non seulement des têtes de lignes, mais encore un tracé précis entre l'aérodrome de départ et celui d'arrivée. Voici l'espace aérien utilisable par l'aéronef singulièrement réduit. Est-ce un bien ?

On en peut douter, car contraindre la navigation aérienne à restreindre à des routes fixées à l'avance son champ d'action, fait perdre presque tout l'avantage qui la caractérisait : à savoir l'espace à trois dimensions ouvert à son activité.

En outre, si cette obligation d'user d'itinéraires fixés à l'avance rend plus aisé le contrôle douanier, elle n'est pas sans danger. Déjà elle rend nécessaire l'établissement de marques fixes sur le territoire pour assurer le balisage des routes aériennes. Des phares spéciaux devront assurer le repérage des routes pendant la nuit (1).

Comme ces balisages et repérages ne sont pas possibles sur tous les terrains, on se trouve amené, pour les assurer, à détourner les voies aériennes des tracés naturels que commanderait de choisir l'élément où l'avion se meut, c'est-à-dire l'atmosphère dont les courants imposent leur loi au véhicule qu'elle porte.

Sans doute, la fixation des routes aériennes rendra moins dangereux les atterrissages forcés, mais n'arrive-t-elle pas en même temps à multiplier les chances de collisions ? Elle est déjà responsable d'accidents graves dont la route de Paris à Londres, c'est-à-dire de l'aérodrome du Bourget à celui de Croydon, a été le théâtre.

73. D) La nationalité et l'immatriculation des aéronefs. Nécessité de la nationalité : ses effets. — L'aéronef a une nationalité. Si ce point est désormais reconnu, il n'en a pas toujours été ainsi. Nous allons voir en effet que l'attribution d'une nationalité, tout en étant l'une des questions les plus importantes du droit aérien, a été pendant longtemps l'objet des plus vives controverses.

(1) Cap. Franck, *Les liaisons et le balisage sur les routes aériennes.* Premier Congrès International de la Navigation Aérienne, tome I, p. 110 à 113.

Instrument spécial de locomotion, au moyen duquel le pilote peut attenter, sans être reconnu, à la sécurité des personnes et des Etats, l'aéronef doit pouvoir être rapidement identifié ; cela importe tant du point de vue public que du point de vue privé. Jamais cette nécessité n'est apparue d'une façon si évidente que depuis la guerre mondiale, qui a fait des aéronefs, et des avions en particulier, un engin de destruction plus dangereux qu'aucun autre.

L'identification de l'aéronef doit être avant tout nationale et des signes d'identification privés seraient de toute façon insuffisants. Chaque aéronef ne pouvant posséder un signe distinctif particulier, il faut donc créer des marques de grandes séries et il n'y a que celles des Etats qui puissent satisfaire à cette condition.

Quel autre pouvoir à l'heure actuelle pourrait, d'ailleurs, substituer, à l'égard des aéronefs, sa loi, sa police, ses juges, ses sanctions à ceux des Etats ?

D'autre part, en cas d'infraction commise par un aéronef identifié, auprès de qui avoir recours pour obtenir la punition du coupable, sinon auprès de son Gouvernement, qui dès lors posera la question préalable de savoir s'il s'agit bien d'un aéronef dépendant de sa juridiction ?

La possession d'une nationalité est donc indispensable aux aéronefs.

La circulation aérienne devra être interdite à tout aéronef qui ne portera pas les marques d'une nationalité déterminée. La sauvegarde des intérêts privés et publics sous-jacents d'une part, le caractère spécial de l'aéronef, qui permet à son pilote d'accomplir des actes nuisibles tout en dissimulant son identité, d'autre part, nous conduisent à affirmer cette règle absolue que tout aéronef doit avoir une nationalité.

Celle-ci sera pour l'Etat survolé, chargé de protéger la vie et les biens de ses ressortissants, une garantie de la na-

vigabilité des appareils qui envahissent son atmosphère. Car, ou bien ces appareils porteront la marque de cet Etat et par conséquent seront soumis, avant leur mise en service, à sa législation, ou bien ils porteront la marque d'un Etat avec lequel une convention a été passée réglant de façon satisfaisante les conditions de mise en service de ses aéronefs. Le vol des autres aéronefs sera interdit et ils se verront contraints d'atterrir.

Une autre conséquence de la nationalité est de permettre à l'Etat survolé de poursuivre auprès des Etats dont les aéronefs sont admis à pénétrer dans son atmosphère la réparation des crimes, des imprudences, des dommages commis par ceux-ci. L'identification étant faite, il sera facile d'obtenir les réparations nécessaires : soit du coupable individuellement si les Etats prennent soin d'imposer à leurs aéronefs la déclaration de l'itinéraire à suivre ou suivi pendant le voyage à l'étranger ; soit des Etats compromis par leurs aéronefs, en vertu de conventions qui prévoieraient les cas où l'identification individuelle serait impossible. Si les aéronefs n'avaient pas de nationalité, l'Etat serait soumis à des dangers constants et ne pourrait s'en protéger. Aussi préférera-t-il interdire son atmosphère à des aéronefs pirates.

Par contre, la nationalité de l'aéronef permet à celui-ci d'être couvert par les conventions et ainsi de faire valoir ses droits en des circonstances diverses. Seul, il est peu de chose. Revêtu d'une nationalité, il jouit de toute l'influence de l'Etat qui le protège.

En résumé, le port par un aéronef d'une marque nationale signifie : 1° que cet aéronef est protégé par un Etat ; 2° que cet Etat le couvre de sa garantie tant matérielle que morale : par là il faut entendre notamment que l'aéronef est inscrit sur les registres, domicilié en un lieu déterminé et qu'il s'est soumis avant son départ aux lois de son pays.

74. De la marque de nationalité. — De ces raisons on peut déduire les conditions auxquelles doit satisfaire la marque de nationalité des aéronefs : elle doit être stable et apparente.

Stable, c'est-à-dire s'exprimer par des signes qui ne puissent être facilement modifiés ou dissimulés en cours de route, au gré de pilotes enclins à transgresser les lois.

La marque de nationalité ne sera donc pas constituée par des oriflammes ou des enseignes détachables, mais par des signes peints sur l'aéronef lui-même. Il convient au surplus d'édicter des peines sévères à l'adresse de ceux qui abuseraient de la marque nationale, soit en la dissimulant, soit en l'utilisant sans autorisation.

Apparente, c'est-à-dire que les signes de la nationalité doivent être tels qu'ils soient facilement reconnus à distance, sinon toujours du sol même, du moins par les aéronefs de police (1).

75. Critérium de la nationalité : l'opinion des juristes antérieurement à 1914. — Il convient de se demander maintenant quelle doit être la nationalité de l'aéronef.

Les auteurs se sont en général préoccupé, à l'excès pensons-nous, de la nationalité du propriétaire de l'aéronef et ils font dépendre de celle-là la nationalité de celui-ci (2).

(1) Nous n'entrerons pas dans les détails au sujet du caractère apparent de la marque de nationalité des aéronefs. C'est une question d'application à discuter entre les Etats, en tenant compte des possibilités de la navigation aérienne. On a, par exemple, fait quelques progrès depuis le temps où les auteurs expliquaient gravement que tout aérostat devait porter comme enseigne un drapeau national distinct, non seulement par les couleurs, mais encore par la forme. Voir *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1910, p. 171.

(2) Nous sommes d'autant moins suceptible d'être taxé de partialité à cet égard que nous avions nous-même fait nôtre cette opinion dans un article intitulé : *De la nationalité et du domicile des aéronefs* paru en juin 1910 dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.* Dans son *Traité de Droit International Public*, 1925, tome I, 2e partie, p. 911, Fauchille s'est même autorisé de cet article pour nous ranger parmi les partisans du système ainsi pré-

Fauchille demanda d'abord que la nationalité des ballons dépendît de la condition que le propriétaire, le commandant ou le pilote et les trois quarts de l'équipage fussent citoyens de l'Etat dont l'aérostat se réclamait (1).

C'était s'inspirer de la législation française concernant la francisation des navires.

Pour Grote, le domicile ou le port d'attache d'un aéronef devait suffire à déterminer sa nationalité.

Mais dès 1910, le Comité de doctrine allemand du Comité Juridique International de l'Aviation proposa de ne s'attacher qu'à la nationalité du propriétaire. Les Etats devaient établir des registres publics où seraient enregistrés tous les aérostats voyageant sous leur drapeau national. Chaque Etat s'engagerait à punir l'abus de son drapeau et les contraventions commises par ses aérostats (2).

Le Comité de doctrine de Paris émit des vues semblables à celles du Comité allemand. De même les Comité belge, canadien, danois, autrichien, suisse, monégasque, égyptien.

Le Comité anglais, sur la proposition de Sir Thomas Barclay, vota une règle plus générale, laissant à chaque Etat le soin de résoudre la question d'attribution de sa natio-

conisé. Le développement extraordinaire de la navigation aérienne depuis cette époque ont modifié les données du problème. Par suite, nos idées sur la question ont changé elles aussi et nous nous réservons de les exprimer dans la conclusion de cette brève étude sur la nationalité. — A la session du Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale tenue à Paris le 2 juillet 1928, le professeur Schreiber a donné lecture d'une note détaillée sur la nationalité des aéronefs, note dans laquelle l'auteur critique le système qui lie la nationalité de l'aéronef à celle de son propriétaire. Il estime pour sa part qu'il y a lieu de donner à l'aéronef la nationalité de celui qui l'exploite. Les principes de cette note, rédigée spécialement pour le Comité des Transports par Air, ont été adoptés par celui-ci et serviront de base pour la rédaction d'un projet de convention internationale.

(1) Fauchille, *Revue Générale de Droit International Public*, t. VIII, 1901, p. 471. Annuaire 1902, p. 28.

(2) *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1910, p. 171 ss.

nalité. La nationalité d'un aéronef serait dès lors celle de l'Etat sous les lois duquel il est immatriculé (1).

On arrivera ainsi au Congrès de Paris de 1911 où furent votées définitivement les règles suivantes :

« Art. 2. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

« Art. 3. — La nationalité de l'aéronef est celle de son propriétaire.

« Si l'aéronef appartient à une société, la nationalité sera déterminée par celle du siège social de la société.

« En cas de nationalité différente des copropriétaires de l'aéronef, la nationalité sera celle des copropriétaires qui possèdent les deux tiers de la valeur de l'aéronef.

« Art. 4. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité. »

76. Critique du système préconisé. — Ce système nous paraît excessif. Il aboutit à permettre l'usage d'aéronefs d'une nationalité déterminée par des pilotes inconnus de l'autorité qui patronne l'aéronef ou étrangers à la nationalité octroyée à celui-ci. A qui seraient dès lors imputés les crimes ou délits, d'ordre privé ou d'ordre international, commis par l'aéronef ou à son bord ? Au propriétaire de l'aéronef ? Ce serait contraire à toute justice.

L'article 1384 du Code Civil n'impute qu'une responsabilité civile aux maîtres et commettants pour le dommage causé par le fait des personnes dont ils répondent ou des choses qu'ils ont sous leur garde.

L'article 13 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques fait une application de ce principe dans les termes suivants :

(1) *Rev. Jur. Loc. Aér.*, 1911, p. 115.

« Tout propriétaire de voiture est responsable des amendes, des dommages-intérêts et des frais de réparation prononcés, en vertu des articles du présent titre, contre toute personne préposée par lui à la conduite de sa voiture. Si la voiture n'a pas été conduite par ordre ou pour le compte du propriétaire, la responsabilité est encourue par celui qui a préposé le conducteur. »

On le voit, il ne s'agit que de responsabilité civile. Et pourtant des sanctions pénales doivent frapper et l'abus du pavillon et les crimes privés et publics commis à bord des aéronefs. A qui faut-il infliger la peine sinon à leur auteur, c'est-à-dire au pilote ?

Quant à atteindre le pilote étranger, ce serait, dans le système que nous examinons, plus difficile encore. Que se passerait-il entre autres si le pilote avait rejoint son propre pays après avoir par exemple pratiqué l'espionnage à bord de l'aéronef qui lui aurait été confié ?

Et s'il en est ainsi, comment obtenir par une convention internationale le respect des marques nationales, si les pays qui les confèrent ne sont pas capables d'assurer en tout temps la sanction des abus commis dans l'emploi de leur pavillon ?

Notre voisin ne consentira jamais à respecter ce dont nous ne pouvons répondre nous-mêmes.

Nous estimons dans l'ensemble que les auteurs d'avant 1914 ont raisonné d'après les faibles possibilités de la navigation aérienne de leur époque et sous l'influence des idées sportives et internationalistes de celle-ci. On a voulu se montrer large à l'égard d'un moyen de locomotion nouveau, dont les dangers étaient peu apparents. Enfin, méconnaissant en partie le caractère original de ce mode de transport, on a cherché dans la législation des voitures automobiles et dans les lois maritimes des inspirations sans portée. La guerre a dû modifier les idées. L'importance ac-

crue du fait national d'une part, le caractère redoutable de l'aéronef d'autre part, et sa prodigieuse originalité, nous inclinent à nous montrer sévères à l'égard d'une activité dont les répercussions intéressent de près la sécurité publique.

77. Travaux de la Conférence Internationale de Navigation Aérienne de 1910. — La Conférence Internationale de Navigation Aérienne, qui eut lieu à Paris en 1910 et dont nous avons dit l'échec, étudia elle aussi la question de la nationalité des aéronefs. Sa première commission lui consacra plusieurs séances importantes.

Le principe même de l'attribution d'une nationalité aux aéronefs y fut discuté. Les représentants de la Suisse et de la Hollande estimaient qu'il n'était pas besoin d'une nationalité pour identifier les aéronefs : un simple domicile suffisait. D'autre part, des difficultés nombreuses pouvaient dériver, surtout pour les petites puissances, de l'attribution d'une nationalité aux aéronefs. Engager le drapeau dans des aventures aériennes paraissait dangereux.

Les autres délégués firent remarquer que la tendance du droit international était au contraire de substituer la nationalité au domicile, dans la protection des personnes et des choses et ils citèrent de nombreuses éventualités où l'intérêt de la nationalité des aéronefs était évident.

Passant à la question même du choix à faire entre les nationalités applicables aux aéronefs. l'on discuta plusieurs systèmes : celui qui attribuait la nationalité du port d'attache des appareils, celui qui prenait comme base la nationalité du propriétaire ou son domicile.

En réunion plénière, la Conférence adopta sous réserve d'un accord subséquent qui n'intervint pas, les articles suivants :

« Art. 2. — Un aéronef n'est régi par la présente convention que s'il possède la nationalité d'un Etat contractant.

« Aucun des Etats contractants n'admettra la circulation au-dessus de son territoire d'un ballon libre ou d'un ballon dirigeable qui ne répondrait pas à cette condition, sauf la possibilité d'accorder une autorisation spéciale et temporaire.

« Art. 3. — Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque Etat contractant s'attachera, soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire ; l'Etat peut d'ailleurs exiger que son national soit en même temps domicilié sur son territoire ou encore admettre les étrangers domiciliés aussi bien que les nationaux.

« Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions, il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'Etat sur le territoire duquel la société a son siège social.

« Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'Etat ou qui sont domiciliés sur le territoire de cet Etat doit être au moins des deux tiers.

« Art. 4. — Tant que l'aéronef possédera, conformément à l'art. 3, la nationalité de l'un des Etats contractants, aucun des autres Etats ne pourra lui conférer la sienne.

« Art. 5. — Un aéronef perdra sa nationalité lorsque les conditions moyennant lesquelles elle lui a été conférée cesseront d'exister.

« Art. 6. — L'Etat qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre matricule.

« Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache sur le territoire d'un autre Etat contractant, cet Etat sera immédiatement avisé de l'inscription.

« Art. 7. — L'inscription sur le registre matricule contiendra une description de l'aéronef et indiquera le numéro ou autre marque d'identification donné à l'appareil par le constructeur, la marque nationale prévue à l'annexe A, le numéro d'immatriculation, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

« Art. 8. — En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité consistant dans un extrait du registre matricule et reproduisant les mentions exigées par l'article précédent.

« Art. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux chaque année au mois de janvier des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre matricule durant l'année précédente.

« Chaque Etat sera tenu sur la demande d'un autre Etat contractant de faire connaître le plus tôt possible les noms du propriétaire et du pilote d'un aéronef de sa nationalité qui aurait pénétré dans l'espace aérien de l'autre Etat.

« Art. 10. — Pour circuler au-dessus du territoire de l'un des Etats contractants, les aéronefs devront porter la marque de leur nationalité et leur numéro d'immatriculation, dans les conditions réglées par l'annexe A.

« En outre, ils porteront rivée à la nacelle ou au châssis une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire et reproduisant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation apposés sur le corps de l'aéronef. »

La déclaration suivante fut adoptée en guise d'interprétation authentique de la Convention sur la question de la nationalité des aéronefs :

1° « La nature même de la navigation aérienne exclut pour les Etats la possibilité de vérifier au moment où un aéronef pénètre dans l'espace au-dessus de son territoire, que cet aéronef répond aux conditions indispensables dans l'intérêt de la sécurité générale. Il semble donc que, pour être admis à la circulation internationale, l'aéronef doit être placé sous le contrôle d'un Etat qui sera responsable envers les autres Etats de l'exercice consciencieux de ce contrôle. Il va sans dire que la responsabilité de l'Etat ne s'étend pas aux dommages causés par force majeure ou résultant de la faute ou négligence des aéronautes seuls.

2° « La contre-partie des obligations imposées à l'aéronef dans la circulation internationale est constituée par les droits qu'on lui reconnaîtra. Pour faire valois ces droits, l'aéronef peut avoir besoin de la protection d'un Etat qui, dans les limites tracées par le droit des gens, ait qualité pour intervenir dans son intérêt auprès d'un autre gouvernement. Ce rôle reviendra, tout naturellement, à celui des Etats qui sera chargé du contrôle de l'aéronef.

3° « La responsabilité et le droit de protection, réunis dans les mains d'un seul et même Etat, constituent entre cet Etat et l'aéronef un lien analogue à celui qui existe entre le navire et l'Etat dont il porte le pavillon et qu'on appelle la nationalité du navire. On pourra, sans inconvénient, se servir du même terme en parlant de la situation de l'aéronef vis-à-vis de l'Etat qui le contrôle et qui en est responsable.

4° « La portée de la disposition qui reconnaît à l'aéronef un caractère national se borne à deux points : responsabilité et protection. On n'entend pas y rattacher d'autres conséquences. Notamment, la disposition ne préjuge en rien la solution de conflits de lois et de juridictions auxquels la navigation aérienne pourrait donner lieu en matière civile et pénale. »

Sous l'article 3, le représentant de la Suisse fit la déclaration suivante :

« Tout en appréciant l'esprit conciliant et la haute valeur de la transaction proposée par la première commission, la délégation suisse se voit dans la nécessité de déclarer, sur les instructions formelles du Gouvernement fédéral, qu'elle redoute l'impression produite sur les Parlements et sur l'opinion publique par un système qui rend possible l'installation dans un pays de nombreux aéronefs étrangers, soumis au contrôle d'un Etat étranger, montés par des pilotes recevant de l'étranger leur certificat d'aptitude, et circulant sur le territoire national en dehors de la surveillance normale et constante de l'Etat où se trouve leur port d'attache et où réside leur propriétaire.

« La délégation suisse ose exprimer l'espoir que les Gouvernements représentés à Paris consentiront à examiner mûrement cette suggestion lorsqu'ils seront appelés à transformer en Convention diplomatique le projet que la Conférence est sur le point d'accepter. »

Il apparaît de ces documents que l'avis des Etats représentés à la Conférence de Paris était de n'exiger une nationalité que des ballons libres et des ballons dirigeables. Les aéroplanes pouvaient circuler au-dessus du territoire des Etats contractants, sans satisfaire à cette exigence (argument tiré de l'article 2, al. 2).

Quant à l'attribution d'une nationalité aux aéronefs, la Convention décidait que les Etats la détermineraient d'après la nationalité de leur propriétaire ou son domicile. La nationalité devait être conférée à la suite et en vertu de l'immatriculation de l'aéronef sur un registre national et les Etats devaient chaque année échanger des copies de leurs immatriculations sans préjudice d'autres communications faites en tout temps, sur la demande d'un

Etat contractant, au sujet des vols effectués par un aéronef au-dessus de son territoire.

Le développement de l'aviation a évidemment frappé de caducité les conclusions auxquelles était arrivée la Conférence de 1910. Aujourd'hui, c'est à l'avion, autant et plus qu'au ballon libre et au ballon dirigeable, que doit être attribuée une nationalité.

78. De l'immatriculation. — La Conférence de Paris avait procédé à des échanges de vues au sujet des rapports à établir entre la nationalité des aéronefs et leur immatriculation. Sous le nom de système de l'unité des actes (*unitas actus*), une doctrine allemande se fit jour qui conférait dans chaque cas à un seul pays le droit d'immatriculer un aéronef donné, de lui attribuer une nationalité et même de breveter son pilote.

Nous pensons que cette méthode est défectueuse.

Il faut savoir à quel besoin répond l'immatriculation : elle n'est en définitive que l'inscription sur un registre officiel des aéronefs autorisés dans chaque pays à prendre les airs.

C'est le moyen pour l'Etat de connaître le nombre et la qualité des aéronefs privés en service dans son territoire, sur lesquels il exercera éventuellement son droit de réquisition et qui s'astreignent au respect des lois locales. En même temps l'Etat, questionné au sujet d'un incident aérien quelconque, pourra, grâce aux renseignements qu'il tiendra d'autre part (marques individuelles, déclaration d'itinéraire), connaître toutes les particularités des appareils mis en cause et de leurs propriétaires.

Il résulte de là que l'immatriculation est une formalité *sui generis* qui n'est pas exclusivement en relation avec la nationalité de l'aéronef. Elle est comparable à l'inscription domiciliaire de l'individu. Elle s'applique à tous les aéro-

nefs nationaux ou étrangers qui séjournent sur le territoire. Nous venons de voir que le séjour d'aéronefs étrangers sur le territoire national n'est pas impossible à admettre. Tous les aéronefs doivent porter une marque de nationalité, mais celle-ci peut leur être conférée à l'étranger par le représentant autorisé de leur pays. Ils peuvent de même se choisir un port d'attache à l'étranger, bien qu'ils possèdent la nationalité de leur pays. Tous doivent être immatriculés dans l'Etat où ils ont leur port d'attache.

Quant aux aéronefs venant de l'étranger, l'Etat a des informations sur leur identité grâce à la déclaration de leur itinéraire. Leur séjour dans le pays est temporaire et il n'est nul besoin de les immatriculer. Du moins leur existence, intéressante peut-être à connaître pour la défense nationale, sera-t-elle constatée en d'autres endroits que dans le registre d'immatriculation.

Autre est la situation des aéronefs mis en service ou séjournant à l'intérieur du territoire. Ceux-ci doivent être immatriculés, car, admis à circuler moyennant des garanties spéciales, ils jouissent également de facilités spéciales de circulation. Ils sont plus nombreux et occasionnellement moins surveillés, tout en l'étant davantage de façon générale. Ils ne répondent pas, avant chaque voyage à l'intérieur du pays, au questionnaire minutieux qui sera prévu en matière de circulation internationale. Il est donc nécessaire qu'ils soient identifiés dans le registre d'immatriculation, répertoire de tous les aéronefs qui se trouvent dans le pays.

A la question de savoir à quel endroit un aéronef doit être immatriculé, nous répondons qu'il doit l'être partout où il séjourne, où il a un port d'attache et tant que dure son séjour à ce port d'attache. Il est moins important de savoir quels aéronefs nationaux séjournent à l'étranger (encore que leur existence soit révélée par les certificats de

nationalité) que de connaître tous les aéronefs qui se trouvent à l'intérieur du pays.

En résumé, deux régimes doivent être prévus : celui de l'immatriculation, réservé aux aéronefs admis à la circulation intérieure de façon permanente, et celui de la non-immatriculation pour les aéronefs qui viennent de l'étranger pour un voyage strictement défini à la frontière.

79. L'échange des listes d'immatriculation. — Il avait été suggéré que les Etats fassent l'échange des listes d'aéronefs immatriculés par chacun d'eux.

Tel fut l'avis du Comité de doctrine de Paris du Comité Juridique International de l'Aviation.

On voulait pouvoir identifier tous les aéronefs en vol, même ceux de nationalité étrangère (1). Les Comités autrichien, belge, suisse et égyptien partageaient cette opinion (2). Mais au Comité directeur et au Congrès de Paris en 1911, la seule publication des listes, et non leur échange, fut préconisée.

La Conférence de Paris de 1910, nonobstant l'avis contraire de quelques Etats, avait adopté l'article 9, cité plus haut, relatif à l'échange par les Etats contractants des copies des inscriptions effectuées sur leur registre matricule.

« Le motif de cette prescription, disait le rapporteur, est qu'il est utile qu'on trouve dans chaque Etat toutes les indications afférentes aux aéronefs des autres pays. Qu'un ballon libre, un ballon dirigeable ou un appareil d'aviation étranger passant au-dessus d'un territoire y cause un dommage ou y accomplisse un acte interdit ou dangereux, et qu'on en ait distingué sur l'enveloppe les marques d'identification, il importe que l'intéressé puisse, sans de-

(1) Cf. *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1910, p. 170 ss.
(2) *Ibid.*, 1911, p. 45.

voir aller dans le pays de l'aéronef ou correspondre avec les autorités de ce pays, connaître, sur place, le nom et l'adresse du propriétaire. Il aura alors toutes les facilités pour poursuivre contre lui les sanctions nécessaires. »

La Convention du 13 octobre 1919 a reproduit dans son article 9, dont nous donnons plus loin le texte, une disposition analogue.

Ces échanges ont lieu chaque mois et des copies sont transmises à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui les publie dans son bulletin de renseignements.

80. Dispositions de la Convention de 1919. — La méthode que nous préconisons plus haut, en recommandant de ne pas lier les deux questions, à notre sens différentes, de la nationalité et de l'immatriculation, n'a pas été choisie par la Convention de 1919 dont le chapitre 2 traite de la nationalité.

Voici comment s'exprime la Convention :

Nationalité des aéronefs

« Art. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses Annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.

« Art. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la section I (c) de l'annexe A.

« Art. 7. — Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

« Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

« Art. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

« Art. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois à la Commission Internationale de Navigation Aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

« Art. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire. »

Telle est la Convention.

81. Dispositions des lois nationales. — Les lois nationales des différents Etats, que ceux-ci soient ou non parties à la Convention, contiennent des dispositions analogues, en ce sens qu'elles accordent aux aéronefs la nationalité de l Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés, cette immatriculation n'étant elle-même possible que si les aéronefs appartiennent à des nationaux de cet Etat.

Si le propriétaire de l'aéronef est une société, ces législations s'inspirent de même, mais avec plus ou moins de rigueur, des dispositions de l'art. 7, alinéa 2, de la Convention. Ainsi l'art. 5 de la loi française du 31 mai 1924 décide : « Une société ne peut être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité française. En outre, dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom ou tous les commandités, et dans les sociétés par actions, le président du conseil d'administration, l'administrateur-délégué et les deux tiers au moins des administrateurs doivent être français. »

82. Conclusion. — Ainsi qu'on a pu le constater la Convention ne s'attache pas à la nationalité du pilote ni de l'équipage. Il est permis de penser pour les raisons que nous allons exprimer, qu'une modification interviendra sur ce point.

Nous référant aux raisons mêmes qui rendent indispensables l'octroi d'une nationalité aux aéronefs et ne sont rien moins que les nécessités de la circulation aérienne internationale, nous pensons que l'application d'une nationalité à un aéronef est un acte d'autorité dont les modalités dépendent uniquement de l'Etat qui assure la responsabilité de sa mise en service. En cette matière il n'y a aucun droit antérieur et au-dessus de celui de l'Etat. L'Etat souverain accorde le port de sa devise à qui bon lui semble. Mais comme, d'autre part, il pourrait être l'objet de certaines réclamations, instances en dommages-intérêts ou demandes de sanctions pénales, à raison des actes commis par un aéronef arborant sa marque nationale, et qu'il n'a de pouvoir certain et continu que sur ses nationaux, il convient que la nationalité applicable à l'aéronef soit en relation avec celle de son commandant. Il importe moins de savoir à qui doit être octroyée la marque nationale que

de connaître celui qui s'en sert en fait. Théoriquement, la personnalité qui bénéficie de la nationalité d'un aéronef est à peu près indifférente à l'autorité : ce qui l'intéresse c'est que sa marque ne soit employée que par un pilote matériellement et moralement sûr.

D'autres considérations justifient encore cette manière de voir. Tout d'abord la nécessité de tenir compte du rôle joué par l'élément humain dans la conquête de l'air et dans la poursuite des succès qui en affermissent et en étendent la domination. La part prise en cette matière par les hommes de sport est considérable. Leurs qualités ont permis la mise en valeur des premières découvertes sur le vol mécanique, qualités de sang-froid et d'intelligence, amour du risque, habileté personnelle, volonté de réussir. Ces hommes, dont l'histoire retiendra le nom à côté de celui des inventeurs et des techniciens de l'aéronautique, sont étroitement associés à l'œuvre entreprise par ces derniers. C'est pourquoi en proposant d'établir une relation entre la nationalité de l'aéronef et celle de son conducteur ne faisons-nous que reconnaître l'existence d'un état de fait qu'il convient de ne pas négliger.

On pourra peut-être objecter que, dans la mesure où le progrès technique augmente la sécurité des transports aériens, l'influence personnelle du pilote sur la bonne marche de l'appareil qu'il dirige est en diminution. Cette critique n'est pas dépourvue de fondement. Il est certain qu'après une période de croissance plus ou moins longue l'aéronautique entrera dans une phase de stabilité comme cela s'est produit pour les autres modes de locomotion. A ce moment les aléas du transport aérien seront suffisamment réduits pour que la direction de l'appareil lui-même devienne en quelque sorte mécanique et n'exige plus, de la part du conducteur, un élément personnel aussi prépondérant. Mais nous n'en sommes pas encore là aujourd'hui

et il est impossible de prévoir dans quel délai ce stade sera atteint. Notre observation conserve donc sa valeur et elle s'étaye sur l'argument suivant.

A l'heure actuelle, les moteurs et les cellules d'avions sont, pour employer une expression bien connue des techniciens, « poussés », c'est-à-dire qu'ils sont soumis à un rendement intensif, qu'on leur demande le maximum de ce qu'ils peuvent donner. Dans ces conditions, la marge de puissance et de sécurité sur laquelle on doit pouvoir compter en cas de besoin est faible. Le pilote est alors taillé à l'image de sa machine. La dose de sécurité que celle-ci ne donne pas réside dans l'habileté professionnelle du pilote, qui, en quelque sorte, est lui-même « poussé ». Ce qui fait que la réussite d'un raid, comme le bon fonctionnement d'une ligne commerciale, exige le concours d'un personnel d'élite bien entraîné et aux qualités éprouvées. La constatation de cette situation présente, justifie sur ce point notre théorie.

Celle-ci est aussi renforcée par une considération de nature différente. Les partisans du système qui lie la nationalité de l'aéronef à celle de son propriétaire y voient une garantie pour la défense nationale, en ce sens que le pavillon national ne sera porté que par des aéronefs appartenant à des nationaux. En cas de guerre un Etat peut mobiliser tous les aéronefs auxquels il a conféré sa nationalité et il n'existe pas d'opposition de principe entre le devoir imposé au propriétaire comme individu et les obligations qui lui incombent en tant que possédant. En réalité, cette manière de voir n'est peut-être pas exacte, mais surtout elle ne tient pas compte du fait que les caractères de la propriété ont changé du tout au tout depuis la création des valeurs mobilières, et surtout à l'époque moderne. Elle n'est plus comme autrefois personnelle, stable, nationale, et

l'expression bien connue sur « la fortune anonyme et vagabonde » ne fait que traduire un état de choses qu'on ne peut nier. Cette situation est particulièrement grave lorsque les aéronefs, et ce cas sera de plus en plus fréquent, appartiennent à des sociétés. Le fait d'exiger que le président et un certain pourcentage d'administrateurs soient nationaux de l'Etat qui accorde à l'aéronef le port de son pavillon ne nous paraît pas offrir de garanties suffisantes. Car l'Etat ignore en fait dans quelles mains se trouve le capital investi dans l'entreprise. Il se peut que des étrangers en possèdent la majorité, ou même la totalité, et pour peu que l'état de guerre transforme ces étrangers en ennemis, on assisterait peut-être au spectacle de l'envol d'une flotte aérienne désertant le territoire national à la veille du conflit. De tels risques seraient sans doute moindres ou, en tout cas, moins généralisés, si la nationalité de l'aéronef était liée à celle de son conducteur.

Il est, à notre sens, moins important de connaître la nationalité du capital attaché à l'aéronef, lequel d'ailleurs a tant de moyens de dissimuler son identité, que de savoir de quel Etat est ressortissant celui qui, conduisant l'aéronef à son gré sur les routes de l'air, peut l'employer à des fins portant préjudice à la sécurité des Etats survolés.

Du fait que nous avons admis la nécessité de donner une nationalité à tous les aéronefs et d'empêcher la mise en service d'aéronefs sans nationalité, il découle les conséquences suivantes :

1° Dans chaque Etat la mise en service sous le pavillon national ne doit être permise qu'aux aéronefs pilotés par des nationaux de cet Etat.

2° En dehors des aérodromes et des champs d'expérience, les pilotes ne doivent conduire que des aéronefs de leur nationalité.

Il faut arriver à placer le pilote et son aéronef sous la même dépendance nationale : la possibilité de la circulation aérienne internationale est à ce prix.

Cette conclusion peut paraître rigoureuse et elle est différente, nous l'avons vu, des solutions présentées par la doctrine, les législations et les conventions internationales. Elle est logique cependant et n'apporte aucune entrave sérieuse à la navigation aérienne.

Nous résumons ainsi notre opinion sur la nationalité des aéronefs.

1° Tout aéronef doit avoir une nationalité.

2° La nationalité conférée à l'aéronef est celle de l'Etat qui assume la responsabilité de sa mise en service. Elle se délivre sur le territoire de cet Etat ou, si les conventions diplomatiques le permettent, à l'étranger par l'entremise de ses représentants.

3° Les Etats ne doivent conférer leur nationalité et ne permettre l'envol sous leur pavillon qu'aux aéronefs pilotés par leurs nationaux.

4° Les pilotes ne peuvent diriger que des aéronefs de leur nationalité.

5° La nationalité des aéronefs est constatée par un signe officiel, stable et apparent, auquel il n'est permis d'apporter aucune modification, sous peine de condamnation sévère.

6° Sauf recours contre leurs nationaux, les Etats sont garants, dans la mesure que déterminent les conventions, des faits commis par leurs aéronefs à l'encontre des Etats étrangers ou des ressortissants de ceux-ci.

CHAPITRE VI

LA GUERRE AERIENNE

83. Avant-propos. — 84. I A) Emploi des aéronefs avant la guerre. — 85. a) Ballons captifs. — 86. b) Ballons libres. — 87. c) Dirigeables et aéroplanes. — 88. B) Emploi des aéronefs pendant la guerre. — 89. C) Vues d'avenir. — 90. II Le droit de la guerre aérienne. — 91. A) Questions posées avant la guerre : a) la situation des aéronautes. — 92. b) Le jet de projectiles. — 93. Travaux de doctrine. — 94. B) Pratiques de la grande guerre. — 95. a) Le théâtre de la guerre aérienne. — 96. b) Le caractère des aéronefs employés. — 97. c) Actions exercées par les aéronefs belligérants. — 98. 1° Bombardement des usines. — 99. 2° Destruction des moyens de transport. — 100. 3° Bombardement des villes. — 101. 4° Représailles. — 102. C) Problèmes actuels : a) Légitimité de la guerre aérienne. — 103. b) La réglementation de la guerre aérienne depuis 1919. — 104. Travaux des associations internationales. — 105. Conférence de Washington pour la limitation des armements. — 106. Projet de la Commission des juristes de La Haye. — 107. 1) Principes généraux. — 108 2) Nationalité et marques. — 109. 3) Hostilités. — 110. 4) Rapports entre belligérants et neutres. — 111. 5) Visite et capture. — 112. c) Zones de respect.

83. Avant-propos. — En abordant ce sujet, nous nous trouvons en présence du problème le plus inquiétant pour l'avenir.

Avant la grande guerre il avait été examiné d'une manière purement *a priori*, et — disons-le — en partant d'une base fragile, puisque l'on discutait de guerre aérienne en ignorant tout des moyens qu'elle était susceptible d'emprunter. Depuis la grande guerre, au contraire, les yeux se sont ouverts, et devant l'horreur des manifestations que

l'imagination entrevoit, en cas d'applications nouvelles de la locomotion aérienne à la guerre, on se sent impuissant à poser des règles en vue d'un cataclysme éventuel. Aussi, les juristes ont-ils, depuis 1914, observé à ce sujet un silence relatif.

Nous allons cependant nous risquer à l'examiner. Nous préciserons d'abord les données techniques du problème. Pour cela, nous ferons un inventaire des moyens mis à la disposition des belligérants. Pour plus de clarté, nous les classerons par ordre chronologique, en trois catégories : l'avant-guerre, la guerre, et vues d'avenir.

Cette base établie, nous étudierons les questions du droit de la guerre aérienne, classées elles aussi en trois catégories, correspondant chacune à une des périodes ci-dessus indiquées : questions d'avant-guerre, pratiques de la grande guerre et problèmes actuels.

84. I A) Emploi des aéronefs avant la guerre. — Avant la guerre de 1914, tous les procédés fournis par la technique aéronautique étaient utilisés dans la guerre aérienne. C'est un fait, pénible à constater, mais un fait certain que dès sa naissance l'aéronautique a été envisagée et appliquée à des fins de guerre.

85. a) Ballons captifs. — Les premières applications des ballons captifs aux armées datent de cent quarante années. Moins de dix années après l'invention de la montgolfière (5 juin 1783), le ballon captif trouve une application dans les reconnaissances militaires. C'est en 1794 que Guyton de Morveau, membre de la Convention nationale, proposa à la Commission scientifique (1), que le Comité de salut

(1) Cette commission comprenait, entre autres : Monge, Berthollet, Fourcroy, Carnot. Voir de la Landelle, *Aérostation, Aviation;* Dupuis-Delcourt, *Nouveau manuel d'aérostation*, Paris, 1850.

public s'était adjoint, d'utiliser l'aérostat comme moyen d'observation aux armées. Le 13 germinal an II (2 avril 1793), sur rapport de Fourcroy, était créée une première compagnie d'aérostiers militaires à la tête de laquelle fut placé le physicien Coutelle. Celui-ci, avec l'aide de Conté, construisit l'aérostat l' « Entreprenant » qui, à la bataille de Fleurus, le 26 juin 1794, eut un effet décisif pour la victoire. Devant Mayence, en 1795, Coutelle fut moins heureux. On utilisa encore le ballon captif devant Bonn, Coblentz, Andernac, jusqu'au 29 pluviôse an VII (17 février 1799) où la deuxième compagnie d'aérostiers fut licenciée. La première, commandée par le capitaine Lhomond, faite prisonnière à Wurtzbourg, rendue à la liberté par le traité de Leoben, fut détruite par les Anglais à la bataille d'Aboukir, tandis qu'elle se rendait en Egypte.

En 1815, Carnot, commandant la place d'Anvers, utilisa le ballon captif pour reconnaître les forces de l'assaillant.

En 1862, pendant la guerre de Sécession, l'aéronaute américain Allan, du haut d'un ballon captif, transmettait des messages à l'état-major à l'aide d'un télégraphe électrique et prenait des photographies des lignes ennemies (1).

Ce rôle était prévu par l'Instruction de floréal an II, qui indiquait que les ballons captifs avaient pour « mission d'éclairer l'armée et de porter les signaux convenus entre les généraux » (2).

86. b) Ballons libres. — Les ballons libres ont d'abord été employés comme moyens d'intimidation. On rapporte que Bonaparte comptait beaucoup sur eux pour frapper l'imagination musulmane. Parlant aux savants égyptiens

(1) En 1871, les Allemands tentèrent de se servir d'un ballon captif, lors du siège de Strasbourg.

(2) V. Gazin-Gossel, *Les troupes aéronautiques de la première République*, Correspondant, 10 avril 1916.

dans la pyramide de Chéops, le 25 thermidor an VI, il leur disait : « Un char céleste montera par mes ordres jusqu'au séjour des nuées ; et la foudre descendra vers la terre, le long d'un fil de métal, dès que je l'aurai commandé. » (1)

En 1812, les Russes firent de vaines tentatives pour lancer des machines infernales aérostatiques sur les troupes françaises, en vue de Moscou. En 1848 et 1849, les Autrichiens assiégeant Venise, lancèrent des ballons porteurs de bombes que les vents contraires rejetèrent sur leur armée. En 1861, l'aéronaute La Mountain, libérant son ballon captif, traversait le Potomac et faisait, grâce à une brise favorable, une reconnaissance si heureuse au-dessus de la ville de Washington, que le général Mac Clellan commandait aussitôt quatre aérostats.

Mais c'est surtout pendant la guerre franco-allemande de 1870-71 que les aérostats rendirent des services, surtout en assurant les communications postales de la capitale investie. Ces aérostats furent extrêmement utiles pour maintenir les relations avec la province (2). Il y eut 64 ascensions (3)

(1) Marion, *Les Ballons*, Paris, 1881, p. 235.

(2) S'y distinguèrent particulièrement : Nadar, Durnof, Farcot et les frères Tissandier. Lire Gaston Tissandier, *Souvenirs et récits d'un aérostier militaire*, Paris, 1891.

(3) Sur ces 64 ascensions, huit eurent un résultat malheureux, témoin celle de l'aéronaute Delamarne le 15 décembre 1870 que le policier prussien dans ses mémoires relate comme suit :

« La guerre dans les airs a commencé, les troupes ont capturé trois ballons et arrêté sept de leurs occupants. Prochainement, je serai obligé d'envoyer des gendarmes en patrouille au milieu des nuages. Dans notre dernier coup de filet, nous avons capturé un aéronaute et un Français arrachés de leur ballon, et avons saisi tous les paquets de lettres que contenait la nacelle.

« Il y avait encore dans le ballon un troisième voyageur, un Anglais, absolument inapte à guider l'aérostat. Il s'est envolé, seul. Que deviendra ce pauvre Anglais ? Il se tordait les mains de frayeur quand il s'est vu emporter dans les airs. Que de singulières choses arrivent en ce monde !...

« Il est probable que le malheureux Anglais navigue encore, il est probable aussi que nous fusillerons les six navigateurs aériens que nous avons pris, afin de mettre un terme à ces dangereux exercices, car ils emportaient des dépêches pour le Midi, afin d'y préparer là-bas une attaque contre nous ».

au départ de Paris, dont l'une permit à Gambetta d'aller organiser la résistance hors de Paris (1).

Les services rendus par les ballons captifs au cours d'hostilités peuvent se résumer ainsi : signaux, transport de dépêches et de personnes, lancement de proclamations et d'explosifs.

87. c) Dirigeables et aéroplanes. — Lorsque l'aéronef acquiert l'aisance de ses mouvements par des organes de direction appropriés, il ajoute aux moyens du ballon libre la faculté de survoler un objectif déterminé. Il peut donc attaquer et s'échapper ensuite avec assez de sécurité. Il peut même se défendre contre l'attaque d'un autre aéronef à condition d'être au moins aussi rapide que lui.

Il en résulte que les dirigeables et les aéroplanes ont, dès leur apparition, été considérés comme des engins de combat.

En 1910, M. Clémentel, dans son rapport sur le budget général du Ministère de la Guerre, définissait l'utilité des dirigeables, pour la reconnaissance, les communications, l'action offensive et l'effet démoralisant sur l'ennemi (2).

(1) Sircos et Pallier, *Histoire des Ballons*, Paris 1876, avec préface de Nadar.

(2) « Nos dirigeables doivent être construits et aménagés en vue du rôle auquel ils sont destinés en temps de guerre; la fonction détermine l'organe; il faut donc connaître leur utilisation avant d'indiquer les conditions à réaliser pour un rendement satisfaisant. Or, voici quel doit être leur rôle :

1° Au début de la mobilisation un ballon dirigeable remisé dans une place frontière pourra tout d'abord être mis à la disposition du généralissime pour faire des reconnaissances sur les points de concentration de l'ennemi, les lignes d'étape, etc;

2° Dans la guerre de campagne, le dirigeable sera affecté à une armée pour l'éclairer au fur et à mesure de sa marche en avant. jusqu'à une distance de trois ou quatre étapes;

3° Dans la guerre de siège, le dirigeable permettra de faire des reconnaissances au-delà des lignes d'investissement, dans des conditions d'em-

En 1911-1912, l'Italie, lors de la guerre de Libye, inaugura l'usage des engins nouveaux dans la guerre et la Turquie répondit en engageant des aviateurs mercenaires étrangers.

En 1913, lors de la guerre des Balkans, il y eut des reconnaissances d'aviateurs grecs au-dessus de la flotte turque (1).

A la veille de la grande guerre, le monde militaire s'accordait à dire que l'emploi des aéronefs en temps de guerre était aussi justifié que celui des navires. L'aéronautique militaire, bien que de formation récente, montrait une grande activité. Les avions s'exerçaient au tir et le doyen des aviateurs français, Clément Ader, suppliait le Gouvernement de porter toute son attention sur le nouvel engin d'attaque et de défense dans son livre *L'aviation militaire*, publié en 1911, où il traitait successivement de la stratégie aviatrice, de la tactique aviatrice et de l'action aérienne. A vrai dire, malgré les prophéties de ce précurseur, beaucoup de bons esprits doutaient encore que l'aéronautique pût avoir une telle influence sur l'art de la guerre.

ploi bien supérieures à celles du ballon captif, car le dirigeable va planer là où sa présence est nécessaire et pour lui les plis de terrain n'existent pas ;

4° Le dirigeable peut fournir des communications aller et retour entre une place assiégée et l'intérieur du pays ; la démonstration en a été faite à deux reprises pour Verdun, de jour et de nuit ;

5° On peut encore envisager l'utilisation du dirigeable dans une action offensive, pour la projection de charges d'explosifs sur certains points du territoire occupé par l'ennemi ; lors de ses premiers essais, le « Lebaudy » avait lancé des explosifs sur un fort ; cependant on n'a pas persévéré dans cette voie et, dans les conditions actuelles, il semble prématuré de transformer les dirigeables en instruments de combat. Leur puissance de destruction est limitée par la science plus encore que par les règles du droit international ;

6° Enfin, dans les différents rôles que nous venons de lui assigner, le ballon dirigeable produira un effet moral considérable ; l'armée qui ne se sera pas assuré la maîtrise de l'air vivra dans une inquiétude démoralisante, et il n'est pas exagéré de parler d'une menace constamment suspendue sur sa tête ».

J. O. 4 janvier 1910, annexe 2752, doc., p. 1740.

(1) *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1913, p. 61 et 126.

PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO U. J.

88. B) **Emploi des aéronefs pendant la guerre.** — L'opinion a été contrainte de se modifier complètement au cours de la grande guerre, car au fur et à mesure des hostilités, la contribution apportée par l'aéronautique s'est à un tel point développée et perfectionnée qu'au moment de l'armistice, il était généralement reconnu que l'aéronef est non plus l'accessoire utile d'une armée, mais constitue en soi une force agissante, un moyen de combat dominant tous les autres. Le ballon cerf-volant, perfectionnement du ballon captif, est devenu l'instrument nécessaire du réglage de tir ; le dirigeable, sans avoir eu cependant le succès escompté par les empires centraux, a été un instrument de mort très puissant grâce à ses capacités qui lui permettaient de laisser tomber du haut des airs des poids élevés d'explosifs ; mais l'avion surtout s'est manifesté comme apte à toutes les manœuvres : reconnaissance, combat aérien, attaque directe des objectifs les plus divers sur terre, sur mer et dans les airs. Quelques chiffres suffiront à marquer d'une manière saisissante le développement de l'aviation militaire au cours de la grande guerre.

A la veille des hostilités, les avions avaient une vitesse moyenne de 80 kilomètres à l'heure et pouvaient voler pendant 3 heures à une hauteur de 1.000 mètres. A la fin des hostilités, leur vitesse moyenne était de 150 kilomètres à l'heure et ils pouvaient voler pendant 5 heures à une hauteur de 5.000 mètres. Au début de la guerre, tous les belligérants réunis ne disposaient que de quelques centaines d'avions. A l'armistice, ils étaient en mesure d'en construire plus de 150.000 par an.

89. C) **Vues d'avenir.** — Nous pouvons, en partant de ces chiffres certains, prévoir ce que serait l'importance minima des moyens mis par l'aéronautique à la disposition des belligérants au cas d'une nouvelle conflagration : des

avions pouvant s'élever dans toute l'étendue de l'atmosphère respirable, et volant plus de 1.000 kilomètres sans atterrir, c'est-à-dire des engins de destruction ne pouvant être dominés, et susceptibles de traverser la France entière sans toucher terre. Leur nombre dépendrait uniquement de l'effort de fabrication, mais il serait de quelques centaines de mille en cas d'hostilités prolongées. La limite de ce nombre ne sera plus imposée par des difficultés techniques, elle sera uniquement fonction du nombre d'aviateurs disponible. Telle est la situation devant laquelle il faut maintenant que le juriste se place lorsqu'il envisage la locomotion aérienne en temps de guerre. Elle est angoissante (1).

90. II Le droit de la guerre aérienne. — Ayant ainsi examiné les moyens de la guerre aérienne, nous allons étudier quelques-uns des problèmes juridiques qu'elle soulève.

Parmi les questions de droit qui se sont posées avant la grande guerre, nous en traiterons deux : la situation des aéronautes et le jet de projectiles.

(1) Un Comité d'Experts en Aéronautique Civile, convoqué par la Société des Nations, s'est réuni à Bruxelles, du 7 au 13 février 1927, pour examiner les conséquences économiques qui pourraient résulter pour l'aviation civile des divers systèmes de limitation des armements aériens. Ce Comité, dans lequel onze Etats étaient représentés, a rédigé un long rapport qui a été transmis à la sous-commission B de la Commission préparatoire de la Conférence du désarmement. Les experts ont reconnu tout d'abord qu'il était « indispensable d'éviter d'entraver le développement de l'aviation civile dans toute limitation des armements aériens ». A la lumière de ce principe, il est apparu que tout système de limitation tenant compte de l'aéronautique civile aurait pour effet de paralyser dans une mesure plus ou moins grande son expansion. Le Comité, constatant que jusqu'ici le sort de l'aéronautique civile a été lié dans un certain nombre de pays à celui de l'aéronautique militaire, a proposé quelques suggestions de nature à permettre d'obtenir en pratique une différenciation plus nette et plus complète entre ces deux branches de l'aéronautique. Dans sa séance du 25 septembre 1927 l'Assemblée de la Société des Nations a adopté une résolution par laquelle elle « recommande à tous les Etats membres de la Société, de se conformer autant que possible aux recommandations formulées à cet égard par la Commission préparatoire de la Conférence du désarmement ». (Voir le texte du rapport des experts dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1927, p. 208).

Passant ensuite à la période des hostilités, nous ferons quelques remarques sur trois points : le théâtre de la guerre aérienne, le caractère des aéronefs employés, les actions exercées par les aéronefs belligérants.

Enfin, nous arrêtant aux questions d'actualité, nous traiterons de la légitimité de la guerre aérienne, de sa réglementation depuis 1919, et des zones de respect.

91. A) Questions posées avant la guerre : a) la situation des aéronautes. — La première question soulevée par l'emploi des aérostats libres au cours d'hostilités a été celle de la situation des aéronautes devant les lois de la guerre. Le siège de Paris en 1870-71 la fit surgir. Le chancelier Bismarck, impatienté de voir que les aérostats français réussissaient à établir des communications entre la capitale et les départements, décida de mettre fin par intimidation à ce trafic qui déroutait ses plans. Le 19 novembre 1870, il fit tenir au Gouvernement français, par l'intermédiaire du ministre des Etats-Unis, Washburne, une lettre ou à propos des sorties par voie aérienne, il était dit :

« Toutes les personnes qui prendront cette voie pour franchir nos lignes sans autorisation ou pour entretenir des correspondances au préjudice de nos troupes s'exposeront, si elles tombent en notre pouvoir, au même traitement, qui leur est ainsi applicable, que ceux qui feraient des tentatives semblables par la voie ordinaire. »

La déclaration de Bismarck fut le point de départ de nombreuses polémiques, principalement entre les auteurs français et allemands. Cependant d'une manière assez générale, la brutale assimilation de tous les aéronautes aux espions, faite par le chancelier allemand, a été écartée. On a fait observer que l'aéronaute s'élevant en ballon libre et confiant son sort au gré des vents pouvait bien difficilement être accusé de se trouver dans les deux conditions de clan-

destinité et de fraude que les Instructions américaines de 1863 désignent comme caractérisant l'espionnage (1).

On a donc demandé que les aéronautes capturés soient traités comme prisonniers de guerre par application de l'article 99 des Instructions, et ceci sous la seule réserve qu'ils aient été capturés porteurs d'un uniforme comme le demande ce même article.

On a pu objecter que les Instructions américaines de 1863 n'étaient pas applicables à l'espèce, le cas des messagers utilisant la voie aérienne n'y étant pas spécifiquement indiqué.

Quelques années après la guerre de 1870, il apparaissait déjà que la thèse de Bismarck ne semblait pas défendable. Lors de la Conférence qui fut réunie à Bruxelles, sur l'initiative de la Russie, en juillet-août 1874, pour la rédaction d'une déclaration internationale concernant les lois et coutumes de la guerre, on assimile aux combattants les

(1) Les Instructions de 1863, préparées par le docteur Francis Lieber et ratifiées par le président Lincoln, constituent la première codification des lois de la guerre terrestre. Les articles 88, 99 et 100 de ces instructions précisent la distinction à établir entre les espions et les messagers militaires en uniformes pour déterminer la manière de les traiter après capture :

« Art. 88. — Est considéré comme espion l'individu qui, secrètement, sous un déguisement ou sous un faux prétexte, cherche à se procurer des informations qu'il se propose de communiquer à l'ennemi.

« L'espion pourra être pendu, qu'il ait réussi ou non à obtenir les informations qu'il cherchait ou à les transmettre à l'ennemi.

« Art. 99. — Les messagers qui, armés et revêtus de l'uniforme national, transportent des dépêches écrites ou verbales, d'un corps de troupes ou d'une place assiégée à un autre corps de troupes ou au gouvernement, et sont capturés sur le territoire occupé par l'ennemi en remplissant leur mission, sont traités comme prisonniers de guerre. S'ils ne sont pas en uniforme et ne sont pas militaires, les circonstances qui ont accompagné la capture détermineront les dispositions à prendre à leur égard.

« Art. 100. — Le messager ou autre agent qui tente de s'introduire furtivement sur le territoire occupé par l'ennemi, pour servir, de quelque manière que ce soit, les intérêts de l'autre belligérant, n'a aucun droit, s'il est pris, aux privilèges des prisonniers de guerre. Il sera traité selon les circonstances dans lesquelles il aura été capturé ».

individus envoyés en ballons pour transmettre des dépêches ou établir des communications (1).

L'Institut de Droit International, dans sa session d'Oxford 1880, va encore plus loin en déclarant que, d'une manière générale, les aéronautes ne doivent pas être considérés comme espions (2). L'idée ainsi exprimée était devenue l'opinion presque générale de la doctrine. Cependant la Déclaration concernant les lois et coutumes de la guerre, élaborée en 1874 par la Conférence de Bruxelles n'avait pas été ratifiée, et le manuel d'Oxford ne constituait pas un

(1) Voir à ce sujet dans le projet de déclaration adoptée par la Conférence de Bruxelles les articles 19 à 22 du chapitre sur les espions.

« Art. 19. — Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans les localités occupées par l'ennemi, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

« Art. 20. — L'espion pris sur le fait sera jugé et traité d'après les lois en vigueur dans l'armée qui l'a saisi.

« Art. 21. — L'espion qui rejoint l'armée à laquelle il appartient, et qui est capturé plus tard par l'ennemi, est traité comme prisonnier de guerre et n'encourt aucune responsabilité pour ses actes antérieurs.

« Art. 22. — Les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions.

« De même, ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi : les militaires (et aussi les non-militaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie.

« A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballons pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire » (Renault, *Les deux conférences de la Paix*, 2e édit., 1909, p. 215 et s.).

(2) Cf. *Manuel sur les lois de la guerre sur terre*. Articles 21 et 24 ainsi conçus :

« Art. 21. — Les individus qui font partie des forces armées belligérantes, s'ils tombent au pouvoir de l'ennemi, doivent être traités comme prisonniers de guerre. Il en est de même des messagers porteurs de dépêches officielles, accomplissant ouvertement leur mission, et des aéronautes civils chargés d'observer l'ennemi, ou d'entretenir les communications entre les diverses parties de l'armée ou du territoire.

« Art. 24. — On ne doit pas considérer comme espions les individus, appartenant à l'une des forces armées belligérantes et non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'ennemi; non plus que les messagers porteurs de dépêches officielles, accomplissant leur mission, et les aéronautes ».

texte obligeant les Gouvernements. Le critérium de l'espionnage et ses conséquences demandaient à être précisés.

Cela fit l'objet des travaux de la Conférence Internationale de la Paix de 1899 où fut signée une Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, qui fut à des dates diverses signée par 45 Etats (1). On trouve dans cette Convention les règles concernant les espions aux articles 29 à 31 (2).

L'article 29 *in fine* précise que ne sont pas considérés comme espions « les individus envoyés en ballon pour transmettre des dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire ».

(1) La Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, signée à la même date que la Déclaration, par la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, les Etats-Unis Mexicains, la France, la Grèce, le Monténégro, les Pays-Bas, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Russie, le Siam, la Suède et la Norvège a été, depuis, signée avant le 1er janvier 1900, par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, le Luxembourg et la Serbie. Enfin, à des dates diverses, elle a été acceptée par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Chine, la Colombie, Cuba, la République Dominicaine, l'Equateur, le Guatémala, Haïti, Honduras, le Nicaragua, la République de Panama, le Paraguay, le Pérou, le Salvador, la Suisse, la Turquie, l'Uruguay et le Vénézuela.

(2) « Art. 29. — Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zone d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

« Ainsi les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne sont pas considérés comme espions : les militaires et les non-militaires, accomplissant ouvertement leur mission, chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. A cette catégorie appartiennent également les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

« Art. 30. — L'espion pris sur le fait ne pourra être puni sans jugement préalable.

« Art. 31. — L'espion qui, ayant rejoint l'armée à laquelle il appartient, est capturé plus tard par l'ennemi, est traité comme prisonnier de guerre et n'encourt aucune responsabilité pour ses actes d'espionnage antérieurs. » (Renault, *op. cit.*, p. 25 et s.).

Cet article apparaît comme trop libéral vis-à-vis de l'aéronaute, puisqu'il accorde le traitement de prisonniers de guerre, non seulement aux aéronautes militaires, comme le faisait l'article 99 des Instructions américaines, mais même aux aéronautes privés. On peut dire, il est vrai, que ces aéronautes privés seraient à assimiler à des volontaires et tenus de ce fait de se conformer à l'article 1, section 1, de la Convention qui impose aux corps volontaires des obligations diverses parmi lesquelles celle d'avoir un signe distinctif fixe et reconnaissable à distance.

L'article 29 a donné lieu à des jugements très divers de la doctrine. Le moins que l'on puisse dire est que la Convention n'a pas été assez explicite. Elle aurait pu imposer aux aérostats soit militaires, soit privés au service de l'autorité, des marques spéciales peintes sur l'enveloppe, et non des pavillons ou flammes, comme le propose Philit (1), puisque l'aérostat flottant immobile dans l'air, un pavillon ne serait pas tendu par le vent. Elle aurait également pu imposer aux aéronautes un uniforme, comme le recommandait Wilhelm, même si ces aéronautes sont des civils apportant occasionnellement leur concours à l'Etat (2).

Il est, en effet, impossible d'admettre, comme semblerait l'exprimer l'article 29 de la Convention de 1899, que l'on puisse songer à assimiler à des aéronautes militaires, des individus quelconques agissant sans mandat ni contrôle.

La Troisième Conférence de la Paix (ou Deuxième Conférence de la Haye) de 1907 n'ayant, dans sa nouvelle convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur

(1) Edmond Philit, *La guerre aérienne*, p. 71.

(2) Wilhelm s'exprimait ainsi en 1891 : « L'uniforme est la sauvegarde du militaire combattant, mais il faut prévoir le cas où l'insuffisance du matériel et du personnel spécial conduirait l'autorité militaire supérieure d'une place de guerre, par exemple, à recourir au concours d'aéronautes civils : à ceux-là il serait nécessaire de conférer un grade, un brevet et un uniforme qui les mettraient à l'abri d'injustes entreprises ». Wilhelm, *De la situation juridique des aéronautes en droit international.*

terre, rien modifié au chapitre sur les espions, les critiques, sommairement indiquées ci-dessus, conservent leur valeur.

92. b) Le jet de projectiles. — L'invention du ballon dirigeable transformant l'aérostat-bouée en un moyen de locomotion éveille aussitôt dans l'esprit des jurisconsultes des préoccupations nouvelles. Il ne s'agit plus seulement de songer au sort des malheureux aéronautes que les mauvais vents ont conduits vers l'ennemi, ce sont les terriens eux-mêmes qui se trouvent menacés par l'aéronef qui semble pouvoir impunément, hors de l'atteinte des armées de terre, causer d'importants dégâts, par l'envoi de projectiles ou même le simple jet d'explosifs.

C'est cet état de choses qu'eut à connaître la Conférence Internationale de la Paix lorsqu'elle se réunit à La Haye en 1899.

Un des sujets soumis à ses délibérations par la Russie concernait « la prohibition du lancement de projectiles ou d'explosifs quelconques du haut des ballons ou par des moyens analogues » (1).

Il s'agissait en fait, en ce qui concerne notre sujet, d'appliquer aux aérostats une des idées, déjà exprimées par la Déclaration qui avait terminé la Première Conférence de la Paix à Saint-Pétersbourg, le 11 décembre 1868, à savoir « que le seul but légitime que les Etats doivent se proposer durant la guerre est l'affaiblissement des forces militaires de l'ennemi ». Il s'agissait également d'appliquer aux aérostats un des principes exprimés par le projet arrêté par la Conférence de Bruxelles en 1874, dans son article 12 : « Les lois de la guerre ne reconnaissent pas aux belligérants un pouvoir illimité quant au choix des moyens de nuire à autrui. »

(1) Actes et Documents relatifs au programme de la Conférence de la Paix, publiés d'ordre du gouvernement par Jhr van Daehne van Varieck, La Haye, 1899.

Le jet du bord d'un aérostat mettait sans aucun doute en péril grave les biens et les personnes des non combattants. Aussi, à l'exception de la Grande-Bretagne, qui vota contre, les puissances se mirent-elles d'accord sur le texte d'une Déclaration dont l'article principal est ainsi conçu :

« Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles ou des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. » (1).

(1) Voici le texte complet de la Déclaration de 1899 :

« Les Soussignés, Plénipotentiaires des Puissances conviées à la Deuxième Conférence Internationale de la Paix à La Haye, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements,

S'inspirant des sentiments qui ont trouvé leur expression dans la Déclaration de Saint-Pétersbourg du 29 novembre-11 décembre 1868,

Déclarent :

Les Puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles ou des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.

La présente Déclaration n'est obligatoire que pour les Puissances contractantes, en cas de guerre, entre deux ou plusieurs d'entre elles.

Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre les Puissances contractantes, une Puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants.

La présente Déclaration sera ratifiée dans le plus bref délai possible. Les ratifications seront déposées à La Haye.

Il sera dressé du dépôt de chaque ratification un procès-verbal, dont une copie, certifiée conforme, sera remise par la voie diplomatique, à toutes les Puissances contractantes.

Les Puissances non signataires pourront adhérer à la présente Déclaration. Elles auront, à cet effet, à faire connaître leur adhésion aux Puissances contractantes, au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée par celui-ci à toutes les autres Puissances contractantes.

S'il arrivait qu'une des Hautes Parties Contractantes dénonçât la présente Déclaration, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après la notification faite par écrit au Gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement par celui-ci à toutes les autres Puissances contractantes. Cette dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé la présente Déclaration et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à La Haye, le vingt-neuf juillet mil huit cent quatre-vingt-dix neuf, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont les copies, certifiées conformes, seront remises par la voie diplomatique aux Puissances contractantes ».

La limitation de la durée à cinq années fut adoptée sur proposition de la France et de la Roumanie. Une observation du général Mounier résuma la raison d'être de ce court délai : « Aujourd'hui les projectiles lancés du haut d'un ballon peuvent faire des victimes parmi les non combattants. Mais l'usage de ballons plus perfectionnés peut devenir un moyen pratique et licite de faire la guerre. »

Remarquons en passant que l'interdiction du jet de projectiles du haut des ballons empêchait les aéronautes de se se défendre contre les tirs de leurs assaillants.

Lorsqu'une nouvelle Conférence de la Paix se réunit à La Haye en 1907, le délai d'application de la Déclaration de 1899 étant depuis longtemps à expiration, son texte fut remis en discussion. Les opinions des Etats sur les possibilités de l'aéronautique militaire s'étaient dans l'intervalle sérieusement modifiées. La France et l'Allemagne avaient fait de grands progrès dans la technique du dirigeable. Les premiers avions avaient pris leur envol. Les constructeurs de matériel d'artillerie étudiaient des projets de canons et de mortiers pour la défense contre aéronefs. L'Angleterre commençait à penser que des incursions aériennes viendraient mettre en péril son « splendide isolement ». Le résultat fut que la Déclaration relative à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ne fut adoptée que par 29 voix contre 7 abstentions et 5 votes contraires qui furent ceux de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de la Roumanie et de la Russie. La Grande-Bretagne avait voté le texte de la Déclaration. M. Léon Bourgeois expliqua l'abstention de la France, à la séance plénière, en ces termes : « La délégation française pense que le but humanitaire est pleinement atteint par la prescription générale du Règlement de 1899 sur le bombardement, surtout depuis que, sur notre proposition, les mots « par quel moyen

que ce soit » ont été ajoutés à l'interdiction prévue par l'article 25 de ce Règlement. » (1).

L'article 25 du Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre est ainsi conçu :

« Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus. »

Comme on le voit, la thèse française implique que l'utilisation des aéronefs pour le lancement de projectiles sur les objectifs militaires est autorisé en temps de guerre. On peut donc considérer qu'à la conférence de 1907, les abstentionnistes ont, en réalité, contrairement à la Déclaration de 1899, voté pour la légitimité de la guerre aérienne qu'ils assimilaient à la guerre terrestre (2).

93. Travaux de doctrine. — La seule association privée qui se soit, avant la guerre, occupée de préparer une réglementation de la guerre aérienne est l'Institut de Droit International. Une résolution sur ce sujet fut adoptée après d'abondantes discussions au Congrès de Madrid en 1911 : « La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou la propriété de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. » Cette formule assez curieuse dans ses termes, a le défaut commun à bien des résolutions transactionnelles : elle est inapplicable dans la pratique. Elle semble s'incliner devant la fatalité de la guerre aérienne, tout en exprimant le souhait que celle-ci n'augmente pas l'horreur des hostilités. Plutôt que de chercher à la défendre, il vaut mieux se reporter aux procès-verbaux du Con-

(1) Pour critique de la thèse française, lire : L. de Staël-Holstein, *La Réglementation de la guerre des airs*, p. 37 et suiv.

(2) Voir Merignhac, *Le Domaine aérien privé et public et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre*, p. 23.

grès qui l'exprima. Ceux-ci ont rapporté des discussions fort intéressantes qui seraient lues avec fruit (1). Elles montrent à quel point les esprits juridiques les plus élevés hésitaient à se prononcer sur l'avenir du nouvel engin de guerre qui devait si vite donner des preuves éclatantes de sa redoutable puissance.

Avant la grande guerre, de nombreux auteurs avaient cherché à définir les règles de la guerre aérienne. Dès le début de ses études, Paul Fauchille admit le droit d'étendre dans les airs le champ des hostilités. On trouvera ses propositions dans les annuaires de l'Institut de Droit International (2). L'article essentiel est le suivant :

« Les Etats belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer ou de la mer qui longe leurs côtes.

« Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles, susceptibles d'entraîner la chute de projectiles et d'une manière générale de causer des dommages, au-dessus du territoire continental des Etats neutres à quelque hauteur que ce soit, et à proximité des côtes de ces Etats dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aérostats.

« Les aérostats militaires des belligérants, et aussi les aérostats publics non militaires, ne peuvent circuler au-dessus des Etats neutres qu'avec l'autorisation de ces Etats ; quant aux aérostats privés, ils n'ont besoin pour circuler d'aucune autorisation. Mais il est défendu aux uns et aux autres de séjourner au-dessus des pays neutres dans un

(1) Voir Annuaire 1911, et résumé des opinions dans Merignhac, *op. cit.*, p. 22.

(2) Session de Bruxelles, 1902. Annuaire XIX, p. 32 et 58. Session de Gand 1906. Annuaire XXI, p. 78 et 327. Session de Paris 1910. Annuaire XXIII, p. 305 et 307, 316 et 317. Session de Madrid 1911. Voir *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, juillet-août 1911.

certain rayon près des frontières de l'Etat ennemi. La circulation des aérostats en temps de guerre est en tout cas soumise aux mêmes restrictions que pendant la paix. »

En 1910, Edmond Philit, élève de Fauchille, proposa des règles tendant à préciser des zones de protection à respecter soit par les belligérants, soit par les neutres (1).

94. B) Pratiques de la grande guerre. — La guerre de 1914-1918 a donné aux forces aériennes des Etats un développement que les techniciens de l'aéronautique seuls avaient pu concevoir, et par lequel les juristes et leurs projets, ainsi que les conventions sur les règles de la guerre se sont trouvés absolument débordés. Devant cette affluence de dirigeables, d'avions et d'hydravions, agissant d'abord individuellement, puis en liaison intime avec les autres moyens de combat, puis groupés en escadrilles, en escadres, en flottes aériennes, se livrant à l'observation, au réglage du tir, au bombardement des troupes, des instal-

(1) Les règles proposées par Philit se trouvent aux pages 47, 48 et 55 de son ouvrage. Elles sont libellées ainsi :

« En temps de guerre, il existe une zone de protection de 1.500 mètres qu'il est interdit à quiconque de franchir, sauf relâche forcée.

Cette zone est supprimée pour les belligérants. Ils peuvent s'attaquer dans toutes les parties de leur atmosphère respective.

Les belligérants ne sauraient accomplir un acte d'hostilité, à l'exception des actes préparatoires, au-dessus des pays neutres.

Il est défendu aux neutres de naviguer au-dessus de l'air total des belligérants.

Aucun aérostat ne pourra naviguer dans une zone verticale et horizontale de 10.000 mètres, dans l'atmosphère d'un pays neutre, voisin des belligérants.

Les belligérants ont le droit de se battre au dessus de la haute mer et de la mer territoriale qui touche leur territoire.

Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles au-dessus de la mer territoriale des neutres dans un rayon déterminé par la portée extrême de leur tir.

Les neutres pourront circuler librement dans l'atmosphère située au-dessus de la haute mer.

Mais l'air qui domine les eaux territoriales des belligérants leur sera fermé dans un rayon de 11.000 mètres ».

Voir également : Le Moyne, *Le droit futur de la guerre aérienne* et Spaight, *Aircraft in war*.

lations militaires, des villes, s'attaquant aux navires de guerre, apportant le désordre dans les communications terrestres et maritimes, le juriste ne pouvait que surseoir à toute anticipation, la coutume et l'opinion internationale s'exprimaient devant lui, il devait se borner à noter leurs manifestations. C'est le travail auquel s'est livré avec beaucoup de méthode M. Louis Rolland, et l'on trouvera le résultat de ses observations dans l'étude très documentée qu'il a publiée en 1916 sous le titre : *Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de* 1914 *et le droit des gens.*

A la déclaration de guerre, on ne s'est même pas demandé s'il était ou non légitime d'appeler l'aéronautique à collaborer aux hostilités. Les aéronefs avaient déjà été employés sans protestations sérieuses lors de la guerre italo-turque et lors de la guerre des Balkans. La Déclaration de La Haye de 1907 ne liait pas les belligérants et, en l'absence de convention, l'opinion juridique représentée par l'Institut de Droit International, s'était, nous l'avons vu, prononcée pour la légitimité de la guerre aérienne.

Il n'y avait donc rien à objecter si les belligérants utilisaient aux reconnaissances, puis au jet de protectiles sur les champs de bataille, les aéronefs en leur possession. C'est ce qu'ils firent dès les premiers jours.

Des difficultés sans nombre auraient pu naître si des aéronefs publics ou privés appartenant aux Etats belligérants et aux Etats neutres étaient venus circuler en même temps au-dessus des territoires des Etats en lutte. Il n'en fut rien grâce aux mesures édictées par les Etats, mesures que rendirent aisées l'absence d'aéronefs publics et le petit nombre d'aéronefs privés existant à l'époque.

Les belligérants qui, malgré quelques précautions prises, se trouvaient fort démunis d'aéronefs, réquisitionnèrent ou acquérirent tous ceux qui se trouvaient sur leur territoire et les mirent à la disposition de leurs armées. En même

temps ils interdirent d'une façon générale la circulation au-dessus de leur territoire, fermant ainsi l'espace aérien non seulement aux aéronefs privés que leurs nationaux auraient pu ultérieurement construire, mais aussi à tous les aéronefs étrangers (1).

Grâce à cette double mesure, la situation, pendant la guerre, se trouve extrêmement simplifiée. Les seuls aéronefs en circulation au-dessus des Etats belligérants sont les aéronefs appartenant aux armées en campagne et portant un équipage militaire (2).

95. a) Le théâtre de la guerre aérienne. — Le théâtre de la guerre aérienne n'avait pas été précisé avant la grande guerre puisque, comme nous l'avons vu en parlant de l'espace aérien, la nature des droits qu'exercent sur celui-ci les Etats riverains faisait elle-même à cette époque, l'objet de controverses passionnées.

Dès le début des hostilités, tous les Gouvernements intéressés agissent comme si l'extension de la souveraineté dans l'espace avait été proclamée. La conséquence est que l'espace surmontant le territoire de tous les Etats engagés dans la guerre se trouve fermé aux neutres, mais ouvert aux évolutions des aéronefs des deux partis, qui ont à leur disposition tout cet espace pour champ de bataille.

(1) Cf. en France, le décret du 31 juillet 1914 interdisant la navigation aérienne dans toute l'étendue du territoire.

(2) Il est à remarquer cependant que la situation est restée aussi simple uniquement parce que les neutres n'ont jamais cherché au cours de la guerre à faire circuler leurs aéronefs au-dessus d'un Etat belligérant. Ces neutres n'avaient à l'époque qu'une aéronautique de faible importance. Aucunes relations internationales régulières n'avaient été établies par leur commerce sur les routes aériennes. S'il en avait été autrement, les neutres auraient pu observer les mouvements des troupes et renseigner l'ennemi, ils auraient pu mettre leurs aéronefs au service de la contrebande de guerre, et les belligérants auraient donc été contraints, pour la sécurité de leurs armées, d'arrêter, au besoin par la force, le trafic aérien des neutres.

A cet espace continental des belligérants s'ajoute en outre l'espace maritime territorial constitué par les portions de l'espace maritime qui surmontent les eaux territoriales des belligérants ; quant à l'espace au-dessus de la mer libre, ou espace maritime libre, il reste ouvert aux aéronefs de toutes les nationalités, belligérants ou neutres, et les combats pourront s'y poursuivre comme sur la mer libre elle-même.

On voit donc que l'espace ouvert théoriquement à la guerre aérienne occupe des étendues immenses. La guerre a montré que la pratique répondait à la théorie. Le théâtre de la guerre aérienne fut beaucoup plus large que celui de la guerre terrestre ou maritime, car la facilité d'évolution des aéronefs leur permit de porter soudainement les hostilités très au delà des champs de bataille. A mesure que la guerre se prolongeait et que les fabrications aéronautiques arrivaient à mettre à la disposition des chefs d'armées des escadres aériennes de plus en plus nombreuses, on voyait le rayon d'action des aéronefs belligérants s'étendre de plus en plus et des territoires immenses que ni la guerre terrestre ni la guerre maritime n'auraient pu atteindre, se trouvaient exposés aux coups directs des aéronefs ennemis. Du côté des alliés, on peut dire que la moitié du territoire français, le tiers de la Grande-Bretagne et le tiers de l'Italie ont assisté à la guerre aérienne, et sauf l'indignation motivée par les dommages causés aux non combattants, cette extension du théâtre de la guerre sembla légitime.

Les Etats neutres au contraire se sont opposés à ce que le théâtre de la guerre aérienne vînt s'étendre dans leur espace territorial ou dans leur espace maritime territorial.

Par une note communiquée aux Etats limitrophes le 8 août 1914 (1), le Gouvernement suisse fit savoir qu'il

(1) *J. O.*, 10 août 1914.

était interdit aux aéronefs étrangers de survoler le territoire de la confédération. Des instructions militaires des 4 et 10 août 1914, puis du 21 mars et du 22 avril 1916, précisèrent les moyens de défenses énergiques à employer pour empêcher les incursions des avions étrangers au-dessus du territoire suisse (1). Les Gouvernements des Pays-Bas et du Danemark ont également donné l'ordre de s'opposer par les armes au survol des aéronefs belligérants passant au-dessus de leur territoire et de leurs eaux territoriales. Enfin, la Suède et la Norvège ont interdit le passage dans leur espace territorial à moins de permission particulière.

Cette attitude était conforme aux propositions émises avant la guerre par Fauchille, puisque dans l'article 1er de son projet de règlement pour le temps de guerre, on trouve la formule : « Les aérostats militaires des belligérants ne peuvent circuler au-dessus des Etats neutres qu'avec l'autorisation de ces Etats. »

Les belligérants acceptèrent le point de vue des neutres, car à chaque violation de l'espace aérien neutre par leurs aéronefs, ils déclarèrent que les incursions reprochées étaient contraires à leurs intentions, dues à des erreurs ou au brouillard, et présentèrent des excuses. Cependant le Gouvernement anglais, à la suite du raid d'aviateurs anglais sur la station de dirigeables de Friedrichshafen en novembre 1914, tout en présentant ses excuses au Gouvernement suisse, fit observer que ses regrets ne devaient pas être interprétés comme impliquant la reconnaissance d'un droit de souveraineté sur l'espace aérien (2).

Quoi qu'il en soit, qu'elle ait été justifiée par un droit de souveraineté ou par le droit de l'Etat de prendre les mesures propres à sa sécurité, cette interdiction fut admise et, à l'exception des dirigeables allemands qui préférèrent

(1) Voir Louis Rolland, *op. cit.*, p. 82, note.
(2) Louis Rolland, *op. cit.*, p. 83.

passer au-dessus de la Hollande pour aller jeter des explosifs en Angleterre, elle fut généralement respectée. On peut donc dire que la pratique de la dernière guerre a montré que l'espace au-dessus des Etats neutres ne peut être employé par les aéronefs belligérants pour relier les différents points du théâtre de la guerre aérienne. Ceci n'est pas pour surprendre, car on aurait eu peine à concevoir le passage inoffensif d'aéronefs belligérants dans l'espace neutre. Toute rencontre d'aéronefs adverses dans cet espace aurait forcément provoqué un combat dont auraient souffert les personnes et les biens de la surface.

Le théâtre de la guerre aérienne ne pouvant ainsi s'étendre au-dessus des Etats neutres, où se trouve exactement sa limite au voisinage de ces Etats ? A cette question il est impossible de répondre en prenant simplement pour limites les verticales de la frontière terrestre. Le moment exact où l'aéronef arrive à cette verticale ne peut être déterminé avec précision. L'aéronef et la sentinelle à terre ne peuvent s'en rendre compte. En outre, si le combat aérien se fait trop près de la surface frontière, le territoire neutre risque d'en subir les répercussions. On a donc dû établir au point de contact entre un Etat belligérant et un Etat neutre, une zone frontière de protection, interdite à la fois aux aéronefs belligérants et aux aéronefs neutres. C'est ainsi que l'autorité militaire suisse par son ordre du 21 mars 1916 a indiqué la partie de l'espace aérien réservé aux aviateurs suisses au-dessus du territoire national (1). Cet espace est circonscrit de manière à laisser, près de la frontière de l'Etat et en dedans de celle-ci, une zone où aucun aviateur ne pourra évoluer. La surveillance de la frontière aérienne est ainsi rendue plus aisée pour les sentinelles chargées de tirer sur les aéronefs belligérants qui la dépasseraient, et l'on risque moins de confondre les aéronefs suisses avec les étrangers.

(1) Louis Rolland, *op. cit.*, p. 82.

De leur côté, les belligérants donnèrent souvent à leurs aviateurs l'ordre de rester toujours à quelques kilomètres du territoire neutre.

Ainsi, de chaque côté de la frontière théorique, l'Etat neutre d'une part et les belligérants d'autre part, ont laissé libre une certaine zone où ils s'interdisaient d'évoluer, appliquant ainsi le principe de la frontière volume qui s'impose en aéronautique.

C'est la surface limitant cette frontière volume du côté des belligérants qui est la limite extrême du théâtre de la guerre aérienne au voisinage des Etats neutres.

96. b) Le caractère des aéronefs employés. — Au sujet du caractère des aéronefs employés au cours de la grande guerre, nous ne ferons que deux courtes remarques. L'une s'applique aux ballons libres, l'autre aux ballons captifs et aux cerfs-volants.

Pendant le conflit de 1914-1918, les belligérants n'ont pas appliqué les ballons libres ou aérostats à la guerre aérienne. Il y a à cela bien des raisons techniques qui se résument dans l'inefficacité de ces engins mise en parallèle avec les services que l'on peut attendre d'un dirigeable ou d'un avion. Au point de vue juridique, la disparition de l'aérostat est un heureux progrès. Emporté au gré des vents, il ne peut évidemment se soumettre à cette règle de la guerre aérienne qui l'obligerait, comme nous venons de le voir, à respecter l'espace aérien des Etats neutres. Ajoutons, incidemment, que notre observation s'applique également aux lois du temps de paix. L'aérostat est par nature même incapable de se plier à la moindre règle de circulation. S'il doit subsister dans l'avenir, il faudrait lui accorder toutes licences. Mieux vaut le supprimer complètement.

Les belligérants employèrent maintes fois les cerfs-volants et les ballons captifs, ces derniers surtout, pour l'observation de l'ennemi, soit en les plaçant près des lignes de combat, soit en les attachant au pont d'un navire ; ils ont rendu de grands services pour les réglages de tir. Mais leur usage n'a soulevé aucune question de droit aérien. Ils ont été des accessoires des formations qui les utilisaient. Ils ont fait partie du matériel de l'armée de terre. Leur place n'est pas dans l'armée aérienne, et leur existence est à vrai dire sans influence sur le droit aérien.

97. c) Actions exercées par les aéronefs belligérants. — Les actions exercées par les aéronefs belligérants pendant la grande guerre n'ont soulevé aucune question délicate tant qu'il s'est agi d'opérations ayant pour objet la reconnaissance et la destruction des forces militaires ennemies.

La situation est toute différente quand les aéronefs poursuivent leur œuvre au delà de la zone de combat, ce qui se produit dans quatre cas : bombardement des usines travaillant pour la guerre, destruction des moyens de transport, bombardement des villes ouvertes et non défendues, enfin représailles.

98. 1° Bombardement des usines. — La grande guerre s'étant peu à peu transformée en une guerre de matériel, sa prolongation ayant nécessité le renouvellement constant de celui-ci, on peut dire que l'industrie s'est mise presque toute entière au service des armées pendant les hostilités. Dès lors, on a vu des escadrilles dépasser la ligne de combat et pénétrer très avant au-dessus du territoire ennemi dans le seul but d'aller détruire une source de produits et d'engins uniquement destinés à l'approvisionnement des armées.

Dès le 15 août 1914, des avions français allaient attaquer les hangars des zeppelins à Metz. Le 23 septembre,

des avions anglais partis d'Ypres allaient bombarder la station des zeppelins près de Metz et le 24 octobre des avions de la même nationalité se rendirent de Belfort à Friedrichshafen, au bord du lac de Constance, pour y détruire des dirigeables en construction (1). Les années suivantes, cette pratique se développa dans de vastes proportions. Après les usines d'aéronefs, celles de produits chimiques, de construction mécanique, et bien d'autres reçurent la visite des aéronautes des deux partis adverses. Il n'y a rien à objecter aux attaques de cette espèce. Elles sont légitimes en principe. La difficulté cependant est d'atteindre l'objectif désigné et non la population pacifique. La précision du tir étant fonction inverse de la distance, on arrive à cette conclusion que de tels bombardements ne sont admissibles que si l'aviateur qui attaque n'hésite pas à s'approcher assez près pour viser juste. Le jet d'une bombe, lorsque l'aéronef évolue à 2.000 mètres de hauteur, est sans doute d'une réalisation facile, l'aviateur à cette distance ne courant qu'un risque réduit. Mais la précision de ce jet est faible, et dans ce cas, la population occupée à tout autre objet que l'œuvre de guerre, risque d'être atteinte. Au contraire, on ne peut que reconnaître la légitimité d'attaques de cette espèce lorsque le pilote une fois arrivé en vue du but, n'hésite pas à s'en approcher à deux ou trois cents mètres pour atteindre avec certitude son objectif (2).

(1) Charles Lafou, *Les armées aériennes modernes*, p. 199 et suiv.

(2) *Les Ailes* du 9 février 1928 annoncent l'invention d'un nouveau viseur de bombardement qui améliorerait considérablement la précision du tir. Voici ce qu'elles disent de ce nouvel appareil : « Un nouveau viseur, dû aux travaux d'un lieutenant de vaisseau, est actuellement aux essais. Cet appareil permettrait de bombarder, d'une altitude de 3.000 m., un cuirassé en évolution et de l'atteindre une fois sur deux. L'engin doit parer à tous les inconvénients du vieux viseur S. T. Aé. — Or donc, si un tel appareil permet d'atteindre, ne serait-ce qu'une fois sur cinq, un objectif mobile, il permettra à un tireur moyen d'atteindre *à coup sûr* un objectif fixe ».

99. 2° Destruction des moyens de transport. — La destruction des moyens de transport a été l'une des raisons d'être de l'aéronautique pendant la grande guerre. Pour atteindre ce résultat, les aviateurs ont très audacieusement cherché à bouleverser le réseau des voies ferrées sur toute l'étendue du territoire qu'ils pouvaient survoler. A ce point de vue, il n'y a pas eu d'autre limite que la faculté d'évolution de l'aéronef lui-même. Parce qu'une gare, une voie ferrée, un nœud d'aiguillages étaient des éléments indispensables au trafic rapide entre l'armée et les divers points du territoire qui l'approvisionnaient, ces installations étaient des objectifs tout désignés aux coups de l'ennemi. L'aéronef se chargeait d'atteindre ceux qui, par leur éloignement, échappaient à la portée des engins de guerre terrestre ou maritime. Ici encore, rien que de très logique, le devoir de chaque belligérant étant de détruire les moyens militaires de l'adversaire.

La situation est moins claire lorsqu'il s'agit de convois. Des aéronefs ont attaqué des trains en marche. S'il ne pouvait y avoir de doute sur le contenu de ceux-ci, quand le train était dans la zone des armées, il n'en était pas de même à l'intérieur du territoire. Dans ce cas, le pilote ne pouvait, bien souvent, se rendre compte du contenu des trains. Ils étaient susceptibles de ne transporter que des civils ou des approvisionnements pour les villes de l'intérieur. L'attaque de ces trains est donc en principe condamnable. Elle ne serait admissible que dans le cas où l'aéronef assaillant possède la preuve qu'il est en présence d'un transport militaire, ce qui est rare. Il eût été désirable en tous cas que tous les trains non employés aux transports de troupes et d'approvisionnements militaires fussent désignés d'une manière spéciale, par exemple au moyen de peinture blanche sur le toit de toutes les voitures, afin de les mettre à l'abri de l'attaque d'un aéronef

ennemi. Il semble que, pris au dépourvu, on n'ait pas songé à s'entendre sur ce simple moyen de sauvegarde.

100. 3° Bombardement des villes. — Le bombardement aérien des villes ouvertes n'aurait pas dû se produire pendant la grande guerre. Sans doute la question de savoir si l'acte de 1907 et la convention de 1899 liaient les belligérants a été controversée. Il ne faut pas oublier cependant que ces textes ne contenaient que des stipulations conformes aux plus élémentaires règles d'humanité. C'est sans contredit une règle de cette espèce qu'exprime l'article 25 du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus. »

Cette règle d'humanité aurait dû suffire pour empêcher, aussi bien que les coups aveugles de la Bertha à longue portée, ceux des aéronefs employés à l'attaque des agglomérations situées très en arrière de la zone de combat. Il n'en fut rien. La principale raison, invoquée par les empires centraux pour justifier ces actions sauvages, fut le désir de semer la terreur parmi la population. Sans doute, cette explication peut à première vue sembler plausible. Le moral de la population pacifique soutient celui des troupes en campagne, et c'est un but justifié que de chercher à l'ébranler. Mais est-il besoin pour cela de semer la mort dans les rangs inoffensifs ? On s'explique le jet de proclamation semant l'inquiétude et le doute chez ceux qui « tiennent ». Au contraire, le jet criminel de projectiles est une source de haines qui nuisent à l'assaillant au lieu de l'aider (1).

(1) Louis Rolland cherchant à concilier la légitimité du bombardement aérien avec le respect de la population inoffensive, a proposé la formule : « Seuls sont illégitimes et condamnables les bombardements aériens de nature, étant données les circonstances dans lesquelles ils sont opérés.

101. 4° Représailles. — De même que, en présence d'une injustice flagrante, le désir de vengeance prend naissance, l'attaque des populations pacifiques a provoqué des représailles. Au cours de la guerre de 1914, de nombreux bombardements aériens ont été effectués uniquement comme manifestations vengeresses. Les autorités militaires ont même maintes fois officiellement annoncé dans leurs communiqués qu'elles s'étaient livré à des opérations ayant cette cause et cet objet. Ici, nous sortons entièrement du droit de la guerre, la représaille atteignant généralement d'autres personnes que le vrai coupable. Il est impossible de ne pas regretter que l'on ait usé de ce moyen barbare. La seule explication peut se trouver dans le désir d'éviter des maux pires en usant de celui-là. Si l'on a affaire à un ennemi dépourvu de moralité, et qui voit dans la grandeur morale de son adversaire un encouragement à se livrer sans freins aux plus vils instincts, ce dernier aura le droit de mettre fin par la terreur à ces pratiques infâmes. Par la représaille aérienne il frappe la résistance d'un adversaire que les arguments moraux ne pourraient toucher.

102. C) Problèmes actuels : a) Légitimité de la guerre aérienne. — Après cet examen rapide des manifestations de la guerre aérienne au cours du dernier conflit, nous voici parvenu à l'époque présente :

Bien qu'un recul de plus de neuf années nous ait permis quelque apaisement, et que le monde soit bien vite oublieux des malheurs traversés, nous n'avons pu, en parlant de cette guerre nouvelle, en dissimuler l'horreur implacable.

De quoi demain sera-t-il fait ?

à atteindre principalement la population civile ne coopérant pas à la production du matériel militaire ». Louis Rolland, *Les Pratiques de la Guerre Aérienne*, p. 70.

Sans doute le nombre des aéronefs s'est restreint depuis l'armistice, car ce sont de fragiles engins que l'inactivité détruit (1). Mais, s'ils sont fragiles, ils sont aussi bien aisés à construire. Et la technique aéronautique poursuit ses progrès inlassablement. Les aéronefs militaires de demain porteront des tonnes d'explosifs à des vitesses inouïes. Toutes les grandes nations rivalisent d'empressement pour s'assurer en cas de danger des flottes aériennes puissantes. Celles dont les constructions aéronautiques sont provisoirement entravées pourront, en cas de conflit, acheter des flottes aériennes à l'étranger, rien n'étant plus aisé que de livrer des aéronefs par la voie des airs d'un bout à l'autre du continent. Cet engin nouveau qui domine tout, qui peut tout détruire, qui est presque insaisissable, serait le roi de la guerre, le jour où l'imprévoyance ou la brutalité d'un gouvernement déchaînerait un nouveau conflit.

Que peut le juriste en présence d'une semblable éventualité ? Devant l'horreur qu'il entrevoit, son premier devoir n'est-il pas de poser la question : la guerre aérienne est-elle légitime ? (2) Sans doute — nous l'avons vu — la question ne semble pas nouvelle. Elle avait avant guerre été résolue par la formule hésitante de l'Institut de Droit International. « La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou les propriétés de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. »

(1) Dans un discours prononcé le 13 janvier 1928, M. Soreau, président de la Société des Ingénieurs Civils, indiquait qu'en 1914 la France possédait « en tout 134 avions, tout juste aptes à la reconnaissance, et que le Grand Etat-Major se réserva ». En 1918, l'armée française avait 7.000 appareils et plus de 12.000 pilotes. L'orateur donnait les chiffres suivants relatifs au nombre d'avions militaires possédés actuellement par les principales puissances : Etats-Unis : 1.600; France : 2.000; Grande-Bretagne : 1.600; Italie : 1.650.

(2) Tel est le sujet de l'enquête à laquelle nous nous sommes livré, auprès d'un certain nombre de personnalités : philosophes, hommes d'Etat, jurisconsultes et savants. Leurs réponses ont été réunies en un volume, paru en 1925, sous le titre : *Légitimité de la Guerre Aérienne.*

La revue que nous venons de faire des moyens de la guerre aérienne et de la manifestation de ceux-ci au cours du dernier conflit montre surabondamment que cette formule n'est plus suffisante. Ceux même qui la firent adopter ne pourraient certainement plus la défendre à la lumière du progrès aéronautique réalisé au cours des douze dernières années.

Lorsqu'on parle de la guerre terrestre ou de la guerre maritime, on précise par le qualificatif ajouté au mot guerre, le lieu des hostilités, la guerre terrestre comprenant les hostilités sur le territoire, la guerre maritime comprenant celles qui s'effectuent sur les mers et dans les flots (guerre sous-marine). La guerre aérienne au contraire ne peut se limiter au milieu atmosphérique où elle s'exerce : même si son objectif est la suppression d'un aéronef par un autre et si la lutte des deux adversaires se maintient dans l'espace, ses effets de destruction s'étendent sur le milieu sous-jacent.

La question de savoir si la guerre aérienne est permise est donc dominée par une constatation de fait : l'impossibilité pour cette guerre d'exister sans dommages pour ceux qui n'y participent pas. Elle ne pourra par conséquent être légitime que si elle l'est à la fois dans ses moyens et dans ses effets sur les non combattants.

Pour les moyens, il n'y a pas d'objections graves. Dès l'instant où la guerre n'a pu être évitée, il est légitime que les belligérants emploient tous les moyens que la science met à leur disposition pour détruire le plus vite possible les forces de l'adversaire.

Pour les effets, la situation est toute différente. Si l'exercice de la guerre aérienne est tel qu'il soit impossible d'imaginer des combats dans l'air sans dommages pour les sous-jacents, il en résultera nécessairement qu'un procédé guerrier qui semblait justifié dans ses moyens et dans son but

apparaîtra comme inadmissible en raison des effets qu'il entraîne.

C'est le cas de l'aéronef. Il est le plus brutal et le plus aveugle des engins guerriers. Sa puissance n'a pas de limite. Il peut n'être qu'un point au haut des nuées et lancer la foudre à dix lieues au-dessous de lui. Il met en péril le territoire tout entier. Voilà l'évidence à laquelle on doit se plier.

Nous arrivons donc à cette conclusion qu'il serait désirable de supprimer l'emploi de l'aéronef en temps de guerre.

Mais cette conclusion ne nous avance guère, car elle provoque malheureusement une question immédiate à laquelle nous ne pouvons répondre affirmativement : l'aéronef peut-il être supprimé ? Peut-on, fermant les yeux à tous les avantages qu'il procure pour l'aisance des communications rapides en temps de paix, faisant son deuil de la conquête de l'espace qui donne à l'homme tant de fierté — peut-on par raison supérieure d'humanité l'empêcher de naître en temps de paix pour n'avoir pas à redouter son intervention en temps de guerre ? Peine perdue ! Rien n'est plus aisé à construire qu'un avion. L'assemblage de quelques longerons et de quelques toiles dans un atelier quelconque, permettra l'envol d'un pilote au lendemain d'une déclaration de guerre. Ce serait se leurrer étrangement, et par suite mettre sa patrie en danger, que de défendre une utopie de cette espèce.

Peut-on empêcher l'aéronef de combattre ? Mais il faut alors l'attaquer dans son élément même, et c'est ouvrir soi-même la guerre dans les airs.

A cette situation, point de remède possible, en dehors des arguments dont on peut user pour gagner le monde à l'idée de paix, et à celle d'arbitrage en cas de difficultés. Faire le procès de la guerre aérienne, c'est faire celui de la guerre

elle-même, et ce n'est pas le lieu de nous y arrêter, malgré le vif intérêt qu'il présente. Mais tant qu'il y aura des guerres, l'aéronautique y jouera désormais le premier rôle, et la population pacifique se trouvera complètement exposée à ses coups. Il vaut mieux reconnaître cette situation dans l'espoir qu'elle aidera les Etats à se tourner davantage vers l'arbitrage par crainte des horreurs d'une guerre qui ne respectera rien.

Il ne serait pas d'ailleurs dans les traditions du droit international de se déclarer impuissant en cette matière. L'obstacle matériel d'une découverte ne doit pas interrompre la mission de l'internationaliste. Il doit user jusqu'aux plus faibles chances de parler à la raison, et pour aboutir à des propositions bienfaisantes, il ne doit jamais considérer les progrès scientifiques comme des ennemis devant lesquels sa tâche doit plier, mais comme les jalons qui lui montrent des chemins nouveaux. Nous allons voir que telle a bien été sa conduite depuis la fin du grand conflit mondial.

103. b) La réglementation de la guerre aérienne depuis 1919. — Dans ce domaine, le droit international s'est vu rapidement débordé par les pratiques de la dernière guerre. Des juristes ont cependant entrepris courageusement d'édifier un nouveau rempart pour enrayer les débordements d'une sauvagerie sans nom, exercée contre les non-combattants, et pour empêcher un nouveau recul de la civilisation. Les Etats, eux-mêmes, ont compris qu'ils devaient prendre l'initiative de semblables efforts s'ils ne voulaient pas s'exposer à sombrer à leur tour.

Au lendemain de la guerre, profitant de la réunion à Paris des représentants d'un certain nombre d'Etats rassemblés pour la confection d'un nouveau statut de l'Europe, les grandes puissances élaborèrent une convention aérien-

ne, mais il fut décidé qu'on n'aborderait pas la question de la réglementation de la guerre aérienne (1).

Peu ne s'en fallut qu'il n'en fût de même trois ans plus tard lors de la Conférence de Washington, qui fut réunie sur l'initiative du Président Harding du 12 novembre 1921 au 6 février 1922 pour limiter les armements. Après avoir essayé d'étudier la réduction des armements aériens la Conférence y renonça, et décida qu'une nouvelle Conférence réunie spécialement à cet effet et composée de juristes serait chargée d'élaborer un projet de réglementation de la guerre aérienne.

Mais sans attendre la réunion de cette Conférence des organismes privés s'attaquèrent résolument à ce problème.

104. Travaux des associations internationales. — L'International Law Association, lors de sa vingt-neuvième Conférence tenue à Portsmouth en mai 1920, décida qu'un Sous-Comité préparerait pour la session suivante qui devait se tenir à Buenos-Ayres en 1922, un projet concernant la guerre aérienne. Du reste, ce projet ne fut étudié qu'en partie à Buenos-Ayres. Ainsi que nous l'avons dit plus haut (2), il donna lieu à la rédaction de huit articles (3) qui se bornaient à indiquer certains principes généraux, dont les lois ou accords internationaux pourraient s'inspirer.

(1) L'article 38 de la Convention du 13 octobre 1919 est ainsi rédigé : « En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres ».

(2) Cf. *supra*, p. 83 et s.

(3) Voir le texte de ces articles dans la *Rev. Jur. Int. Loc. Aér.*, 1922, p. 432 et s. — Au V^e^ Congrès International de Législation Aérienne du Comité Juridique International de l'Aviation, réuni à Prague en 1922, M. Hobza a critiqué la définition de la guerre aérienne adoptée par la Conférence de Buenos-Ayres. Il observe : 1° que la guerre aérienne n'est pas seulement une attaque faite en temps de guerre; 2° que cette attaque peut ouvrir les hostilités; par conséquent, il n'est pas logique, à son avis, de dire que « la guerre aérienne est une attaque faite en temps de guerre ». Cf. Compte rendu du V^e^ Congrès, p 224.

Les règles de procédure et les sanctions étaient mises de côté. Le principe qui a présidé à la rédaction de ces articles est celui qu'avait adopté l'Institut de Droit International à sa session de Madrid en 1911 : « La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou la propriété de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. »

Les mêmes lois qui régissent ces derniers genres de guerre, doivent également s'appliquer à la guerre aérienne. La préoccupation essentielle du Comité de Buenos-Ayres fut d'éviter les bombardements aériens des lieux habités par des civils, effectués dans le but de terroriser la population pacifique et d'affaiblir la force morale de la nation tout entière.

Le Comité conserve la distinction entre une ville ou une maison défendue ou non défendue, bien qu'il semble dans ce cas difficile d'assimiler un bombardement aérien à un bombardement terrestre ou maritime. Sur mer, le Comité interdit le bombardement aérien des navires marchands d'un belligérant, et cela par assimilation aux lois de la guerre maritime. Celles-ci interdisent, au nom des principes humanitaires, de détruire ou de couler des navires marchands sans que la vie de l'équipage et des passagers ne soit sauvegardée. Une attaque du haut des airs exercée contre un navire ne permet pas ou très difficilement d'assurer la protection des personnes qui se trouvent à bord ; par conséquent, à moins d'une initiative d'attaque de la part du navire lui-même, tout bombardement est interdit.

Les règles adoptées à Buenos-Ayres furent modifiées à la Conférence de Stockholm en 1924 et mises en harmonie avec le rapport de la Commission des juristes de La Haye dont il sera question plus loin, mais les bases en restèrent les mêmes. Le nouveau projet comprend treize articles (1).

(1) Voir le texte de ce projet à l'annexe IX, p. 269.

La définition des objectifs légitimes d'attaques aériennes contenue dans le nouvel article 5 a été remaniée dans un sens restrictif ; seuls les objectifs de caractère militaire ou utilisés pour les besoins de l'armée peuvent être attaqués par la voie des airs. Le but de cette réglementation est toujours de préserver la population civile des bombardements aériens ayant pour seule fin de semer la panique dans son sein.

Les dispositions relatives à l'attaque, au droit de visite, de perquisition et de capture des navires marchands ont été maintenues, bien que la Commission des juristes de La Haye n'ait pas pris parti en cette matière par suite des objections formulées par la délégation hollandaise.

L'article 12 se montre de même plus rigoureux que le rapport de la Commission en stipulant que « l'infraction commise par les citoyens de n'importe quel Etat à l'un quelconque de ces articles ou des lois et coutumes de guerre applicables à la guerre aérienne sera jugée comme crime de guerre et punie comme tel ».

L'article 13 décide par contre, en accord avec les juristes de La Haye, que l'Etat sera responsable pécuniairement des dommages causés aux personnes ou aux propriétés du fait de cette infraction. Mais il ajoute que la Cour Permanente de Justice Internationale de La Haye aura compétence exclusive, en l'absence d'autres traités ou conventions contraires, pour la détermination de ces dommages.

La question de la réglementation de la guerre aérienne figure également au programme du Code de l'Air que le Comité Juridique International de l'Aviation élabore peu à peu. La question fut effleurée au Congrès de Monaco en 1921 à propos du silence de la Convention de 1919 sur cette question. Il fut décidé que la discussion serait renvoyée au Congrès suivant qui devait se réunir à Prague en 1922. A ce Congrès le problème ne fut pas abordé, aucun

texte n'étant encore suffisamment au point. L'un des membres cependant, M. Hobza, recommanda que le Comité se contente d'indiquer dans son Code de l'Air les règles principales, sans s'arrêter à une réglementation de détails trop facilement vouée à être méconnue dans la pratique. Pour lui le but de toute réglementation pratique doit être le suivant :

1° Défense de la population civile ou pacifique contre les aéronefs. Il convient pour cela d'interdire l'attaque des villes, villages ou maisons n'ayant pas de caractère essentiellement militaire, et celle des navires marchands à moins d'initiatives d'attaques ou de résistance de leur part.

2° Limitation des moyens de nuire à l'ennemi dans l'intérêt de l'humanité. A cet effet il doit être interdit d'attaquer les hôpitaux ou navires-hôpitaux, de se servir de poisons ou armes empoisonnées ou propres à causer des maux superflus.

3° Unification de certaines règles du droit de la guerre relatives, notamment, à la notion d'aéronefs ennemis et d'aéronefs neutres, aux signes distinctifs à porter par les aéronefs commerciaux et militaires, à la contrebande de guerre, etc.

4° Institution d'une cour criminelle internationale pour frapper de sanctions les crimes de la guerre aérienne.

Au Congrès de Rome en 1924 la discussion fut reprise, puis interrompue et la question renvoyée au Comité directeur. Les délégués ont estimé que leur information n'était pas suffisante et que d'autres problèmes relatifs à la législation aérienne internationale en temps de paix demandaient à être étudiés en premier lieu.

Le VII[e] Congrès tenu à Lyon en 1925 s'est borné au vote de résolutions concernant l'avion sanitaire en cas de guerre aérienne, résolutions qui ont été recommandées à

l'attention de la XII[e] Conférence Internationale de la Croix-Rouge (1).

Il est intéressant également de noter que le 22 novembre 1920 le Comité International de la Croix-Rouge a adressé à l'Assemblée de la Société des Nations pendant sa réunion à Genève une lettre demandant « la limitation de la guerre aérienne à des buts exclusivement militaires, tels que les combats entre éclaireurs et l'interdiction du lancement sur les villes de projectiles qui portent la mort au milieu d'une population paisible de femmes et d'enfants étrangers à la guerre » (2).

105. Conférence de Washington pour la limitation des armements. — Nous arrivons maintenant au principal effort qui ait été fait pour donner à la guerre aérienne une réglementation spéciale et complète. Lors de la Conférence de Washington en 1922, les représentants des puissances participantes : les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France, l'Italie et le Japon tombèrent d'accord pour limiter les armements maritimes, pour interdire l'emploi de sous-marins en vue de la destruction des navires marchands, et l'usage en temps de guerre de gaz asphyxiants ou toxiques ; mais ils n'osèrent pas jeter le même interdit sur les aéronefs. Le rapport du Comité des aéronefs, après

(1) Voir le texte de ces résolutions à l'annexe X, p. 274. La douzième Conférence Internationale de la Croix-Rouge réunie à Genève du 7 au 10 octobre 1925 a adopté un projet de convention additionnelle à la Convention de Genève de 1906 et à celle de La Haye de 1907 pour l'adaptation à la guerre aérienne des principes de la Convention de Genève, dans lequel elle a pris en considération les principes qui lui étaient ainsi soumis. Cf. *Compte rendu de la douzième Conférence Internationale de la Croix-Rouge.*

(2) Cf. Fauchille. *Traité de Droit International Public*, tome II, 1921, p. 602. Parmi les auteurs qui s'occupèrent également de rechercher les bases d'une réglementation de la guerre aérienne il faut citer, entre autres, Adriano Anthero, *O Direito Aereo*; James Garner, *La réglementation internationale de la guerre aérienne*; Bouruet-Aubertot, *Les bombardements aériens;* Capitaine de Vaisseau Yvon, *La guerre aérienne (Contribution à l'étude de ses lois).*

avoir étudié la possibilité de limiter les constructions de dirigeables et d'aéronefs, civils, commerciaux ou militaires, aboutit à cette conclusion qu'une telle limitation était impraticable, car elle aurait pour résultat de tuer l'aéronautique.

Le 4 février 1922, la Conférence décida de réunir ultérieurement une Commission de juristes qui aurait pour mission :

1° d'examiner si les règles existantes du Droit International s'appliquent d'une manière adéquate aux méthodes d'attaque et de défense qui résultent de l'introduction et du développement depuis la Conférence de La Haye en 1907 de nouveaux engins de guerre ;

2° au cas où les règlements existants seraient insuffisants, de rechercher quelles modifications il y aurait lieu d'y apporter, pour les incorporer au Droit des Gens.

106. Projet de la Commission des juristes de La Haye. — La Commission se réunit du 11 décembre 1922 au 20 février 1923 au Palais de la Paix à La Haye. En plus des cinq puissances présentes à Washington se trouvaient les représentants des Pays-Bas.

Le projet auquel aboutit la Commission de La Haye est divisé en 62 articles (1). Dans l'élaboration de ce projet, les juristes ont compris qu'il ne s'agissait pas, comme certains auteurs l'avaient conseillé, d'assimiler la guerre aérienne à la guerre terrestre ou à la guerre maritime, ou encore de la considérer comme un accessoire de l'une ou de l'autre. Si, pour créer un droit nouveau, on peut se servir parfoir des principes déjà en vigueur pour d'autres réglementations, il ne faut pas se borner à ne faire qu'un travail d'adaptation.

(1) Voir le texte de ces articles à l'annexe XI, p. 285.

107. 1) Principes généraux. — Le projet de la Haye part du principe de la souveraineté absolue exercée par les Etats sur l'espace atmosphérique qui recouvre les territoires et les eaux territoriales.

Les restrictions de libre passage du temps de paix n'existent plus. Par conséquent, tout Etat belligérant ou neutre peut en temps de guerre interdire le survol de son territoire (art. 12). Ce principe permettrait à l'Allemagne en cas de conflit entre les Etats-Unis et le Mexique, par exemple, d'interdire aux aéronefs le survol de son territoire. Le projet ne parle que de l'espace atmosphérique soumis à la juridiction des Etats ; il faut en conclure à l'assimilation des frontières aériennes aux frontières terrestres ou maritimes, et considérer notamment comme air libre tout l'espace qui domine la mer libre. Au voisinage des eaux territoriales, un aéronef aurait donc implicitement la faculté de se livrer à des observations ou de prendre des photographies.

Le projet a créé une situation privilégiée pour l'aéronef employé dans un but sanitaire. L'article 17 dit que : « les principes posés par la Convention de Genève de 1906 et par la Convention pour l'adaptation de la dite Convention à la guerre maritime de 1907, doivent s'appliquer à la guerre aérienne et aux ambulances aériennes, ainsi qu'au contrôle exercé sur ces ambulances aériennes par les commandants belligérants. — Pour jouir de la protection et des privilèges accordés aux formations sanitaires mobiles par la Convention de Genève de 1906, les ambulances aériennes doivent porter, en plus de leurs marques distinctives normales, l'emblème distinctif de la Croix-Rouge. »

108. 2) Nationalité et marques. — D'après l'article 10 du projet de La Haye, chaque aéronef ne peut avoir qu'une nationalité. Des marques distinctives aussi apparentes que

possible doivent permettre l'identification de l'aéronef, tant au point de vue de sa nationalité que de son caractère militaire. Le changement de marques doit être notifié aux autres Etats. L'usage de fausses marques est interdit. Les aéronefs militaires, c'est-à-dire ceux qui sont commandés par une personne dûment commissionnée et pilotés par des militaires, peuvent seuls exercer les droits des belligérants. La transformation d'un aéronef public ou privé en aéronef belligérant ne peut être faite que dans la juridiction de l'Etat auquel il appartient et non en haute mer. En fait, comme l'ont démontré les dernières hostilités, la navigation aérienne en temps de guerre d'un aéronef public non militaire, au-dessus des zones de combat ou même à l'intérieur du pays en état de guerre est presque rendu impossible. En effet ce n'est pas seulement le droit de lancer des projectiles que l'on refuse à un aéronef non militaire, mais aussi toutes facultés de voir, d'observer, de photographier, de fournir des renseignements susceptibles de nuire à un belligérant ou d'en favoriser un autre. On lui reconnaît cependant le droit de lancer des tracts de propagande.

109. 3) Hostilités. — La Commission de La Haye a reconnu que l'emploi de projectiles traçants ou explosifs par ou contre un aéronef n'était pas interdit et que cette disposition s'appliquait à tous les Etats parties ou non à la Déclaration de Saint-Pétersbourg de 1868 (art. 18) (1).

Quant à la question des bombardements aériens, l'une des plus importantes et des plus controversées, elle donna lieu à la rédaction de plusieurs règles (art. 22 à 26). Dans ce domaine, la dernière guerre fournissait malheureuse-

(1) Les Parties contractantes s'engageaient, par la Déclaration de Saint-Pétersbourg du 11 décembre 1868, « à renoncer mutuellement, en cas de guerre entre Elles, à l'emploi par leurs troupes de terre ou de mer de tout projectile d'un poids inférieur à 400 grammes, qui serait ou explosible ou chargé de matières fulminantes ou inflammables. »

ment des exemples variés et nombreux. Les juristes n'avaient qu'à se remémorer les excès commis pour tenter d'en empêcher le renouvellement. Aussi furent-ils d'accord pour interdire les bombardements qui n'auraient pour but que de terroriser la population civile ou de détruire les biens de caractère non militaire.

De même qu'on considère comme illégitime un acte de guerre accompli par un non combattant et qu'on n'hésite pas à appliquer à ce dernier les sanctions les plus rigoureuses, de même il est logique de ne pas exposer ce non-combattant aux dangers des armes ennemies. L'immunité du non-combattant doit être respectée aussi bien dans la guerre aérienne que dans la guerre terrestre ou maritime.

Il faut rejeter la théorie qui a parfois été soutenue, à propos de la dernière guerre, et qui tente de démontrer que la distinction entre combattants et non-combattants ne peut plus être admise, avec les principes modernes de la guerre. On n'est plus, dit-on, en face d'un conflit entre deux armées, mais entre deux nations qui recherchent non une supériorité imposée par la force, mais une extermination de la nation ennemie (1).

Employé comme moyen de contrainte ou de représaille, le bombardement est également interdit.

Passant aux choses qu'il est permis de bombarder, les juristes de La Haye, par analogie avec les principes adoptés par l'Institut de Droit International de Madrid en 1911 et confirmés par l'International Law Association à Buenos-Ayres en 1921 et à Stockholm en 1924, ont conservé les principes qui sont à la base des réglementations de la guerre terrestre et maritime. Toutefois, ils n'ont pas voulu reprendre l'ancienne distinction entre les villes, ou lieux habités, défendus ou non défendus. Comme le fit remarquer

(1) Cf. Fauchille, *op. cit.*

Fauchille, il ne s'agit plus pour l'aéronef, qui attaque une ville de l'occuper ou d'en prendre possession, mais uniquement de la détruire. Du reste, à part l'artillerie antiaérienne à tir vertical, la ville attaquée ne peut pas se défendre contre un avion.

L'article 24 énumère les objectifs permis aux attaques aériennes : forces militaires, ouvrages militaires, établissements ou dépôts militaires, usines constituant des centres importants et bien connus comme employés à la fabrication d'armes, de munitions et de fournitures militaires caractérisées, lignes de communications ou de transports employées à des buts militaires.

Ainsi que le remarque Garner (1), il manque à cette énumération les gares de chemins de fer. Mais ne sont elles pas comprises dans les « lignes de communication » ?

Fauchille y voudrait voir ajoutés les édifices utilisés comme siège du Gouvernement ou de ses représentants. Mais ne serait-ce pas alors créer une troisième classe de personnes intermédiaires entre les combattants et les non-combattants. Ce serait exposer des personnes n'exerçant aucune fonction publique à être victimes d'un bombardement aérien. Une bombe lancée de nuit, par exemple, sur un ministère ou un édifice servant à la réunion d'un Parlement atteindrait vraisemblablement des employés subalternes dépourvus de tout caractère combattant ou politique.

L'article 24 crée une distinction entre la zone des opérations militaires terrestres et celle qui s'en trouve éloignée. Il est logique d'admettre que dans la zone voisine des hostilités, la population civile est moins dense et que, par conséquent, on doit dans les actes de guerre en tenir un compte plus restreint qu'à l'intérieur. Mais les nouvelles

(1) Garner, *op. cit.*

pratiques de la guerre moderne ont démontré qu'une assez grande partie de la population civile, en temps de guerre, travaillait pour la défense nationale ; son rôle est aussi important, bien qu'elle ne combatte pas, que celui des armées proprement dites. Cette partie de la population qui travaille dans des usines de guerre est, selon le rapport de la Commission de La Haye, légitimement soumise aux bombardements aériens. Ce qui donne à penser que les ouvriers d'usines de guerre sont assimilés aux combattants; or, ces ouvriers comprennent non seulement des hommes, mais aussi des femmes et des enfants.

Enfin toute une population inoffensive habite dans le voisinage immédiat de ces usines, elle est susceptible de subir des bombardements aériens.

Le paragraphe 3° de l'article 24 recommande bien aux aviateurs de s'abstenir de semblables bombardements si la population civile doit en souffrir, mais l'observation stricte de cette prescription amènerait l'interdiction de tous bombardements d'objectifs non exclusivement militaires et situés à proximité des lieux habités.

Il faut avoir le courage de limiter à la zone de combat les opérations de guerre, ou alors ne plus faire de distinction entre les combattants et les non combattants.

Mais quand les nations voudront-elles placer l'intérêt de l'humanité avant leur intérêt personnel?

La Commission de La Haye a affirmé le principe du respect dû aux édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences et à la bienfaisance, aux monuments historiques, aux hôpitaux et aux navires-hôpitaux. Des signaux très apparents de nuit et de jour doivent les désigner à l'attention des aéronefs. Une aire de protection de 500 mètres autour de la périphérie des monuments d'une grande valeur historique pourra être stipulée par les Etats qui le désirent, à condition qu'ils s'abstiennent d'utiliser ces monu-

ments et la zone qui les entoure pour des fins militaires et qu'ils acceptent de se soumettre à un régime spécial de contrôle.

Cet essai timide est un premier pas vers la création de zones neutralisées plus vastes où la population civile pourrait se réfugier. En 1922, la délégation chinoise réclamait cette solution à la Société des Nations (1). Ce que l'on institue pour des blocs de pierre, si artistement assemblés qu'ils soient, ne pourrait-on pas l'instituer pour des milliers d'êtres humains qui ne participent pas à la guerre ?

Il sera plus facile à un aviateur d'éviter de grandes zones que de faire du haut des airs une distinction méticuleuse entre les divers objectifs qu'il a ou non le droit de bombarder.

110. 4) Rapports entre belligérants et neutres. — Une question qui retint particulièrement l'attention de la Commission de La Haye fut celle des rapports entre belligérants et neutres.

En pratique, aucun vol d'aéronef civil, qu'il soit neutre ou belligérant, n'est possible au-dessus du théâtre des hostilités. Cependant, le projet a cru régler la situation. Le belligérant peut leur intimer l'ordre d'atterrir immédiatement, et dans le cas où ils n'obéiraient pas à cette injonction, ouvrir le feu sur eux. Seuls les passagers qui ne seront pas aptes au service militaire seront relâchés. Mais on accorde toute faculté au belligérant soit de différer cette libération, si ses intérêts militaires l'exigent, ce qui constituerait un prétexte facile à invoquer, soit de retenir prisonniers les membres de l'équipage et les passagers qui, par leur conduite au cours du dernier vol auraient été d'une assistance spéciale et active pour l'ennemi.

(1) Cette démarche a été signalée par le général Faure dans la *Revue des Deux-Mondes* du 1er septembre 1923.

Réciproquement les belligérants ont des devoirs vis-à-vis des Etats neutres. Bien des auteurs ont cherché à définir ces droits et ces devoirs (1). Tandis que les uns s'appuient sur la souveraineté aérienne, et comme dans le domaine de la guerre terrestre, exigent pour l'Etat le devoir d'interdire le survol de son territoire par un aéronef militaire belligérant, d'autres assimilent l'atmosphère à la mer libre, et par analogie avec la guerre maritime, ne veulent pas qu'on impose ce devoir aux Etats neutres et demandent qu'on leur laisse la faculté d'interdire ou non de tels vols.

Le projet de La Haye, dans ses articles 12, 39, 40 et 42, reconnaît aux neutres le droit et le devoir d'interdire le vol d'aéronefs militaires belligérants au-dessus de leur territoire. On écarte donc l'exemple tiré des règles de la guerre navale. Une exception cependant subsiste : l'aéronef qui se trouve sur un navire porte-avion peut pénétrer dans les eaux territoriales neutres.

Enfin, la livraison directe ou indirecte d'appareils ou de fournitures de la part d'un Etat neutre à un belligérant est considérée comme une assistance hostile. Les Etats neutres ne sont pas tenus d'empêcher leurs nationaux d'effectuer de telles fournitures, mais ces derniers le font à leurs risques et périls, les appareils et accessoires aéronautiques étant contrebande de guerre. Mais ce principe admis, il restait à en voir la portée pratique. Que se passerait-il en temps de guerre ? Des industriels neutres, travaillant pour le compte d'Etats belligérants, peuvent construire des armes et des appareils militaires prêts à entrer en action au sortir de la frontière de l'Etat neutre. Il fallait donc parer à ce danger. Aussi oblige-t-on les Etats à s'opposer par tous les moyens à de tels actes (art. 46).

(1) Cf. Emilio Morpurgo, *Les droits et les devoirs des Etats neutres en ce qui concerne les aéronefs des puissances belligérantes.* Rev Jur. Int. Loc. Aér., 1923, p. 497.

111. 5) Visite et capture. — Les derniers articles du projet de La Haye traitent de la visite et de la capture des aéronefs. L'aéronef privé ennemi est sujet à capture en toute circonstance, tandis qu'un aéronef privé neutre n'est susceptible que de visite en tout temps et ne peut être soumis à capture que dans certains cas bien déterminés. Le belligérant capteur peut saisir l'aéronef neutre pris en faute, il peut s'emparer des marchandises saisies à bord, et détruire l'appareil ; toutefois il doit exposer les motifs et les preuves qui justifient son acte à un Tribunal des prises, afin que le Gouvernement neutre puisse présenter ses réclamations. L'extrême urgence ou le cas de nécessité militaire impérieuse autorisent seuls la destruction de l'appareil, avant que le Tribunal des prises ne soit saisi.

Ne manque-t-il rien au projet de la Commission des Juristes de La Haye ? Aucun acte n'a la prétention d'être parfait, et celui-ci, pas plus qu'un autre, ne saurait être à l'abri des critiques. Nous croyons qu'il constitue cependant la première tentative vraiment sérieuse, complète et viable de réglementation de la guerre aérienne. (1)

Peut-être certaines précisions sont-elles encore laissées dans l'ombre. Certaines parties ne se détachent pas encore bien nettement du cadre de l'ensemble ; et surtout aucune sanction, pourra-t-on objecter, ne vient appuyer les règles posées. Mais, des sanctions en droit international sont-elles bien utiles ? Où se trouve la gendarmerie internationale capable de faire observer les conventions internationales ? On peut, il est vrai, faire surgir l'épouvantail des représailles ; mais alors, on s'engage dans une voie qui nous mène bien loin du but que s'est donné le droit international.

(1) Bien que ce projet ait été soumis à l'examen des divers Gouvernements, aucune suite ne lui a été donnée jusqu'ici.

Ne faut-il pas plutôt faire confiance à l'esprit d'entente des Etats, à leur souci de rechercher au-dessus d'eux-mêmes les principes humanitaires qui limitent les causes de conflits et qui en restreignent la portée. Si les derniers efforts tentés pour jeter bas les bases d'une réglementation de la guerre aérienne, en particulier ceux que nous venons de signaler, en appellent d'autres, on peut cependant conclure qu'un grand pas a été fait, et que nous nous trouvons actuellement en présence de profondes et solides fondations sur lesquelles on peut, sans crainte, édifier une construction durable.

112. c) Zones de respect. — En terminant, notre désir est d'étudier d'un peu plus près cette question des zones de respect à laquelle la Commission des juristes de La Haye a, comme nous l'avons vu, fait une modeste place dans son rapport.

Nous ne pouvons nous résoudre comme nous y amène la guerre aérienne à accepter qu'en cas d'hostilités le territoire tout entier soit exposé à des attaques par la voie des airs. Nous ne pouvons admettre que le seul abri des populations pacifiques, des enfants, des femmes, des vieillards, des blessés ramenés à grand peine vers les hôpitaux de l'intérieur, puisse être trouvé dans des galeries souterraines. L'humanité ne peut remonter à l'âge des cavernes. Il doit être possible de trouver un remède à cette situation barbare. Il faut le chercher dans une mesure susceptible d'être accueillie avec empressement par tous les Etats, dont ils puissent saisir l'avantage, en temps de guerre surtout. Il nous semble que cette mesure doit être dans l'établissement de zones interdites à la guerre aérienne, que nous appellerons zones de respect. Nous entendons par là qu'au début des hostilités chacun des belligérants déterminerait une certaine portion du territoire où les hostilités par la voie

des airs seraient interdites. Il résulterait immédiatement de cette détermination que non seulement la guerre aérienne, mais l'évolution d'aéronefs quelconques seraient interdites dans l'espace atmosphérique ainsi déterminé, et ceci pour les aéronefs de toute nationalité, afin qu'aucune fraude ne soit possible. Si l'on en restait là, on pourrait objecter que le territoire situé au-dessous de cette zone de respect pourrait alors servir aux fabrications de guerre, à l'entraînement des troupes, et par conséquent collaborer en toute sécurité au succès des opérations militaires, aucune observation par voie aérienne et aucune attaque de l'ennemi n'y étant possible. Il faut donc aller jusqu'au bout des conséquences. Il faut que dans cette zone l'Etat belligérant s'interdise toute collaboration à l'œuvre de ses armées. Un Etat neutre désigné par l'adversaire, ou un organisme international de contrôle pourrait veiller à l'exécution loyale de cet engagement. Les usines travaillant pour la guerre, les casernes, les camps d'entraînements, le matériel, les approvisionnements destinés aux armées, et tous les organismes collaborant d'une manière quelconque à la défense nationale devraient être placés en dehors de cette zone. Il doit être bien entendu en effet que tous les citoyens qui participent directement ou non à la marche des hostilités, ne peuvent être mis à l'abri de la guerre aérienne. L'expérience de la grande guerre, où le régime des mobilisés en usine a été appliqué sur une grande échelle, justifie d'ailleurs cette mesure (1).

(1) Le professeur Ripert voudrait que cette neutralisation s'étendit au pays tout entier, non compris la zone des opérations militaires qui serait libre pour l'aviation. Il réfute ainsi les objections qui, d'avance, pourraient être faites à cette idée : « On objectera que dans ce territoire il y aura « des formations militaires, des usines de guerre, des voies ferrées d'une « importance capitale. Les aurait-on atteint si l'aviation n'avait pas été « inventée ? Il s'agit justement d'empêcher que les hommes ne mésusent « d'une merveilleuse invention. D'ailleurs à l'heure actuelle, les belli- « gérants font bien appel aux ressources de toute nature qu'ils peuvent « trouver dans les pays neutres. Il y a dans ces pays des usines de guerre

Que l'on n'objecte pas que, dans ces conditions, les belligérants seront tentés de déclarer zone de respect une portion trop étendue de leur territoire. Ils n'y trouveraient point d'avantages, car la zone de respect est une force perdue pour la défense nationale et par conséquent leur intérêt serait de la déterminer aussi peu étendue que possible.

Pour la même raison, l'intérêt des belligérants serait de placer la zone de respect le plus loin possible des champs de bataille pour que la présence de ce territoire fermé aux mouvements de troupe ne gêne pas les mesures à prendre par les commandements d'armée.

On pourra objecter enfin que les déplacements de la ligne du front de bataille au cours d'un conflit risqueraient de rendre nécessaires des modifications de la zone de respect.

Nous remarquerons d'abord que ces modifications n'auraient rien d'irréalisables. Mais notre réponse sera surtout qu'il ne faut pas s'imaginer qu'une nouvelle guerre sera à l'image de la dernière. Nous avons déjà fait observer que l'aéronautique militaire n'a cessé de se développer d'une façon prodigieuse au cours de la grande guerre. Au moment de l'armistice on construisait plus d'avions militaires en un mois que l'on n'en avait construit pendant toute l'année 1916, Il est donc permis de penser que si la guerre s'était prolongée un an de plus, elle aurait perdu son caractère de guerre de tranchées ; la guerre aérienne décuplée aurait obligé l'infanterie et l'artillerie à précipiter leurs mouvements et il n'y aurait plus eu à proprement

« qui travaillent pour l'un ou l'autre des belligérants. On n'admet pourtant « pas que les aéronefs d'un Etat puissent survoler le territoire du pays « neutre pour essayer de détruire ces fabrications avant qu'elles ne soient « livrées. C'est cette règle qu'il faut étendre en considérant que le terri- « toire d'un pays est en dehors de la zone des opérations militaires neutra- « lisé pour l'aviation militaire. C'est une règle dont l'application est ex- « trêmement simple et ne comporte pas de distinction subtile. Elle s'impo- « sera si on ne veut pas que des villes et des richesses inestimables et des « vies humaines respectables soient anéanties par l'aviation. » (Cf. *Légitimité de la Guerre Aérienne*, p. 63.

parler de ligne de front. De même que l'aéronautique transforme, en temps de paix, toute la surface du territoire en frontière, elle aurait également étendu cette frontière du temps de guerre que constituait la ligne de front à tout le territoire.

Si malgré les efforts incessants des diplomates et des jurisconsultes, les Etats civilisés se livraient encore au fléau de la guerre, il serait souhaitable qu'à l'ouverture des hostilités, les belligérants sentent à quel point il est nécessaire de mettre à l'abri du danger aérien les faibles qui ne peuvent se défendre.

Notre proposition de zone de respect n'a peut-être d'autre utilité que celle d'être un exemple de solution possible. Nous avons voulu montrer, — et ce sera notre dernière réflexion — qu'en dépit des armes nouvelles que la science apporte chaque jour aux œuvres du mal, une place doit toujours être faite aux sentiments d'humanité.

ANNEXES

Annexe 1. — Conférence Internationale de Navigation Aérienne (18 mai-21 juin 1910). — Programme des questions à soumettre à cette Conférence.

Annexe 2. — Clauses aériennes du Traité de Versailles.

Annexe 3. — Note de la Conférence des ambassadeurs du 14 avril 1922.

Annexe 4. — Annexes aux accords du 22 mai 1926 entre la Conférence des ambassadeurs et l'Allemagne, fixant le régime de la navigation aérienne civile allemande.

Annexe 5. — Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (27 octobre-6 novembre 1925). — Avant-projet de convention internationale sur la responsabilité du transporteur par aéronefs.

Annexe 6. — Conférence Internationale de Droit Privé Aérien. — Protocole final.

Annexe 7. — Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. — Avant-projet de convention relative aux conflits de lois en matière de droits réels aériens.

Annexe 8. — Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (III[e] Session : Madrid, 24-29 mai 1928). — Avant-projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs et la lettre de transport aérien.

Annexe 9. — International Law Association. — Règles définitivement approuvées par la Conférence de Stockholm (8-13 septembre 1924).

Annexe 10. — Comité Juridique International de l'Aviation. — Code international de l'air.

Annexe 11. — Commission des juristes de La Haye (décembre 1922-février 1923). — Projet de code pour la réglementation de la guerre aérienne.

ANNEXE N° 1

CONFERENCE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AERIENNE

(18 mai-21 juin 1910)

PROGRAMME DES QUESTIONS A SOUMETTRE A CETTE CONFERENCE (1)

Les questions du programme suivant doivent être examinées au point de vue :

1° Des ballons libres ;

2° Des ballons dirigeables ;

3° Des appareils d'aviation.

Pour simplifier la rédaction, le mot aérostat a été pris dans son sens le plus large.

I. — Y a-t-il lieu de distinguer les aérostats publics et les aérostats privés ?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aérostats publics ?

a) Aérostats privés ;

b) Aérostats publics.

II. — L'aérostat doit-il avoir une nationalité ?

Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

III. — L'aérostat doit-il être pourvu d'un permis initial de navigation et dans quelles conditions ?

IV. — L'aérostat doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions ?

Convient-il de publier et d'échanger entre Etats une liste officielle des aérostats ?

V. — Faut-il imposer l'obligation d'assurer l'identification des aérostats, à terre ou en marche, au moyen de marques extérieures ?

VI. — Doit-on exiger des conditions d'aptitude pour le personnel de l'aérostat ?

(1) Adressé par la France aux puissances invitées.

VII. — Des règles internationales à imposer lors du départ de l'aérostat relativement à l'aérostat lui-même, au personnel de service, aux passagers et au chargement.

Faut-il interdire ou réglementer le transport de certains objets ?

Faut-il notamment permettre aux aérostats le transport et l'emploi d'appareils radiotélégraphiques ?

VIII. — Des papiers de bord dont l'aérostat doit être porteur.

IX. — Faut-il, pour garantir la sécurité de la circulation, d'une part, imposer aux aérostats en marche certaines mesures de précaution (signaux visibles et sonores, directions à suivre, etc.) et, d'autre part, établir sur le sol des marques distinctives qui faciliteraient la reconnaissance de certains points ?

X. — Des règles internationales à imposer lors de l'atterrissage. Faut-il restreindre la liberté d'atterrissage ?

a) Signaux avertisseurs d'atterrissage (visibles ou sonores) ;

b) Communications internationales des zones interdites ou dangereuses.

XI. — Quelles obligations convient-il d'imposer après l'atterrissage aux diverses personnes à bord pour la sauvegarde des intérêts de police et de douane ?

XII. — L'aérostat lui-même doit-il être exempt de droit de douane ? A quelles conditions ?

XIII. — Mesures à prendre après l'atterrissage pour la sauvegarde des aérostats, de leur personnel et de leurs appareils.

XIV. — Des épaves de la navigation aérienne. De l'assistance aérienne. Faut-il imposer aux aérostats et à l'Etat sous-jacent l'obligation de porter secours aux aérostats en détresse ?

XV. — Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aérostats publics ?

Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aérostats publics ? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité ?

ANNEXE N° 2

CLAUSES AERIENNES DU TRAITE DE VERSAILLES

Section III. — *Clauses concernant l'aéronautique militaire et navale*

Art. 198. — Les forces militaires de l'Allemagne ne devront comporter aucune aviation militaire ni navale.

L'Allemagne pourra, seulement et pendant une période ne dépassant pas le 1er octobre 1919, entretenir un chiffre maximum de cent hydravions ou hydroglisseurs, qui seront exclusivement destinés à la recherche des mines sous-marines, seront munis de l'équipement nécessaire à cette fin, et ne devront en aucun cas être porteurs d'armes, de munitions ou bombes, de quelque nature que ce soit.

En plus des moteurs montés sur les hydravions ou hydroglisseurs ci-dessus visés, un seul moteur de rechange pourra être prévu pour chaque moteur de chacun de ces appareils. Aucun ballon dirigeable ne sera conservé.

Art. 199. — Dans le délai de deux mois, à dater de la mise en vigueur du présent Traité, le personnel de l'aéronautique figurant actuellement sur les contrôles des armées allemandes de terre et de mer sera démobilisé. Toutefois, jusqu'au 1er octobre 1919, l'Allemagne pourra conserver et entretenir un nombre total de mille hommes, officiers compris, pour l'ensemble des cadres, personnel navigant et non navigant de toutes formations et établissements.

Art. 200. — Jusqu'à la complète évacuation du territoire allemand par les troupes alliées et associées, les appareils d'aéronautique des puissances alliées et associées auront en Allemagne liberté de passage à travers les airs, liberté de transit et d'atterrissage.

Art. 201. — Pendant les six mois qui suivront la mise en vigueur du présent traité, la fabrication et l'importation des aéronefs, pièces d'aéronefs, ainsi que des moteurs d'aéronefs et pièces de moteurs d'aéronefs, seront interdites dans tout le territore de l'Allemagne.

Art. 202. — Dès la mise en vigueur du présent Traité, tout le matériel de l'aéronautique militaire et navale, à l'exception des appareils prévus à l'art. 198, alinéas 2 et 3, devra être livré aux Gouvernements des principales puissances alliées et associées.

Cette livraison devra être effectuée dans tels lieux que désigneront lesdits Gouvernements ; elle devra être achevée dans un délai de trois mois.

Dans ce matériel sera compris, en particulier, le matériel qui est ou a été employé ou destiné à des buts de guerre, notamment :

Les avions et hydravions complets, ainsi que ceux en cours de fabrication, en réparation ou en montage.

Les ballons dirigeables en état de vol, en cours de fabrication, en réparation ou en montage.

Les appareils pour la fabrication de l'hydrogène.

Les hangars des ballons dirigeables et abris de toute sorte pour aéronefs.

Jusqu'à leur livraison, les ballons dirigeables seront, aux frais de l'Allemagne, maintenus gonflés d'hydrogène ; les appareils pour la fabrication de l'hydrogène, ainsi que les abris pour les ballons dirigeables pourront, à la discrétion desdites puissances, être laissés à l'Allemagne jusqu'au moment de la livraison des ballons dirigeables.

Les moteurs d'aéronef.

Les cellules.

L'armement (canons, mitrailleuses, fusils-mitrailleurs, lance-bombes, lance-torpilles, appareils de synchronisation, appareils de visée).

Les munitions (cartouches, obus, bombes chargées, corps de bombes, stocks d'explosifs ou matières destinées à leur fabrication).

Les instruments de bord.

Les appareils de télégraphie sans fil et les appareils photographiques ou cinématographiques utilisés par l'aéronautique.

Les pièces détachées se rapportant à chacune des catégories qui précèdent.

Le matériel ci-dessus visé ne devra pas être déplacé sans une autorisation spéciale desdits Gouvernements.

Section IV. — *Commissions interalliées de contrôle*

Art. 203. — Toutes les clauses militaires, navales et aéronautiques qui sont contenues dans le présent traité et pour l'exécution desquelles une limite de temps a été fixée, seront exécutées par l'Allemagne sous le contrôle de commissions interalliées spécialement nommées à cet effet par les principales puissances alliées et associées.

Art. 204. — Les commissions interalliées de contrôle seront spécialement chargées de surveiller l'exécution régulière des livraisons, des destructions, démolitions et mises hors d'usage prévues à la charge du Gouvernement allemand par le présent traité.

Elles feront connaître aux autorités allemandes les décisions que les Gouvernements des principales puissances alliées et associées se sont réservés de prendre ou que l'exécution de clauses navales ou aéronautiques pourrait nécessiter.

Art. 205. — Les Commissions interalliées de contrôle pourront installer leurs services au siège du Gouvernement central allemand.

Elles auront la faculté, aussi souvent qu'elles le jugeront utile, de se rendre sur tout point quelconque du territoire allemand, ou d'y envoyer des sous-commissions, ou de charger un ou plusieurs de leurs membres de s'y transporter.

Art. 206. — Le Gouvernement allemand devra donner aux Commissions interalliées de contrôle et à leurs membres toutes facilités nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Il devra désigner un représentant qualifié auprès de chaque Commission interalliée de contrôle avec mission de recevoir de celle-ci les communications qu'elle aurait à adresser au Gouvernement allemand, et de lui fournir ou procurer tous renseignements ou documents demandés.

Dans tous les cas, il appartiendra au Gouvernement allemand de fournir à ses frais, tant en personnel qu'en matériel, les moyens d'effectuer les livraisons, destructions, démantèlements, démolitions et mises hors d'usage prévus par le présent Traité.

Art. 207. — L'entretien et les frais des Commissions de contrôle et les dépenses occasionnées par leur fonctionnement seront supportés par l'Allemagne.

. . . . . .

Art. 210. — La Commission aéronautique interalliée de contrôle représentera auprès du Gouvernement allemand les Gouvernements des principales puissances alliées et associées en tout ce qui est relatif à l'exécution des clauses concernant l'aéronautique.

La Commission aura notamment pour mission de recenser le matériel aéronautique se trouvant en territoire allemand, d'inspecter les usines d'avions, de ballons et de moteurs d'aéronefs, les fabriques d'armes, munitions et explosifs pouvant être employés par les aéronefs, de visiter tous aérodromes, hangars, terrains d'atterrissage, parcs et dépôts, d'exercer (to authorise), s'il y a lieu, le déplacement du matériel prévu et d'en prendre livraison.

Le Gouvernement allemand devra fournir à la Commission aéronautique interalliée de contrôle tous les renseignements et documents législatifs, administratifs ou autres qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer de la complète exécution des clauses aéronautiques, notamment un état numérique du personnel appartenant à tous les services aéronautiques allemands, ainsi que du matériel existant, en fabrication ou en commande, une liste complète de tous les établissements travaillant pour l'aéronautique, de leurs emplacements et de tous les hangars et terrains d'atterrissage.

.....

PARTIE XI

NAVIGATION AERIENNE

Art. 313. — Les aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées auront pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire et les eaux territoriales de l'Allemagne et jouiront des mêmes avantages que les aéronefs allemands, notamment en cas de détresse à terre ou en mer.

Art. 314. — Les aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées, en transit pour un pays étranger quelconque, jouiront du droit de survoler sans atterrir, le territoire et les eaux territoriales de l'Allemagne sous réserve des règlements que l'Allemagne pourra établir et qui seront également applicables aux aéronefs de l'Allemagne et à ceux des pays alliés et associés.

Art. 315. — Les aérodromes établis en Allemagne et ouverts au trafic public national seront ouverts aux aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées, qui y seront traités sur un pied d'égalité avec les aéronefs allemands, en ce qui concerne les taxes de toute nature, y compris les taxes d'atterrissage et d'aménagement.

Art. 316. — Sous réserve des présentes dispositions, le droit de passage, de transit et d'atterrisage prévu aux articles 313, 314 et 315, est subordonné à l'observation des règlements que l'Allemagne pourra juger nécessaire d'édicter, étant entendu que ces règlements seront appliqués sans distinction aux aéronefs allemands et à ceux des pays alliés et associés.

Art. 317. — Les certificats de nationalité, de navigabilité, les brevets de capacité et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une quelconque des puissances alliées et associées, seront admis en Allemagne comme valables et équivalents aux certificats, brevets et licences délivrés par l'Allemagne.

Art. 318. — Au point de vue du trafic commercial aérien interne, les aéronefs ressortissant aux puissances alliées et associées, jouiront en Allemagne du traitement de la nation la plus favorisée.

Art. 319. — L'Allemagne s'engage à mettre en vigueur des mesures propres à assurer que tout aéronef allemand, survolant son territoire, se conformera aux règles sur les feux et signaux, règles de l'air et règles sur le trafic aérien sur ou dans le voisinage des aérodromes, telles que ces règles sont fixées dans la convention passée entre les puissances alliées et associée relativement à la navigation aérienne.

Art. 320. — Les obligations imposées par les dispositions qui précèdent resteront en vigueur jusqu'au 1er janvier 1923, à moins qu'auparavant l'Allemagne ait été admise dans la Société des Nations ou ait été autorisée, du consentement des puissances alliées et associées, à adhérer à la convention passée entre lesdites puissances, relativement à la navigation aérienne.

ANNEXE N° 3

NOTE DE LA CONFERENCE DES AMBASSADEURS DU 14 AVRIL 1922

a) *Appareils volants plus lourds que l'air.*

Règle n° 1. — Tout monoplace ayant une puissance supérieure à 60 HP sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

Règle n° 2. — Tout appareil pouvant voler sans pilote sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

Règle n° 3. — Tout appareil ayant soit :

Un blindage ou un moyen de protection quelconque ;

Une installation lui permettant de recevoir un armement quelconque : canon, torpille, bombe, avec des aménagements de visée pour les engins ci-dessus, sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

Les limites suivantes seront les maxima pour tous les appareils plus lourds que l'air et tous ceux qui dépasseront ces limites seront considérés comme militaires, donc matériel de guerre.

Règle n° 4. — Plafond maximum à pleine charge 4.000 mètres (un moteur ayant une installation permettant la surcompression fera rentrer l'appareil qui en sera muni dans la catégorie militaire).

Règle n° 5. — Vitesse à pleine charge et à une altitude de 2.000 mètres, 170 kilomètres à l'heure.

(Les moteurs à pleine charge et par conséquent donnant le maximum de force).

Règle n° 6. — La quantité maximum d'huile et de carburant à emporter (meilleure qualité d'essence d'aviation) n'excédera pas 800×170 : V gramme H.P., V étant la vitese de la machine à pleine charge et à pleine puissance à 2.000 mètres d'altitude.

Règle n° 7. — Tout appareil capable d'emporter une charge utile dépassant 600 kilos, pilote, mécanicien et instruments com-

pris, alors que les conditions des règles 4, 5 et 6 auront été remplies, sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

b) *Dirigeables.*

Les dirigeables dont le cube dépassera les chiffres ci-dessous seront considérés comme militaires, donc matériel de guerre :

	(mètres cubes)
I. Dirigeables rigides	30.000
II. Dirigeables semi-rigides	25.000
III. Dirigeables non rigides.....	20.000

Règle n° 8. — Les usines fabriquant du matériel aéronautique devront être déclarées. Tous les appareils et pilotes ou élèves pilotes devront être immatriculés dans les conditions prévues par la convention du 13 octobre 1919. Ces listes seront tenues à la disposition du Comité de Garantie.

Règle n° 9. — Les stocks de moteurs d'aviation, de pièces détachées, d'accessoires de moteurs ne seront pas autorisés au delà de ce qui sera apprécié nécessaire pour satisfaire aux besoins de l'aviation civile. Ces quantités seront déterminées par le Comité de Garantie.

Remarques générales. — On estime que les définitions ci-dessus auront à être revisées tous les 2 ans, afin de considérer les modifications que les progrès de l'aéronautique auraient à y faire apporter.

ANNEXE N° 4

ANNEXES AUX ACCORDS DU 22 MAI 1926 ENTRE LA CONFÉRENCE DES AMBASSADEURS ET L'ALLEMAGNE, FIXANT LE REGIME DE LA NAVIGATION AERIENNE CIVILE ALLEMANDE.

Annexe I

Mesures destinées à assurer l'exécution de l'article 198 *du Traité de Versailles*

I. — Le Gouvernement allemand promulguera et mettra en vigueur l'ordonnance dont la teneur suit :

« 1° Sont interdites : la construction, la détention, l'importation ou la mise en circulation d'aéronefs blindés ou protégés d'une façon quelconque, ou aménagés pour recevoir un engin de guerer quelconque, tel que canon, mitraileusel, torpille, bombe, ou des instruments de visée ou de lancement pour de tels engins.

« 2° Toute contravention au paragraphe 1 ci-dessus sera punie d'une amende allant jusqu'à 10.000 marks et d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à trois mois, ou de l'une ou l'autre de ces peines. Les appareils seront saisis et rendus inutilisables.

« 3° L'article 2 de l'ordonnance en date du 12 février 1926 pour l'exécution de la loi du 22 mai 1921 (*Reichsgesetzblatt* I, p. 235) sur l'application des articles 177 et 178 du Traité de Versailles, s'applique à toute association contrevenant au paragraphe 1 ci-dessus. »

II. — Le Gouvernement allemand veillera à ce que l'aéronautique civile allemande soit maintenue dans les limites répondant à un développement normal, tant en ce qui concerne l'aéronautique commerciale, qui ne pourra être subventionnée que dans une mesure correspondant à ce développement, qu'en ce qui concerne les appareils utilisés dans les écoles et en ce qui concerne l'aviation de sport, sous réserve des limitations résultant des dispositions ci-après.

III. — *a*) Le Gouvernement allemand subordonnera à une autorisation spéciale, par lui délivrée, la construction ou l'importation d'avions qui posséderaient les caractéristiques techniques d'avions de chasse modernes, en ce qui concerne le poids mort, le rapport du poids mort à la puissance du moteur, la disposition des sièges, le coefficient de sécurité, la vitesse d'ascension, la vitesse et le plafond.

b) Le Gouvernement allemand accordera l'autorisation spéciale visée ci-dessus, exclusivement pour participer à des courses ou compétitions internationales annoncées publiquement ou à des records contrôlés officiellement, ainsi que pour les préparatifs que nécessiterait cette participation. En aucun cas, ces préparatifs ne pourront comporter d'exercices dans les écoles. Le nombre d'avions de cette nature se maintiendra dans les limites du nombre des avions civils de même nature employés dans un autre pays d'Europe pour les fins indiquées ci-dessus.

c) Le Gouvernement allemand prendra les mesures appropriées pour que le nombre des pilotes autorisés à piloter de tels avions n'excède pas le cadre des besoins définis au pagraphe *b*) ci-dessus.

IV. — Le Gouvernement allemand fera le nécessaire pour que les autorités du Reich et des Pays (*Länder*) n'accordent de subvention d'aucune sorte, ni aux organisations, sociétés ou individus se consacrant à l'aviation de sport ou dont l'activité aurait pour objet, à titre principal ou accessoire, l'instruction ou l'entraînement d'élèves-pilotes ou de pilotes dans l'aviation de sport, ni, en général, aux personnes se livrant à l'aviation, à l'exception du personnel destiné au fonctionnement de lignes commerciales en service, ou nécessaire aux besoins normaux des usines.

Le Gouvernement allemand prendra les mesures appropriées pour que de telles subventions ne soient pas non plus accordées par aucune autre administration publique ayant la gestion des deniers publics, y compris les administrations municipales.

Les prix en espèces, offerts à l'occasion de compétitions aéronautiques, ainsi que les allocations accordées pour l'organisation préparatoire de telles compétitions, ne devront, ni par leur importance, ni par leur nombre, présenter le caractère de sub-

ventions. Ces prix ou allocations ne pourront être attribués que pour des compétitions officiellement reconnues.

V. — Le Gouvernement allemand prendra les mesures appropriées :

a) Pour que soient interdits toute instruction et tout entraînement dans l'aviation ayant, contrairement aux engagements visés à l'article 198 du Traité de Versailles, un caractère ou un but militaire ;

b) Pour interdire à toute administration publique, ou à son personnel, s'occupant de l'organisation ou de l'administration d'une force armée, d'entretenir, dans un but militaire, contrairement aux engagements visés à l'article 198 du Traité de Versailles, des rapports quelconques avec l'aviation, quelle qu'en soit la catégorie. Il reste entendu que les dispositions ci-dessus visées ne concernent pas les mesures qui seraient nécessaires pour assurer la défense antiaérienne à terre ;

c) 1. Pour interdire dans l'aviation, quelle qu'en soit la catégorie, toute instruction et toute activité des membres de la Reichswehr et de la Marine, isolés ou en groupes.

2. A titre exceptionnel, des membres de la Reichswehr et de la Marine, qui en feront la demande, pourront être autorisés à apprendre à piloter ou à piloter à titre privé, mais en ce qui concerne l'aviation de sport, seule, et à leurs propres frais ; il ne leur sera accordé à cet effet, par les autorités allemandes, ni subventions ni congés spéciaux.

Il est entendu que ces autorisations exceptionnelles excluront pour les titulaires, conformément au paragraphe *a*) ci-dessus, toute instruction et tout entraînement aériens ayant un caractère ou un but militaire.

Ces autorisations pourront être accordées jusqu'à concurrence d'un chiffre total de trente-six, ce maximum ne pouvant être atteint qu'au bout d'une période de six ans à compter du 1er janvier 1926 et à raison de six autorisations par an.

Ce maximum de trente-six, une fois atteint, pourra être maintenu par l'octroi d'autorisations nouvelles, qui seront accordées jusqu'à concurrence de trois par an.

Toutefois, les titulaires d'autorisations qui viendraient à être rayés des cadres de l'Armée et de la Marine, par suite de décès ou de réforme, pourront toujours être remplacés, au début de

l'année qui suivra leur radiation, en plus du contingent normalement fixé pour l'année.

Les noms des bénéficiaires des autorisations seront portés sur une liste dressée au début de chaque année.

Les membres de la Reichswehr et de la Marine, titulaires d'un brevet de pilote délivré avant le 1er avril 1926, pourront, jusqu'à concurrence de trente-six, continuer à piloter. Ces trente-six pilotes, qui ne seront pas remplacés et dont les noms seront portés sur une liste spéciale, ne sont pas compris dans le nombre des pilotes visés aux alinéas précédents.

VI. — Le Gouvernement allemand prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'enregistrement :

a) De toutes les fabriques construisant du matériel aéronautique ;

b) De tous les aéronefs et moteurs, terminés ou en cours de construction, les appareils et moteurs destinés à l'exportation étant enregistrés à part ;

c) De tous les pilotes et élèves-pilotes, les pilotes aptes à conduire les avions visés à l'article III ci-dessus étant enregistrés à part ;

d) De toutes les entreprises exploitant une ligne aérienne ;

e) De toutes les organisations, sociétés ou individus, s'occupant d'aéronautique ou employant des aéronefs ;

f) De tous autres propriétaires d'aéronefs.

Ces listes d'enregistrement seront constamment tenues à jour.

VII. — Les avions sans pilotes sont interdits.

Annexe II

Dispositions concernant la police

Les prescriptions générales visées à l'article V, paragraphes *a*), *b*) et *c*), alinéa 1, s'appliquent également à la police.

Toutefois, à titre exceptionnel, cinquante fonctionnaires de la police pourront recevoir une instruction aéronautique et être titulaires d'un brevet de pilote.

Il est entendu que ces brevets de pilote ne sont pas accordés aux fonctionnaires de la police pour leur permettre de pratiquer l'aviation, mais seulement pour compléter les connaissances

techniques qui leur sont nécessaires afin d'exercer en toute connaissance de cause le contrôle de l'aviation commerciale.

Ces cinquante brevets de pilote, ainsi accordés, ne pourront être renouvelés que dans le cas où leurs titulaires seraient rayés des contrôles de la police ou auraient atteint l'âge de 48 ans.

Les cinquante fonctionnaires titulaires de brevets seront répartis entre les différents aérodromes.

Les organisations de la police ne pourront disposer d'aucun aéronef.

Il n'existera en Allemagne aucune autre organisation de police spéciale à l'aviation.

ANNEXE N° 5

CONFERENCE INTERNATIONALE DE DROIT PRIVE AERIEN
(27 octobre-6 novembre 1925)

AVANT-PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR PAR AERONEFS

Le développement des transports par aéronefs a rendu nécessaire, pour la plupart des Gouvernements, la préparation d'une législation spéciale, et certains Etats ont même déjà élaboré une telle législation. Mais ces lois et règlements ne s'appliquent qu'aux transports effectués d'un point à un autre du territoire national, ou à la partie d'un transport international effectuée au-dessus de ce territoire. Les lois des Etats peuvent paraître insuffisantes pour régler toutes les difficultés que soulève le transport international par aéronefs, et cependant cette catégorie de transport est dans la pratique la plus importante.

Tout transport international met en présence plusieurs lois applicables. Doit-il être régi par la loi du lieu de la formation du contrat, du pays où le voyage a commencé, des pays survolés par l'aéronef, du lieu de destination ? Faut-il au contraire appliquer la loi de la nationalité de l'aéronef transporteur, ou la loi nationale du voyageur ou de l'expéditeur? Est-il permis enfin aux parties de choisir librement la loi applicable? Ces difficultés vont s'accuser dès que seront mises en vigueur dans les différents pays des lois différentes sur le transport par aéronef, et plus encore si certaines des dispositions de ces lois sont déclarées d'ordre public.

On atténuerait déjà beaucoup les difficultés naissant du conflit des lois si l'on parvenait à établir une règle commune de solution du conflit. Une convention internationale pourrait donner cette solution et soumettre par exemple le transport international à la loi du point de départ ou de la nationalité de l'aéronef. Mais une telle solution serait bien insuffisante, car tout en supprimant l'incertitude de la solution du conflit des lois, elle laisserait subsister entre les intéressés une différence de traitement tenant à la différence des lois applicables. D'autre part, cette solution ne permettrait pas de réaliser le progrès législatif désirable.

Il paraîtra sans doute préférable d'élaborer une convention internationale définissant elle-même les règles applicables au transport international. Ces règles ne se substitueront pas aux lois nationales. Elles ne s'appliqueront qu'aux transports effectués d'un Etat à un autre Etat. Si le législateur national veut reproduire les règles de la convention dans une loi s'appliquant aux transports nationaux, il aura toute liberté, mais la convention ne lui en fera nullement l'obligation et on peut parfaitement concevoir deux régimes différents, l'un pour le transport intérieur, l'autre pour le transport international.

L'exemple est d'ailleurs déjà donné. Pour les transports de marchandises par voie ferrée, la Convention de Berne du 14 octobre 1890 a réglé d'une façon très détaillée les rapports entre les réseaux, et cette Convention a rendu d'appréciables services. En ce qui concerne les transports maritimes, la Conférence internationale de Bruxelles de 1910 a voté deux conventions sur l'abordage et l'assistance qui sont aujourd'hui en vigueur dans tous les pays maritimes et la Conférence de 1922 a établi une convention sur la responsabilité du transporteur qui va être soumise à la signature des Etats.

Si dans les transports par fer et par mer on a senti la nécessité d'une convention internationale, comment cette nécessité n'apparaîtrait-elle pas plus évidente encore dans les transports par aéronefs exécutés directement ou par transbordement d'un pays à un autre. Les intéressés réclament une telle convention. Le Comité des transports par air à la Chambre de Commerce internationale, dans sa réunion du 30 novembre 1923, a émis un vœu tendant à la réunion d'une Conférence internationale relative au droit privé aérien.

Sans doute beaucoup de questions pourraient être utilement posées et discutées au cours d'une telle Conférence. Mais aucune ne paraît plus urgente à résoudre que celle de la responsabilité du transporteur. Il importe en effet que le voyageur et l'expéditeur puissent, au cas d'accident ou de dommage, connaître l'étendue de ses droits et le moyen d'exercer son recours, et il importe aussi que les Compagnies de navigation aérienne puissent calculer l'étendue de leur responsabilité et la faire garantir. Il serait peu logique que la solution de ces questions dépendît du pays traversé ou du tribunal saisi et que la diversité des lois modifiât la solution applicable. Il serait d'autre part utile

que toutes les Compagnies de transport fussent placées à ce point de vue sous un régime d'égalité.

Pour ces raisons, le Gouvernement français a l'honneur de soumettre à l'examen des Gouvernements un avant-projet de convention relative à la responsabilité du transporteur par aéronefs. Sans préjuger de l'ordre dans lequel la Conférence pourrait envisager l'examen ultérieur des divers problèmes internationaux que posent les transports par aéronefs, l'avant-projet suivant est proposé à la discussion de la Conférence qui doit s'ouvrir le 26 octobre 1925.

AVANT-PROJET

Article premier. — La présente convention est applicable à tout transport par aéronef de voyageurs ou de marchandises avec ou sans transbordement, les points de départ et de destination étant situés dans deux Etats différents.

Elle ne s'appliquera pas toutefois aux transports réservés à l'Administration des Postes, même dans un seul des Etats intéressés.

Art. 2. — Le transport international sera constaté par un billet de passage ou une lettre de voiture internationale, mentionnant les points d'arrivée et de destination et, s'il y a lieu, les points de transbordement.

Ce billet de passage sera toujours nominatif et ne pourra être cédé. La lettre de voiture pourra être établie à personne dénommée, à ordre ou à porteur.

La lettre de voiture indiquera notamment la nature et le poids des objets transportés, la déclaraion de leur valeur si elle est faite par l'expéditeur, le prix et le mode de fixation du prix de transport et le lieu du paiement.

Art. 3. — Le transporteur est responsable des pertes, avaries et retards qui résultent de ses fautes personnelles et du vice propre de l'appareil.

Le certificat administratif régulièrement délivré établit une présomption jusqu'à preuve contraire que l'appareil était au départ en bon état de navigabilité.

Le transporteur répond également des fautes commises par ses préposés à l'arrivée et au départ, de la réception, la manutention, et la délivrance des marchandises.

Art. 4. — Le transporteur n'est pas responsable des pertes, avaries ou retards :

1° au cas de force majeure en y comprenant les risques de l'air ;

2° au cas de faute du voyageur ou du vice propre de la marchandise ;

3° au cas de fautes non intentionnelles commises par le pilote ou les agents techniques dans la conduite de l'appareil et les opérations accessoires.

Art. 5. — En aucun cas, la responsabilité du transporteur ne pourra dépasser la somme de dix mille francs par voyageur ; toutefois le voyageur pourra en payant une taxe spéciale de garantie se faire garantir contre les risques du transport pour une somme déterminée.

Dans le transport des marchandises, la responsabilité du transporteur ne peut dépasser deux cents francs par colis ou unité, sauf déclaration spéciale de valeur faite par l'expéditeur, qui aura toute liberté à cet égard.

Les valeurs ci-dessus sont des valeurs or.

Art. 6. — Toute clause qui, dans le billet de passage ou la lettre de voiture, tendrait à exonérer le transporteur de la responsabilité établie dans la présente convention ou à établir une limite de responsabilité autre que celle fixée par l'article précédent sera nulle et de nul effet.

Art. 7. — Au cas de décès du voyageur transporté, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le conjoint et les héritiers en ligne directe, légitimes ou naturels.

Art. 8. — L'action en responsabilité sera portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu de départ ou du lieu de l'arrivée, ou du lieu de l'accident, au cas d'arrêt de l'aéronef ou en cours de route.

La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi ; toutefois, aucune formalité particulière ne peut être imposée au demandeur à raison de sa nationalité.

Art. 9. — L'enlèvement des marchandises sans protestation, par le destinataire, constituera une présomption que les marchandises ont été délivrées en bon état et conformément au titre de transport. Toutefois, au cas d'avaries non apparentes ou de

retard, le destinataire aura un délai de trois jours pour protester.

Toute protestation doit être faite par réserves inscrites sur le titre ou par un autre écrit.

Art. 10. — L'action en responsabilité doit être intentée dans le délai d'une année à compter de l'arrivée à destination ou de l'arrêt de l'appareil.

Les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Art. 11. — Les jugements prononcés, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la présente convention sans révision du fond de l'affaire.

Art. 12. — Au cas de transports par aéronefs successifs avec transbordement, le voyageur ne pourra recourir que contre le transporteur qui a causé l'accident par sa faute.

Dans le même cas, l'expéditeur de marchandises aura un recours contre le premier transporteur et le destinataire contre le dernier et l'un et l'autre pourront en outre agir contre le transporteur qui a causé par sa faute la perte ou l'avarie.

ANNEXE N° 6

CONFERENCE INTERNATIONALE DE DROIT PRIVE AERIEN

PROTOCOLE FINAL

Les soussignés, délégués des Gouvernements d'Albanie, d'Allemagne, de la République Argentine, d'Autriche, de Belgique, du Brésil, de la Grande-Bretagne, du Canada, de l'Union Sud-Africaine, de la Nouvelle-Zélande, de l'Inde, du Chili, de Chine, de Colombie, de Danemark, de la République Dominicaine, d'Egypte, d'Espagne, d'Esthonie, de Finlande, de France, du Maroc, de Tunisie, de Grèce, du Guatémala, d'Italie, de Lettonie, de Lithuanie, du Luxembourg, du Mexique, de Monaco, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, du Portugal, de Roumanie, du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, du Siam, de Suède, de Suisse, de Tchécoslovaquie, de Turquie de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de l'Uruguay et du Venezuela, se sont réunis à Paris, le 27 octobre 1925, sur l'invitation du Gouvernement français, dans le but d'arriver à une entente sur les différentes questions de droit privé aérien et, notamment, sur la responsabilité du transporteur par aéronefs.

A la suite des délibérations consignées dans les procès-verbaux des séances, ils sont convenus de soumettre à l'appréciation de leurs Gouvernements respectifs, en vue d'un examen favorable et, ultérieurement, de la signature d'une Convention internationale, le Projet suivant de « Convention relative à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs » :

PROJET DE CONVENTION

.....

également désireux de donner une solution à l'importante question de la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs, ont résolu de conclure une Convention et ont, en conséquence, nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

.....

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. — Est qualifié « transport international », au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement.

Art. 2. — La présente Convention s'applique aux transports internationaux par aéronefs de caractère commercial, effectués avec ou sans rémunération, y compris ceux qui sont effectués par l'Etat et les personnes juridiques de droit public.

Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports postaux effectués sous l'empire des conventions postales internationales.

Art. 3. — Le transport international sera constaté par un billet de passage ou une lettre de voiture.

Le transporteur sera tenu, à la demande de l'expéditeur, de lui délivrer un double de la lettre de voiture dûment certifié.

L'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport ne préjudicie ni à l'exstence ni à la validité du contrat de transport.

Art. 4. — Le billet de passage et la lettre de voiture mentionneront notamment :

Les points de départ et de destination ;

L'itinéraire à suivre ;

Le nom et l'adresse du transporteur;

Le prix du transport, la date et le lieu de paiement ;

L'indication de la limite légale de responsabilité, et, s'il y a lieu, de la garantie supplémentaire du transporteur, suivant l'article 7 ;

Le lieu et la date de l'émission.

La lettre de voiture indiquera, en outre, notamment :

Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

Le délai de transport, s'il est stipulé ;

La nature de la marchandise et le mode d'emballage;

Le nombre, les marques, les numéros et le poids des colis;

La déclaration de leur valeur, si elle est faite par l'expéditeur, conformément à l'article 7 ;

Les documents remis au transporteur pour accompagner la lettre de voiture.

La lettre de voiture sera signée par l'expéditeur qui répondra de l'exactitude des mentions qui y sont contenues.

Art. 5. — Le transporteur est responsable des accidents, pertes, avaries et retards.

Il n'est pas responsable s'il prouve avoir pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage; cette preuve est admise même dans le cas où le dommage provient d'un vice propre de l'appareil.

Art. 6. — Le transporteur répond des fautes commises par ses préposés. Toutefois, en cas de faute de navigation, le transporteur ne sera pas responsable s'il fait la preuve prévue à l'article précédent.

Art. 7. — La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de dix mille francs par voyageur. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Dans le transport des marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cents francs par colis, sauf déclaration spéciale de valeur faite par l'expéditeur, auquel cas le transporteur sera tenu de payer la valeur déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à la valeur réelle du point de destination.

Les valeurs ci-dessus sont des valeurs or. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Art. 8. — Au cas de décès du voyageur transporté, l'action en responsabilité pourra être exercée par les personnes auxquelles cette action appartient d'après la législation nationale du défunt, mais sous réserve de la limitation de responsabilité prévue à l'article précédent.

Art. 9. — Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention sera nulle et de nul effet.

Art. 10 .— L'action en responsabilité sera portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant celui du lieu de départ ou du lieu de destination, soit devant celui du lieu de l'accident.

La procédure sera réglée par la loi du Tribunal saisi ; toutefois, aucune formalité particulière ou caution ne peut être exigée du demandeur à raison de sa nationalité.

Art. 11. — L'enlèvement des marchandises, sans protestation, par le destinataire, constituera une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été délivrées en bon état et

conformément au titre de transport. Toutefois, au cas d'avaries non apparentes ou de retard, le destinataire aura un délai de trois jours pour protester auprès du transporteur ou de son agent au lieu de délivrance.

Toute protestation doit être faite par réserves inscrites sur le titre ou par un autre écrit.

Art. 12. — L'action en responsabilité doit être intentée dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou de l'arrêt de l'appareil.

Les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Art. 13. — Au cas où un même contrat de transport par aéronefs doit être exécuté par plusieurs transporteurs successifs, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident s'est produit.

Dans le même cas, s'il s'agit de marchandises, l'expéditeur aura un recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront en outre agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Art. 14. — Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage, par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Art. 15. — La présente Convention sera appliquée dans chaque Etat contractant à tous les transports internationaux ayant leur point de départ ou leur point de destination dans un Etat contractant.

Art. 16. — La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Etat adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Etats signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

Art. 17. — Les Etats non signataires pourront adhérer à la

présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Paris.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement français, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement français transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification et indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 18. — Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Art. 19. — La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ou adhérent, vis-à-vis des autres Etats ayant déjà ratifié ou adhéré ... (jours, mois ou années), après le dépôt de sa ratification ou de la réception par le Gouvernement français de la notification de son adhésion.

Art. 20. — S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement français, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement français.

Art. 21. — Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement français, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Ils ont, en outre, adopté la motion suivante qu'ils recommandent à l'examen favorable de leurs Gouvernements :

Motion

Après avoir dressé, à titre d'exemple, la liste des questions dont l'étude devrait immédiatement suivre l'examen du problème de la responsabilité du transporteur par aéronefs, la Conférence, considérant l'importance, l'urgence, la complexité et la nature techniquement juridique de ces questions, exprime le vœu que soit, à bref délai, nommé un Comité spécial d'experts chargé de préparer la continuation des travaux de la Conférence.

Ce comité serait composé d'un nombre restreint de membres. Son siège normal serait à Paris.

La Conférence prie, en conséquence, le Gouvernement français de bien vouloir se mettre en rapport avec les Gouvernements invités à cette Conférence pour examiner la suite à donner à cette recommandation.

La Conférence émet le vœu que les premières questions étudiées par ce Comité soient :

Dommages causés par les aéronefs aux biens et aux personnes sur le sol.

Assurance obligatoire.

Etablissement de registres aéronautiques : propriété de l'aéronef, droits réels, hypothèques.

Saisie.

Location d'aéronef.

Abordage aérien.

Condition juridique du commandant de l'aéronef.

Lettre de voiture.

Règles uniformes pour la détermination de la nationalité de l'aéronef.

En foi de quoi, les Délégués soussignés ont arrêté le présent Protocole final, dont une copie, certifiée conforme, sera remise à chacun des Gouvernements respectifs.

Fait à Paris, en un seul exemplaire, le 6 novembre 1925.

(*Signatures.*)

ANNEXE N° 7

COMITE INTERNATIONAL TECHNIQUE D'EXPERTS JURIDIQUES AERIENS

AVANT-PROJET DE CONVENTION RELATIVE AUX CONFLITS DE LOIS EN MATIERE DE DROITS REELS AERIENS (1)

Article premier. — *Réservé.*

Art. 2. — 1° Les hypothèques conventionnelles, judiciaires et légales, régulièrement établies d'après la loi de l'Etat auquel l'aéronef est ressortissant, et inscrites sur le registre aéronautique de cet Etat, seront considérées comme valables et respectées dans tous les autres Etats contractants;

2° Pour les effets de cette Convention, seront assimilés aux hypothèques les gages, charges et autres sûretés réelles, donnant droit au créancier de se faire payer une somme déterminée d'avance et inscrite au registre sur le prix de la vente de l'aéronef par préférence à d'autres créanciers.

Art. 3. — En cas d'exécution forcée, ne pourront être payés par préférence aux hypothèques que :

1. Les droits et créances auxquels la loi nationale de l'aéronef attache un droit de préférence ;

2. Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation de l'aéronef ou pour parvenir à la vente et la distribution de son prix; les droits d'aérodrome ou de phare et les autres taxes et impôts publics de même espèce ;

3. Les créances résultant du contrat d'engagement du pilote et des autres personnes engagés à bord;

4. Les rémunérations en indemnités dues à raison de sauvetage ou d'assistance prêtés et de dommages causés à des tiers sur le territoire de l'Etat où la vente est effectuée ;

5. Les créances, dont le propriétaire se peut libérer par l'abandon de l'aéronef;

(1) Cet avant-projet présenté par la 1re Commission n'a pas encore été discuté par le C.I.T.E.J.A.

6. Les créances, au profit desquelles l'aéronef est saisi avant l'établissement de l'hypothèque.

Art. 4. — La disposition de l'article 3 ne porte pas atteinte aux droits de rétention.

Art. 5. — L'autorité ayant opéré la saisie de l'aéronef, la notifiera immédiatement et par correspondance directe au bureau d'immatriculation.

Art. 6. — La disposition de l'article 3 s'applique également chaque fois qu'il s'agira de distribuer une caution fournie pour obtenir main-levée de saisie.

Art. 7. — En cas d'exécution forcée, celle-ci n'entraîne extinction des hypothèques que si elle est notifiée un mois d'avance à l'autorité chargée de la tenue du registre. Ce délai sera de trois mois si la notification doit être effectuée dans un pays transocéanique.

Art. 8. — En cas d'aliénation volontaire de l'aéronef, l'acquéreur ne peut procéder à la purge des hypothèques que dans les cas, conditions et formes prévus par la loi nationale de l'aéronef.

Art. 9. — 1. Si un aéronef, après avoir été immatriculé dans un Etat contractant, est immatriculé dans un autre, les hypothèques inscrites sur le premier registre seront reportées d'office sur le nouveau registre, quelle que soit leur origine (conventionnelle, judiciaire ou légale). La radiation et l'immatriculation nouvelle ainsi que l'inscription hypothécaire produiront simultanément leurs effets respectifs.

2. A cet effet, les bureaux chargés de la tenue des registres sont autorisés à correspondre directement entre eux.

Art. 10. — 1. Le droit de préférence attaché aux créances mentionnées aux n^{os} 2, 3 et 4 de l'article 3 s'éteint, en dehors des cas prévus par les lois nationales, à l'expiration d'un délai d'un an.

2. Le délai court pour le privilège garantissant les rémunérations d'assistance ou de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ; pour le privilège du créancier saisissant à partir du jour de la saisie; pour les indemnités à partir du jour où le dommage a été causé; pour les autres privilèges à partir de l'exigibilité de la créance.

3. Les causes d'interruption du délai sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

ANNEXE N° 8

COMITE INTERNATIONAL TECHNIQUE D'EXPERTS JURIDIQUES AERIENS

(IIIe Session : Madrid 24-29 mai 1928)

AVANT-PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DANS LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR AERONEFS ET LA LETTRE DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE PREMIER

Objet. — Définitions

Article premier. — La présente Convention s'applique aux transports internationaux de passagers, de marchandises et de bagages effectués par aéronefs contre rémunération ou par une entreprise de transports aériens avec ou sans rémunération.

Est qualifié « transport international » au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit dans deux Etats contractants, soit dans un même Etat contractant si une escale est prévue dans un autre Etat même non contractant.

Le transport, envisagé comme une seule opération, sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs, est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique et ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un même Etat.

Dans le cas de transport combiné, effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la Convention s'appliquent aux seules parties du transport à exécuter par air si celles-ci répondent aux conditions de l'alinéa 2.

Art. 2. — La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article premier (1).

Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

Titre de transport

Section I. — Billet de passage

Art. 3. — Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date de l'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) l'indication sommaire de la voie à suivre (*via*) ainsi que les arrêts prévus ;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs.

Le billet de passage doit contenir, en outre, une clause stipulant que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre de transport ne préjudicie ni à l'existence, ni à la validité du contrat de transport.

Si, pour un transport international, le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été établi un billet de passage, ou si le billet ne contient pas les mentions indiquées ci-dessus, le contrat de transport n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, mais le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité directe ou dérivée des fautes de ses préposés.

Section II. — Bulletin de Bagages

Art. 4. — Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(1) Dans le protocole de clôture figurera la réserve anglaise suivante : « Le Gouvernement Britannique déclare réserver la question de l'application de la Convention aux aéronefs appartenant à l'Etat, inclus les organes du Gouvernement central qui jouissent, selon la loi anglaise, des prérogatives de la Couronne. »

La livraison des bagages au voyageur se fait valablement au porteur du bulletin.

Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

Il doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date d'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) l'indication sommaire de la voie à suivre (*via*) ainsi que les arrêts prévus ;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

e) le numéro du billet de passage ;

f) l'indication que le bulletin est établi en deux exemplaires ;

g) l'indication que la livraison des bagages au voyageur se fait valablement au porteur du bulletin.

Le bulletin de bagages doit contenir, en outre, une clause stipulant que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la Convention.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de ce bulletin de bagages ne préjudicie ni à l'existence, ni à la validité du contrat de transport.

Si, pour un transport international, le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été établi un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées ci-dessus jusqu'à *d*) inclusivement, le contrat de transport n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, mais le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité directe ou dérivée des fautes de ses préposés.

Section III. — Lettre de transport aérien

Art. 5. — Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : lettre de transport aérien ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre ne préjudicie ni à l'existence, ni à la validité du contrat de transport.

Art. 6. — La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires et remise avec la marchandise.

Ces trois exemplaires ont la même valeur.

Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur ou leurs agents, et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur, ou son agent, et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

Art. 7. — Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Art. 8. — La lettre de transport aérien contient les mentions suivantes :

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) les points de départ et de destination ;

c) l'indication sommaire de la voie à suivre (*via*) ainsi que les arrêts prévus ;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) la nature de la marchandise et les indications nécessaires à son identification ;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais, si l'envoi est fait contre remboursement ;

m) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 23, alinéa 2 ;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

Les mentions indiquées sous les lettres *a*) à *g*) inclusivement doivent être obligatoirement inscrites dans la lettre de transport aérien.

Art. 9. — La lettre de transport aérien doit contenir une clause stipulant que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Art. 10. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il fait inscrire dans la lettre de transport aérien.

Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Art. 11. — La lettre de transport fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire, celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui, en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état et au conditionnement apparents de la marchandise.

Art. 12. — L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ, soit en l'arrêtant en cours de route lors de l'atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à tout intéressé.

Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Tou-

tefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Art. 13. — Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre paiement du montant des créances résultant des frais et conditions de transport indiqués dans la lettre de transport aérien et, si l'envoi est fait contre remboursement, du montant qui y est fixé.

Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

Si la perte des marchandises est notifiée au transporteur ou reconnue par lui ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Art. 14. — L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat lui impose.

Art. 15. — Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit du transporteur, soit du destinataire.

Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Art. 16. — L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur.

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Art. 17. — Si, pour un transport international, le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre

de transport aérien ou si la lettre de transport ne contient pas toutes les indications données par l'article 8 *a*) à *g*) inclusivement, et par l'article 9, le contrat de transport n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, mais le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité directe ou dérivée des fautes de ses préposés.

Section IV. — Dispositions communes aux documents de transport

Art. 18. — Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transport combiné, d'insérer dans le titre des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées, en ce qui concerne le transport par air.

Art. 19. — Il est établi, en annexe à la présente Convention, un modèle des différents documents de transport aérien dont l'adoption est recommandée aux intéressés.

CHAPITRE III

Responsabilité du transporteur

Art. 20. — La période du transport au sens de la présente Convention s'étend du moment où les voyageurs, marchandises ou bagages entrent dans l'aérodrome de départ jusqu'au moment où ils sortent de l'aérodrome de destination ; elle ne couvre aucun transport quelconque hors des limites d'un aérodrome, autre que par aéronefs.

Toute perte, dommage ou retard sont présumés, sauf preuve contraire, s'être produits pendant cette période, si dans l'exécution du contrat de transport aérien il y a eu, en vue du changement, de la livraison ou du transbordement, un transport effectué autrement que par air.

Art. 21. — Le transporteur est responsable du dommage survenu pendant le transport :

a) en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur ;

b) en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises ou de bagages ;

c) en cas de retard subi par un voyageur, des marchandises ou des bagages.

Art. 22. — Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre, à moins que le dommage provienne d'un vice propre de l'appareil.

Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable des fautes de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation s'il prouve qu'il a lui-même pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage.

Art. 23. — La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de vingt-cinq mille francs par voyageur. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Dans le transport de marchandises, ainsi que de bagages, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de cent francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer la somme déclarée à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à la valeur réelle au point de destination ou à l'intérêt de l'expéditeur à la livraison.

En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 1.000 fr. par voyageur.

Les valeurs ci-dessus sont des valeurs-or. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Art. 24. — Dans les cas prévus à l'article 21, même en cas de décès de la partie intéressée, toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Si le dommage provient d'un acte illicite intentionnel dont le transporteur a la responsabilité, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent en tout ou en partie la responsabilité directe ou dérivée des fautes de ses préposés.

Art. 25. — Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du con-

trat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Rien n'empêche le transporteur de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Art. 26. — L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans un des Etats contractants soit devant le tribunal du siège principal de l'exploitation ou du lieu où celle-ci possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant celui du lieu de destination ou, en cas de non arrivée de l'aéronef, du lieu de l'accident.

En cas de mort, toutes actions devront être portées devant le premier tribunal qui aura été régulièrement saisi.

La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi ; toutefois, aucune formalité particulière ou caution ne peut être exigée du demandeur à raison de sa nationalité.

Art. 27. — L'enlèvement des marchandises, sans protestation, par le destinataire constituera une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été délivrées en bon état et conformément au titre de transport. Toutefois, en cas d'avaries non apparentes ou de retard, le destinataire aura un délai de sept jours, à partir de la réception des marchandises, pour protester auprès du transporteur ou de son agent au lieu de délivrance.

Toute protestation doit être faite par réserves inscrites sur le titre ou par un autre écrit expédié dans les sept jours de la réception des marchandises.

La même présomption et les mêmes délais de protestation s'appliquent pour la remise des bagages au voyageur.

Art. 28. — L'action en responsabilité doit être intentée dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul de la prescription, ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription, sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Art. 29. — Dans le cas de transports régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des marchandises ou des bagages, est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties

contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur assure la responsabilité pour tout le voyage.

S'il s'agit de marchandises ou de bagages, l'expéditeur aura un recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

Dispositions générales

Art. 30. — Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 26, alinéa 1, ci-dessus.

Art. 31. — Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport.

ANNEXE N° 9

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

REGLES DEFINITIVEMENT ADOPTEES PAR LA CONFERENCE DE STOCKHOLM

(8-13 septembre 1924)

Première Partie

1. *Résolutions votées à la Conférence de La Haye en* 1921

DOMMAGE

Il est désirable que les lois aériennes en ce qui concerne les dégâts, délits, dommages, etc.. soient uniformes dans tous les Etats, et conformes aux principes suivants :

(1) Nulle poursuite pour délit ou dommage ne sera recevable si elle a pour seul motif le vol au-dessus d'une propriété quelconque d'un aéronef, quel qu'il soit, à une hauteur raisonnable devant être fixée par Convention.

(2) Dans le cas de perte ou de dommage quelconques causés par un aéronef à des personnes ou à des propriétés, sur terre ou sur l'eau, le propriétaire et l'affréteur seront conjointement et solidairement responsables sans qu'il soit nécessaire de prouver une négligence de leur part pour cette perte ou ce dommage, moyennant que le dommage ou la perte n'aient pas été causés par la négligence de la personne qui les a subis, ou que cette négligence n'ait pas contribué à la perte ou au dommage, et moyennant que l'aéronef responsable de la perte ou du dommage soit immédiatement saisi et retenu jusqu'à ce que soit donnée telle garantie qui peut être exigée par le Tribunal.

(3) Un jugement définitif obtenu devant n'importe quel Tribunal d'un Etat contractant sera exécutoire dans n'importe quel autre Etat contractant et soumis à la procédure d'exécution des jugements étrangers en vigueur dans cet Etat.

II. *Résolutions votées à la Conférence de Buenos-Ayres de* 1922

a) Juridiction civile :

Article premier. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire dont aucun Etat n'a la souveraineté, est sujet aux lois et juridiction civile de l'Etat dont il a la nationalité.

Art. 2. — Un aéronef public, qui se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, reste soumis à la juridiction exclusive de l'Etat dont il a la nationalité.

Un aéronef privé qui se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger n'est sujet aux lois et à la juridiction de cet Etat que dans les cas suivants :

1° En ce qui concerne toute infraction aux lois concernant la sécurité publique et aux lois militaires et fiscales (de cet Etat) ;

2° En cas d'infraction aux règlements concernant la navigation aérienne (de cet Etat) ;

3° Pour tout acte accompli à bord de l'aéronef ayant effet sur le territoire de cet Etat.

Dans tous les autres cas, un aéronef privé suit les lois et la juridiction de l'Etat dont il porte le pavillon.

« Dans l'opinion de cette Conférence il est désirable que l'article 5 de la Convention portant réglementation de la Navigation aérienne de 1919, soit non seulement modifié, mais annulé, et que toutes les nations qui jusqu'ici se sont abstenues d'adhérer à la Convention soient invitées à en faire partie. »

b) Juridiction criminelle :

Art. 3. — Si, au commencement ou pendant le vol d'un aéronef de passage sur un Etat ou des Etats ou leurs eaux territoriales ou sur la pleine mer sans atterrir, quelqu'un à bord de l'aéronef commet un crime ou délit, l'inculpé sera, s'il est nécessaire, aussitôt arrêté. Une enquête peut être faite sur le crime ou délit et l'inculpé mis en jugement est puni conformément aux règles de l'article 2. L'Etat sur le territoire duquel l'atterrissage a lieu sera tenu d'arrêter l'inculpé, s'il est nécessaire, et de l'extrader à l'Etat dont la juridiction sera compétente pour le juger.

Art. 4. — Les actes commis à bord d'un aéronef privé au repos dans un Etat étranger seront soumis à la juridiction de cet Etat, et toute personne ou personnes accusées d'avoir commis cet acte seront jugées et, si elles sont reconnues coupables, seront punies suivant les lois en vigueur dans cet Etat.

Deuxième Partie

Projet de règlement pour la guerre aérienne

1° Le terme « militaire », dans ces articles, comprendra respectivement les termes « maritime » et « aérien ».

2° La guerre aérienne consiste en attaques ou bombardements accomplis en temps de guerre par un belligérant au moyen d'aéronefs quelconques contre des objectifs situés sur terre, sur mer ou dans les airs.

3° Les attaques aériennes dirigées contre des cités, villes, villages ou autres endroits habités sont interdites, sauf dans les cas prévus à l'article 7.

4° Les attaques aériennes accomplies dans le but de terroriser ou de porter atteinte à la population civile ou de détruire ou d'endommager la propriété, n'ayant pas un caractère militaire, sont interdites.

Les attaques aériennes ayant pour objet de forcer l'acquiescement en vue de réquisitions en nature ou de paiement d'impositions en espèces, sont aussi interdites.

5° La guerre aérienne est légitime lorsqu'elle est dirigée exclusivement contre les objectifs suivants : forces militaires, travaux militaires, établissements militaires, camps et dépôts ainsi que les magasins de munitions, ports utilisés comme bases militaires, usines employées pour la fabrication de munitions de guerre, lignes de communication ou de transport employées principalement pour les besoins militaires.

Dans les cas où les objectifs spécifiés ci-dessus seraient situés de telle sorte qu'ils ne pourraient être bombardés sans que la population civile le soit également, les aéronefs devraient s'abstenir de tout bombardement.

6° Les forces aériennes d'un Etat belligérant peuvent légitimement être employées dans les opérations conduites par les forces militaires de cet Etat, comme si elles en faisaient partie,

mais elles sont soumises aux mêmes lois que celles qui sont applicables respectivement aux forces de terre ou de mer et aux lois et coutumes de guerre aérienne.

7° Si une ville, un village ou un autre lieu habité est légitimement bombardé ou attaqué par l'armée de terre d'un belligérant en vue de son occupation effective, et que cette ville, ce village ou ce lieu habité résiste à cette attaque, il est juste que les forces offensives emploient leurs forces aériennes pour leur venir en aide dans l'attaque ou le bombardement, mais elles seront soumises aux mêmes lois et coutumes que celles qui sont mentionnées à l'article 6.

Toutes les précautions seront prises par les belligérants pour épargner les édifices sacrés, les bâtiments consacrés aux arts, aux sciences, à la charité, les hôpitaux militaires et autres, les postes de secours pour les malades et les blessés, moyennant que ceux-ci ne soient pas employés pour des opérations militaires.

8° Les attaques aériennes ou bombardements d'un navire marchand appartenant à un belligérant sont interdites à moins que le navire marchand n'attaque le premier l'aéronef, mais toujours moyennant que le droit de visiter, de perquisitionner et de détenir le navire marchand soit réservé à l'aéronef et que le droit d'attaquer soit aussi reconnu si le navire marchand résiste par la force ou essaie de s'échapper ou d'éviter la visite, la perquisition ou la détention.

9° La loi applicable aux prises maritimes s'appliquera aux prises effectuées au moyen d'un aéronef.

10° L'attaque aérienne ou le bombardement d'un train d'ambulance quelconque, ou de tous autres moyens de transport, ou du personnel occupé à soigner, recueillir ou transporter les malades ou blessés, ou d'un navire-hôpital quelconque est interdit.

11° Les lois et coutumes de guerre sur terre et sur mer seront applicables, autant qu'elles le pourront, à la guerre aérienne, en sus de ces articles.

12° L'infraction commise par les citoyens de n'importe quel Etat à l'un quelconque de ces articles ou des lois et coutumes de guerre applicables à la guerre aérienne sera jugée comme crime de guerre et punie comme tel.

13° L'Etat auquel appartiennent les citoyens ci-dessus mentionnés sera responsable et tenu de réparer les torts causés aux personnes ou aux propriétés par suite de la violation d'une des dispositions prévues dans ces articles ou des dites lois et coutumes de guerre applicables à la guerre aérienne, ces dommages devant être déterminés au moyen d'une action introduite à cet effet par l'Etat auquel appartient la partie lésée devant la Cour Permanente de Justice Internationale de La Haye, qui est par la présente déclarée être exclusivement compétente en cette matière en l'absence d'autres traités ou conventions contraires.

ANNEXE N° 10

COMITE JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'AVIATION

CODE INTERNATIONAL DE L'AIR

Livre Premier. — Droit public aérien

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux de la circulation aérienne

Article premier. — La circulation aérienne est libre, sauf le droit pour l'Etat sous-jacent de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer sa sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

CHAPITRE II

De la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs.

Art. 2. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

Art. 3. — Les aéronefs ont la même nationalité que l'Etat sur le registre duquel ils ont été immatriculés, et ce, conformément aux lois de chaque Etat.

Art. 4. — L'Etat ne peut immatriculer que les aéronefs d'un de ses ressortissants.

Art. 5. — Si l'aéronef appartient à plusieurs co-propriétaires, l'Etat ne pourra l'immatriculer que si ses ressortissants possèdent plus de la moitié de l'aéronef.

Art. 6. — Si l'aéronef appartient à une Société de personnes, l'Etat ne peut l'immatriculer que si la moitié plus un des associés personnellement responsables ont, comme cette Société elle-même, la nationalité de cet Etat et possèdent la majorité des intérêts de cette Société.

Ar. 7. — Si l'aéronef appartient à une Société de capitaux, l'Etat ne pourra l'immatriculer que si le Directeur et plus de la moitié des administrateurs ont, comme la Société elle-même, la nationalité de l'Etat dans lequel l'immatriculation est demandée.

Art. 8. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité.

Art. 9. — Tout aéronef devra emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

Art. 10. — Tout propriétaire d'un aéronef devra, avant de le mettre en circulation hors des aérodromes privés, avoir obtenu de l'autorité publique l'inscription de cet aéronef sur un registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente. Chaque Etat réglementera l'immatriculaion des aéronefs dans les limites de son territoire.

Art. 11. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

Art. 12. — Les listes d'immatriculation seront publiées.

CHAPITRE III

De l'atterrissage et de l'afflottage.

Art. 13. — Les aéronefs ne peuvent atterrir ou afflotter que sur les emplacements ouverts au public avec cette destination et, avec l'assentiment du propriétaire sur les emplacements privés agréés par l'autorité compétente.

Art. 14. — Pour des raisons de sécurité publique, tout aéronef devra atterrir dans le plus proche emplacement ouvert au public, lorsqu'il y sera invité par un signal officiel, précis et connu.

Art. 15. — L'ordre d'atterrissage sera donné par un agent de l'autorité compétente, sous la responsabilité de l'Etat, et si l'atterrissage est exigé immédiatement, en dehors d'un emplacement autorisé, le pilote de l'aéronef ne sera responsable d'un dommage éventuel que s'il y a faute de sa part ; dans tous les autres cas, la réparation du dommage incombera à l'Etat.

Art. 16. — Tout aéronaute qui, hors le cas de nécessité, atterrira ou afflottera en dehors des emplacements désignés à cet effet, sera passible des peines prévues par la loi et il ne pourra reprendre la libre disposition de son appareil qu'avec l'assentiment de l'autorité.

CHAPITRE IV

Du jet.

Art. 17. — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matières de toute nature.

Art. 18. — Sauf le cas de péril imminent, il ne peut être jeté que du lest. Le lest doit consister en matières qui ne peuvent causer de dommages aux personnes ni aux biens sous-jacents, telles que du sable fin ou de l'eau.

Art. 19. — En tout cas, le préjudice causé donne lieu à réparation.

CHAPITRE V

Des épaves.

Art. 20. — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désemparé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

Art. 21. — L'autorité compétente, dûment avisée, prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

Art. 22. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer auprès de l'autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an dès la découverte en payant les frais de conservation.

Il devra en outre payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 % sur la valeur au jour de la restitution, déduction faite des frais.

CHAPITRE VI

De la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne.

Art. 23. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun Etat, est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité.

Art. 24. — Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent sont régis par la législation de cet Etat et jugés par ses Tribunaux.

Art. 25. — La réparation des dommages causés aux personnes et aux biens sur le territoire de l'Etat sous-jacent est régie par la législation de cet Etat.

Art. 26. — La réparation des dommages causés par abordage ou par toute autre cause à un aéronef qui se trouve au-dessus d'un

Etat est régi par la loi de cet Etat, sauf si les aéronefs sont de la même nationalité, auquel cas la réparation des dommages est régie par la loi du pavillon.

Art. 27. — L'action en réparation peut être intentée non seulement devant le tribunal du domicile du défendeur, mais encore devant le tribunal du lieu de l'immatriculation de l'aéronef.

Art. 28. — La réparation des dommages causés par un aéronef à un autre aéronef, à des personnes ou à des biens, soit en haute mer, soit au-dessus d'un territoire ne relevant d'aucune souveraineté, est soumise à la loi du tribunal saisi par la partie la plus diligente, dans les limites de l'article précédent ; toutefois, si les aéronefs ont la même nationalité, la réparation des dommages est régie par la loi du pavillon.

Art. 29. — Dans le cas de collision entre aéronefs de même nationalité, la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes, se trouvant à bord, est régie par la loi du pavillon et la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes du pays survolé par la loi de ce pays.

Art. 30. — Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord de l'aéronef et qui n'intéresseraient pas la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent, restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

Art. 31. — En cas de naissance et de décès à bord pendant un voyage aérien, le pilote en dressera acte sur le livre de bord. Dans la première localité où l'aéronef atterrira, le pilote sera tenu de déposer copie de l'acte qu'il aura dressé. Le dépôt sera fait savoir : si la localité fait partie du territoire dont l'aéronef a la nationalité, à l'autorité publique compétente ; si la localité est située en territoire étranger, entre les mains du consul dont l'aéronef a la nationalité. Au cas où il ne se trouverait pas de consul dans cette localité, la copie de l'acte sera transmise par le pilote sous pli recommandé à l'autorité consulaire ou à l'autorité compétente dont l'aéronef a la nationalité.

CHAPITRE VII

Régime des aéronefs à l'étranger.

Art. 32. — Les aéronefs se divisent en aéronefs publics et en aéronefs privés.

Art. 33. — Les aéronefs publics sont ceux qui sont employés à l'exercice de la puissance publique.

Art. 34. — Les autres aéronefs, même appartenant à l'Etat, sont des aéronefs privés.

Art. 35. — Les aéronefs publics se divisent en aéronefs militaires et en aéronefs non militaires (aéronefs de douane et de police).

Art. 36. — Est aéronef militaire tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet.

Art. 37. — Les aéronefs postaux appartenant à l'Etat ou à des particuliers sont des aéronefs privés.

Art. 38. — Les aéronefs militaires de police, de douane et de poste sont soumis à des régimes distincts.

Art. 39. — En aucun cas un aéronef militaire d'un Etat ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ni y atterrir s'il n'en a reçu l'autorisation préalable.

Celle-ci peut être subordonnée à l'observation de conditions spécialement déterminées.

Art. 40. — Ainsi autorisé, l'aéronef jouit du bénéfice de l'exterritorialité. Toutefois, il reste soumis dans tous les cas à l'observation des prescriptions relatives à la police de la circulation aérienne.

Art. 41. — Les aéronefs de police et de douane sont soumis, en ce qui concerne le survol et l'atterrissage, au même régime que les aéronefs militaires, sans cependant pouvoir se prévaloir de l'exterritorialité accordée à ces derniers.

Art. 42. — Les aéronefs privés peuvent être l'objet, s'il y a lieu, d'une mesure conservatoire ou d'exécution.

Cependant, les aéronefs affectés à un service postal exploité ou concédé par l'Etat, ne peuvent jamais être l'objet d'une procédure soit conservatoire, soit d'exécution, qu'à la fin du voyage.

Art. 43. — Les aéronefs chargés d'un service postal doivent être porteurs de marques permettant de les identifier facilement.

Art. 44. — Les aéronefs exclusivement postaux ne peuvent en cours de route être saisis à la requête des particuliers.

Art. 45. — En cas de saisie d'un aéronef par un Etat, les autorités locales sont tenues d'acheminer la correspondance par les voies les plus rapides.

Livre II. — Droit privé aérien

CHAPITRE PREMIER

De la propriété du dessus.

Art. 46. — Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété, s'opposer au passage d'un aéronef dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable.

Art. 47. — Tout abus du droit de passage donne ouverture contre son auteur responsable, à une action en dommages-intérêts.

Cette action s'exerce conformément aux dispositions de l'article 25.

CHAPITRE II

De la réparation des dommages causés par les aéronefs.

Art. 48. — La responsabilité est basée sur le risque (*Principe*).

Art. 49. — La responsabilité pèse également et solidairement sur celui qui a la propriété de l'aéronef et celui qui en a la maîtrise juridique (*Principe*).

Art. 50. — Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors le cas de force majeure ou du vice propre de la marchandise. Il est de même responsable des dommages causés aux tiers, hors le cas de force majeure ou de faute du transporté.

Art. 51. — Les conditions atmosphériques ne sauraient être dans le transport des personnes et des marchandises, considérées comme un cas de force majeure, libérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 52. — La responsabilité envers les tiers existe même si le dommage provient d'un cas de force majeure.

Toutefois, aucune responsabilité ne sera encourue si le dommage est dû à l'exécution d'un ordre de la puissance publique, à un fait de guerre ou à une faute du transporté.

Art. 53. — Sauf en ce qui concerne les voyageurs, le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe, en raison des risques de la circulation aérienne et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil.

CHAPITRE III

De l'hypothèque aérienne.

Art. 54. — Les aéronefs peuvent faire l'objet de sûretés réelles établies conformément aux prescriptions de la loi du pays de l'immatriculation.

Ces sûretés doivent être soumises à la publicité par une inscription au registre d'immatriculation dans le pays dont l'aéronef a la nationalité et par une inscription sur le livre de bord.

Art. 55. — Doivent être soumis à la même publicité tous actes et jugements portant attribution, déclaration et résolution de droits réels, ainsi que toute mutation de propriété après décès.

Art. 56. — Les sûretés légales établies par le droit commun sur les meubles ou les immeubles ne s'appliquent pas aux aéronefs.

Art. 57. — Les aéronefs grevés d'une sûreté réelle ne peuvent être vendus à des étrangers.

Art. 58. — La sûreté réelle régulièrement constituée et publiée dans le pays de l'immatriculation de l'aéronef sera respectée en cas de vente et de saisie dans un pays étranger, et y produira tous ses effets.

Art. 59. — La sûreté réelle s'étend aux indemnités qui seraient dues par un tiers au propriétaire de l'aéronef pour dommages subis par l'appareil et à l'indemnité d'assurance pour perte ou avarie de l'aéronef.

Art. 60. — La sûreté réelle confère au créancier un droit de préférence suivant l'ordre de l'inscription au registre.

Toutefois ce créancier est primé par les créanciers privilégiés sur les aéronefs.

Art. 61. — Sont seules privilégiées sur les aéronefs, leurs accessoires et les indemnités de responsabilité visés à l'article 40 les créances suivantes :

1° Les frais de justice ou les frais faits pour la conservation de l'aéronef en vue d'arriver à la vente en justice ;

2° Les frais ou indemnités dus pour sauvetage, ainsi que les créances pour réparation et pour fournitures faites au pilote hors du port d'attache pour permettre de continuer le voyage.

Art. 62. — Le privilège est éteint par l'expiration du délai de six mois à compter de la date de la naissance de la créance

Art. 63. — Les créanciers privilégiés sont classés dans l'ordre fixé par l'article 8.

Ceux qui sont inscrits sous un même numéro viennent en concours, sauf toutefois pour le privilège du paragraphe 2, où le classement se fait d'après l'ordre inverse de la date de naissance.

Art. 64. — Le créancier muni de la sûreté réelle a un droit de suite sur l'aéronef. Les créanciers privilégiés n'ont de droit de suite sur l'aéronef, que s'ils ont fait inscrire leur privilège au registre d'immatriculation avant l'inscription du transfert de propriété.

Le droit de suite s'éteint par la vente en justice de l'aéronef.

Au cas de vente volontaire, l'acquérant pourra purger les sûretés réelles existant sur l'aéronef suivant la procédure à établir par la loi nationale.

CHAPITRE IV

Des assurances.

Le contrat d'assurance des aéronefs sera soumis aux règles suivantes :

Art. 65. — Tout intérêt sur l'aéronef peut être assuré jusqu'à sa valeur totale contre tous les risques susceptibles d'atteindre l'aéronef à l'exception de ceux qui proviennent du fait intentionnel de l'assuré ou de celui qui a la maîtrise de l'aéronef.

Art. 66. — En cas de bris ou d'avaries, si l'aéronef assuré n'est pas réparable, il pourra être délaissé aux assureurs si leur importance atteint les trois quarts de la valeur assurée. Si l'aéronef est réparable, il pourra être délaissé aux assureurs au cas où les frais de réfection atteindraient les trois quarts de la valeur totale de l'appareil. Il pourra être également délaissé en cas de perte sans nouvelles, trois mois après les dernières nouvelles.

Art. 67. — L'indemnité d'assurance sera, au cas de perte, subrogée à l'aéronef et affectée aux créanciers ayant sûretés réelles.

Art. 68. — Le certificat de navigabilité de l'appareil assuré devra, sur la déclaration de l'assuré, être mentionné dans le contrat d'assurance ; tout appareil muni de ce certificat et coté par un registre de classification d'aéronef doit être présumé, jusqu'à preuve du contraire par l'assureur, être parti en bon état de navigabilité.

Art. 69. — Dans toute police d'assurance-vie ou d'assurance-accidents, les parties ne pourront exclure le risque résultant du

transport de l'assuré sur des lignes régulières de navigation aérienne.

Art. 70. — Dans les pays où le pilote et le personnel employé à bord n'est pas couvert contre les accidents du travail par la législation générale, ce personnel devra être obligatoirement assuré.

Art. 71. — Nul aéronef privé ne sera admis à circuler s'il n'est justifié par une pièce officielle que tous les risques que l'appareil peut faire courir aux tiers se trouvent actuellement assurés.

Cette assurance peut être remplacée par une garantie constituée par le dépôt de sommes ou de titres, ou la dation d'une caution agréée par l'Etat auquel appartient l'aéronef.

Art. 72. — Le tiers victime d'un accident se trouvera de plein droit subrogé au droit de l'assuré contre son assureur. Il pourra, nonobstant toute convention contraire, porter son action, soit devant le Tribunal du domicile de l'assuré ou de l'assureur, soit devant le Tribunal du lieu de l'accident.

La victime aura un privilège sur le montant de l'assurance dans la mesure de ses droits et aucun paiement fait par l'assuré à l'assureur ne sera libératoire tant que la victime n'aura pas été désintéressée.

Art. 73. — L'action de la victime doit être soumise à une courte prescription.

Livre III. — Droit administratif aérien

CHAPITRE PREMIER

De la route et des voies aériennes.

Art. 74. — La route est le parcours suivi par l'aéronef.

Art. 75. — La voie aérienne est la succession des emplacements et points de repère jalonnant un itinéraire.

Art. 76. — La ligne aérienne est le service régulier de transports par aéronefs.

Art. 77. — L'établissement de toute ligne aérienne internationale est subordonné à l'autorisation préalable de l'Etat survolé.

Art. 78. — L'Etat survolé aura le droit d'imposer à une ligne une route déterminée.

Livre iv. — Droit fiscal aérien

CHAPITRE PREMIER

Réglementation douanière aéronautique internationale.

Art. 79. — Tout aéronef privé effectuant un parcours international doit, sauf autorisation spéciale, prendre son départ d'un aérodrome douanier, et faire son premier atterrissage à l'étranger sur un aérodrome douanier.

Art. 80. — En cas d'atterrissage forcé, celui-ci doit être constaté par la douane, ou à défaut de douane, par l'autorité de police locale qui vise le livre de bord et recueille toutes déclarations utiles.

Art. 81. — L'autorité de police ayant constaté l'atterrissage doit prévenir le plus promptement possible l'autorité douanière.

Les administrations intéressées donneront aux autorités locales compétentes, les instructions nécessaires pour que les inconvénients de l'atterrissage forcé soient réduits au minimum et pour que les appareils soient libérés le plus rapidement possible.

Art. 82. — En cas de bris de l'appareil, constat en sera dressé par l'autorité de police locale.

En cas de réexportation des débris de l'appareil, la constatation de la sortie sera effectuée par la douane de la frontière, sur le vu du constat.

Art. 83. — Tout aéronef privé transportant des marchandises devra être muni d'un manifeste visé par le service des douanes, donnant la liste et la désignation des marchandises, et d'une lettre de voiture pour chaque destinataire.

Art. 84. — Les aéronefs chargés d'un service postal sont tenus de se soumetre à l'aérodrome de départ à la visite des agents accrédités par les Etats à survoler.

Art. 85. — Le chargement postal doit être plombé avant le départ.

Art. 86. — A l'aérodrome d'arrivée, les aéronefs doivent soumettre le chargement postal au contrôle des agents accrédités par les Etats survolés.

Art. 87. — Les aéronefs exclusivement postaux sont dispensés de toute visite en cours de route.

Additum

De l'avion sanitaire en cas de guerre aérienne.

Le VII[e] Congrès Juridique International de l'Aviation, réuni à Lyon, le 2 octobre 1925, sous la présidence de M. le Professeur de Lapradelle, recommande à l'attention de la XII[e] Conférence Internationale de la Croix-Rouge les résolutions ci-après :

1° Le personnel et le matériel exclusivement affectés à l'enlèvement, au transport et au traitement des blessés par la voie aérienne doivent être respectés et protégés comme ils le sont sur terre et sur mer.

2° La protection cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi.

L'avion sanitaire ne doit pas servir à la recherche des blessés sur le champ de bataille.

ANNEXE N° 11

COMMISSION DES JURISTES DE LA HAYE

(Décembre 1922-Février 1923)

PROJET DE CODE POUR LA REGLEMENTATION DE LA GUERRE AERIENNE

Article premier. — Les règles de la guerre aérienne s'appliquent à tous les aéronefs, qu'ils soient plus légers ou plus lourds que l'air, sans distinguer s'ils sont ou non susceptibles de flotter sur l'eau.

Art. 2. — Seront réputés aéronefs publics :

a) les aéronefs militaires ;

b) les aéronefs non militaires, affectés exclusivement à un service public.

Tout autre aéronef sera réputé aéronef privé.

Art. 3. — L'aéronef militaire doit porter une marque extérieure indiquant sa nationalité et son caractère militaire.

Art. 4. — L'aéronef public non militaire affecté à un service de douane ou de police doit porter des papiers attestant qu'il est exclusivement affecté à un service public. Cet aéronef portera une marque extérieure indiquant sa nationalité et son caractère public non militaire.

Art. 5. — Les aéronefs publics non militaires, autres que ceux affectés à un service de douane ou de police, devront, en temps de guerre, porter les mêmes marques extérieures et seront traités, pour ce qui concerne les présentes règles, de la même façon que les aéronefs privés.

Art. 6. — Les aéronefs non visés par les articles 3 et 4 et réputés aéronefs privés seront porteurs des papiers et des marques extérieures, qui sont exigés par les règles en vigueur dans leur pays. Ces marques doivent indiquer leur nationalité et leur caractère.

Art. 7. — Les marques extérieures exigées par les articles ci-dessus seront apposées de telle manière qu'elles ne pourront être modifiées pendant le vol. Elles seront aussi grandes que possible et seront visibles d'en haut, d'en bas et de chaque côté.

Art. 8. — Les marques extérieures prescrites par les règles en vigueur dans chaque Etat seront portées sans délai à la connaissance de toutes les autres puissances.

Les modifications, apportées en temps de paix aux règles prescrivant des marques extérieures, seront portées à la connaissance de toutes les autres puissances avant d'être mises en vigueur.

Les modifications, apportées à ces règles au commencement ou au cours des hostilités, seront portées par chaque puissance à la connaissance de toutes les autres puissances aussitôt que possible et au plus tard lorsqu'elles seront communiquées à ses forces combattantes.

Art. 9. — Un aéronef non militaire belligérant, public ou privé, peut être transformé en un aéronef militaire à condition que cette transformation soit effectuée dans la juridiction de l'Etat belligérant auquel appartient l'aéronef et non en haute mer.

Art. 10. — Aucun aéronef ne peut posséder plus d'une nationalité.

Art. 11. — Hors de la juridiction de tout Etat, belligérant ou neutre, tous aéronefs auront pleine liberté de passer et d'amerrir.

Art. 12. — En temps de guerre tout Etat, belligérant ou neutre, peut interdire ou régler l'accès, les mouvements ou le séjour des aéronefs dans sa juridiction.

Art. 13. — Les aéronefs militaires peuvent seuls exercer les droits des belligérants.

Art. 14. — Un aéronef militaire doit être sous le commandement d'une personne dûment commissionnée ou inscrite sur les contrôles militaires de l'Etat ; l'équipage doit être exclusivement militaire.

Art. 15. — Les équipages des aéronefs militaires porteront un signe distinctif fixe, de telle nature qu'il soit reconnaissable à distance au cas ou ces équipages se trouveront séparés de l'aéronef.

Art. 16. — Aucun aéronef autre qu'un aéronef militaire belligérant ne devra prendre part aux hostilités sous quelque forme que ce soit.

Le terme « hostilités » comprend la transmission en cours de vol de renseignements militaires pour l'usage immédiat d'un belligérant.

Aucun aéronef privé, en dehors de la juridiction de son propre pays, ne devra être armé en temps de guerre.

Art. 17. — Les principes posés par la Convention de Genève de 1906 et par la Convention pour l'adaption de la dite Convention à la guerre maritime (Convention X de 1907) doivent s'appliquer à la guerre aérienne et aux ambulances aériennes, ainsi qu'au contrôle exercé sur ces ambulances aériennes par les commandants belligérants.

Pour jouir de la protection et des privilèges accordés aux formations sanitaires mobiles par la Convention de Genève de 1906, les ambulances aériennes doivent porter en plus de leurs marques distinctives normales, l'emblème distinctif de la Croix-Rouge.

Art. 18. — L'emploi de projectiles traçants ou explosibles par ou contre un aéronef n'est pas interdit.

Cette disposition s'applique également aux Etats qui sont parties à la Déclaration de Saint-Pétersbourg de 1868 et à ceux qui ne le sont pas.

Art. 19. — L'usage de fausses marques extérieures est interdit.

Art. 20. — Au cas où un aéronef est désemparé, les occupants qui tentent de s'échapper au moyen de parachutes ne doivent pas être attaqués au cours de leur descente.

Art. 21. — L'usage d'aéronefs dans un but de propagande ne sera pas considéré comme un moyen de guerre illicite.

Les membres de l'équipage de tels aéronefs ne pourront pas être privés de leurs droits comme prisonniers de guerre pour le motif qu'ils ont accompli un tel acte.

Art. 22. — Le bombardement aérien dans le but de terroriser la population civile ou de détruire ou d'endommager la propriété privée sans caractère militaire ou de blesser les non-combattants, est interdit.

Art. 23. — Le bombardement aérien, exécuté dans le but de contraindre à l'exécution de réquisitions en nature ou au paiement de contributions en argent est interdit.

Art. 24. — 1° Le bombardement aérien n'est légitime que lorsqu'il est dirigé contre un objectif militaire, c'est-à-dire un

objectif dont la destruction totale ou partielle constituerait pour le belligérant un avantage militaire net.

2° Un tel bombardement n'est légitime que s'il est dirigé exclusivement contre les objectifs suivants : forces militaires, ouvrages militaires, établissements ou dépôts militaires, usines constituant des centres importants et bien connus employés à la fabrication d'armes, de munitions ou de fournitures militaires caractérisées, lignes de communication ou de transport dont il est fait usage pour des buts militaires.

3° Le bombardement de cités, de villes, de villages, d'habitations et d'édifices qui ne se trouvent pas dans le voisinage immédiat des opérations des forces de terre est interdit. Dans le cas où les objectifs spécifiés à l'alinéa 2 seraient situés de telle manière qu'ils ne pourraient être bombardés sans entraîner un bombardement sans discrimination de la population civile, les aéronefs doivent s'abstenir de bombarder.

4° Dans le voisinage immédiat des opérations des forces de terre le bombardement des cités, villes, villages, habitations, édifices, est légitime, pourvu qu'il existe une présomption raisonnable que la concentration militaire y est assez importante pour justifier le bombardement en tenant compte du danger ainsi couru par la population civile.

5° L'État belligérant est soumis à la réparation pécuniaire des dommages causés aux personnes ou aux biens en violation des dispositions du présent article par un quelconque de ses agents ou l'une quelconque de ses forces militaires.

Art. 25. — Dans le bombardement par aéronef, toutes les mesures nécessaires doivent être prises par le commandant pour épargner, autant que possible, les édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences, et à la bienfaisance, les monuments historiques, les navires-hôpitaux, les hôpitaux et les autres lieux de rassemblement des malades et des blessés, à condition que ces édifices, ces objectifs et ces places ne soient pas employés en même temps à des buts militaires. Ces monuments, objets et lieux doivent, de jour, être désignés par des signes visibles aux aéronefs. L'usage de ces signes pour indiquer d'autres édifices, objets ou lieux que ceux spécifiés ci-dessus sera considéré comme un acte de perfidie. Les signes dont il sera fait usage comme ci-dessus seront dans le cas d'édifices protégés par la Convention de Genève, la croix-rouge sur fond blanc et

dans le cas des autres édifices protégés, un grand panneau rectangulaire partagé suivant une des diagonales, en deux triangles, l'un blanc et l'autre noir.

Un belligérant qui désire assurer de nuit la protection des hôpitaux et autres édifices privilégiés ci-dessus mentionnés, doit prendre les mesures nécessaires pour en rendre les signes spéciaux ci-dessus indiqués suffisamment visibles.

Art. 26. — Les règles spéciales suivantes sont adoptées pour permettre aux Etats d'assurer une protection plus effective aux monuments d'une grande valeur historique situés sur leur territoire, à condition qu'ils soient disposés à s'abstenir d'utiliser pour des buts militaires ces monuments et la zone qui les entoure et à accepter un régime spécial pour leur contrôle.

1° Un Etat aura la faculté s'il le juge convenable, d'établir une aire de protection autour des monuments de ce genre situés sur son territoire. En temps de guerre, ces zones seront à l'abri du bombardement.

2° Les monuments autour desquels une aire doit être établie seront, dès le temps de paix, l'objet d'une notification aux autres puissances par la voie diplomatique, la notification indiquera également la limite de ces aires. Cette notification ne pourra pas être révoquée en temps de guerre.

3° L'aire de protection peut comprendre, outre l'espace occupé par le monument ou le groupe de monuments, une zone environnante d'une largeur ne dépassant pas 500 mètres à partir de la périphérie dudit espace.

4° Des marques bien visibles des aéronefs, soit de jour, soit de nuit, seront employées afin d'assurer l'identification de la part des aéronautes belligérants des limites des aires.

5° Les marques portées sur les monuments eux-mêmes seront celles indiquées à l'article 25. Les marques employées pour indiquer les aires entourant les monuments seront établies par chaque Etat acceptant les dispositions de cet article et seront notifiées aux autres puissances en même temps que leur sera notifiée la liste des monuments et des aires.

6° Tout usage abusif des marques visées à l'article 5 sera considéré comme un acte de perfidie.

7° Un Etat acceptant les stipulations de cet article doit s'abstenir de se servir des monuments historiques et de la zone qui les entoure pour des buts militaires ou au profit de son organi-

sation militaire de quelque façon que ce soit et s'abstenir également d'accomplir à l'intérieur de ce monument ou de cette zone tout acte ayant un but militaire.

8° Une commission de surveillance, composée de trois représentants neutres accrédités auprès de l'Etat qui aura accepté les stipulations du présent article, ou de leurs délégués, sera nommée pour s'assurer qu'il n'est commis aucune violation des dispositions de l'alinéa 7. Un des membres de cette commission de surveillance sera le représentant (ou son délégué) de l'Etat auquel auront été confiés les intérêts de l'autre belligérant.

Art. 27. — Un individu se trouvant à bord d'un aéronef belligérant ou neutre, ne peut être considéré comme espion que si, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, il recueille ou cherche à recueillir, en cours de vol, des informations dans la juridiction belligérante ou dans la zone d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Art. 28. — Les faits d'espionnage commis, après avoir quitté l'aéronef, par des membres de l'équipage d'un aéronef ou des passagers transportés par lui, restent soumis aux dispositions du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre.

Art. 29. — La répression des faits d'espionnage visés aux articles 27 et 28 est soumise aux articles 30 et 31 du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre.

Art. 30. — Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence d'aéronefs est de nature à compromettre le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé, il peut interdire le passage d'aéronefs neutres dans le voisinage immédiat de ses forces ou leur imposer un itinéraire. L'aéronef neutre qui ne se conforme pas à une semblable prescription dont il a connaissance par une publication du commandant belligérant, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui.

Art. 31. — Conformément aux principes de l'art. 53 du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, les aéronefs privés neutres trouvés à l'entrée en juridiction ennemie par une force d'occupation belligérante peuvent être réquisitionnés sauf paiement d'une complète indemnité.

Art. 32. — Les aéronefs publics ennemis autres que ceux qui sont traités sur le même pied que les aéronefs privés, sont sujets à confiscation sans procédure de prise.

Art. 33. — Les aéronefs non militaires belligérants, qu'ils soient publics ou privés, volant dans la juridiction de leur Etat, sont exposés à ce qu'on ouvre le feu sur eux s'ils n'atterrissent pas au point convenable le plus voisin à l'approche d'un aéronef militaire ennemi.

Art. 34. — Les aéronefs belligérants non militaires soit publics, soit privés, sont exposés à ce qu'on ouvre le feu sur eux lorsqu'ils volent : 1° dans la juridiction de l'ennemi ; 2° dans le voisinage immédiat de cette juridiction et en dehors de celle de leur pays ; 3° dans le voisinage immédiat des opérations militaires de terre ou de mer de l'ennemi.

Art. 35. — Les aéronefs neutres volant dans la juridiction d'un belligérant, et avertis de l'approche d'aéronefs militaires appartenant à l'autre belligérant, doivent atterrir au point convenable le plus voisin. Faute de le faire, ils s'exposent à ce qu'on ouvre le feu sur eux.

Art. 36. — Lorsqu'un aéronef militaire ennemi tombe aux mains d'un belligérant, les membres de l'équipage et les passagers, s'il s'en trouve, peuvent être faits prisonniers de guerre.

La même règle s'applique aux membres de l'équipage et aux passagers, s'il s'en trouve, d'un aéronef public non militaire ennemi, sauf que, dans le cas d'aéronefs publics non militaires consacrés exclusivement au transport des passagers, ceux-ci ont droit à être relâchés à moins qu'ils ne soient au service de l'ennemi ou ressortissants ennemis aptes au service militaire.

Si un aéronef privé ennemi tombe entre les mains d'un belligérant, les membres de l'équipage qui sont nationaux ennemis ou nationaux neutres au service de l'ennemi peuvent être faits prisonniers de guerre. Les neutres, membres de l'équipage, qui ne sont pas au service de l'ennemi, ont droit à être relâchés s'ils signent un engagement écrit de ne pas servir sur un aéronef ennemi jusqu'à la fin des hostilités. Les passagers doivent être relâchés à moins qu'ils ne soient au service de l'ennemi ou ressortissants ennemis aptes au service militaire et dans ces cas ils peuvent être faits prisonniers de guerre.

La libération pourra, dans tous les cas, être différée si les intérêts militaires du belligérant l'exigent.

Le belligérant peut garder comme prisonnier de guerre tout membre de l'équipage ou tout passager, dont la conduite au cours du vol à la fin duquel il a été arrêté a été d'une assistance spéciale et active pour l'ennemi.

Les noms des personnes relâchées après avoir signé l'engagement écrit prévu au troisième alinéa du présent article seront communiqués à l'autre belligérant qui ne devra pas les employer sciemment en violation de leur engagement.

Art. 37. — Les membres de l'équipage d'un aéronef neutre qui a été arrêté par un belligérant seront relâchés sans conditions, si ce sont des nationaux neutres et s'ils ne sont pas au service de l'ennemi. Si ce sont des nationaux ennemis ou s'ils sont au service de l'ennemi, ils pourront être faits prisonniers de guerre.

Les passagers doivent être relâchés à moins qu'ils ne soient au service de l'ennemi ou ressortissants ennemis aptes au service militaire et dans ce cas ils peuvent être faits prisonniers de guerre.

La libération pourra dans tous les cas être différée si les intérêts militaires du belligérant l'exigent.

Le belligérant peut conserver comme prisonnier de guerre tout membre de l'équipage ou tout passager dont la conduite, au cours du vol à la fin duquel il a été arrêté, a été d'une assistance spéciale et active pour l'ennemi.

Art. 38. — Lorsque les dispositions des articles 36 et 37 prévoient que les membres de l'équipage et les passagers peuvent être faits prisonniers de guerre, il doit être entendu que, s'ils n'appartiennent pas aux forces armées, ils auront droit à un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui accordé aux prisonniers de guerre.

Art. 39. — Les aéronefs belligérants sont tenus de respecter les droits des puissances neutres et de s'abstenir, dans la juridiction d'un Etat neutre, de tout acte, qu'il est du devoir de cet Etat d'empêcher.

Art. 40. — Il est interdit à un aéronef militaire belligérant de pénétrer dans la juridiction d'un Etat neutre.

Art. 41. — Les aéronefs à bord d'un navire de guerre, y compris le porte-avion, seront considérés comme faisant partie de ce navire.

Art. 42. — Un Gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour empêcher l'entrée dans sa juridiction des aéronefs militaires belligérants et pour les contraindre à atterrir ou à amerrir s'ils y ont pénétré.

Un Gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour interner tout aéronef militaire belligérant qui se trouve dans sa juridiction après atterrissage ou amerrissage provoqué par une cause quelconque ainsi que son équipage et ses passagers s'il y en a.

Art. 43. — Le personnel d'un aéronef militaire belligérant désemparé, qui a été sauvé en dehors des eaux territoriales neutres et amené dans la juridiction d'un Etat neutre par un aéronef militaire neutre et qui y a été débarqué, sera interné.

Art. 44. — La fourniture directe ou indirecte par un Gouvernement neutre à une puissance belligérante d'aéronefs, de pièces détachées, ou de matériel, fournitures ou munitions pour aéronefs, est interdite.

Art. 45. — Sous réserve des dispositions de l'art. 46, une puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit, pour le compte d'un belligérant, d'aéronefs, de pièces détachées, ou de matériel, fournitures ou munitions pour aéronefs.

Art. 46. — Un Gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose pour :

1° Empêcher le départ de sa juridiction d'un aéronef en état de perpétrer une attaque contre une puissance belligérante, ou porteur ou accompagné d'appareils ou de matériel dont le montage ou l'utilisation lui permettrait de perpétrer une attaque, s'il existe des raisons de croire que cet aéronef est destiné à être utilisé contre une puissance belligérante.

2° Empêcher le départ d'un aéronef dont l'équipage comprend un membre quelconque des forces combattantes d'une puissance belligérante.

3° Empêcher l'exécution sur un aéronef de travaux destinés à en préparer le départ contrairement aux buts du présent article.

Lors du départ par la voie des airs de tout aéronef expédié à une puissance belligérante par des personnes ou par des sociétés se trouvant en juridiction neutre, le Gouvernement neutre

doit prescrire pour ces aéronefs un itinéraire qui évite le voisinage des opérations militaires de l'autre belligérant et doit exiger toutes garanties nécessaires pour s'assurer que ces aéronefs suivent l'itinéraire prescrit.

Art. 47. — Un Etat neutre est tenu de prendre les mesures dont il dispose pour empêcher les observations aériennes faites dans sa juridiction, des mouvements, opérations ou travaux de défense d'un belligérant dans le but de renseigner l'autre belligérant.

Cette disposition s'applique également à un aéronef militaire belligérant à bord d'un navire de guerre.

Art. 48. — Dans l'exercice de ses droits et de ses devoirs selon les présentes dispositions, le fait par une puissance neutre de recourir à la force ou à tout autre moyen à sa disposition ne peut être considéré comme un acte d'hostilité.

Art. 49. — Les aéronefs privés sont sujets à visite et capture de la part des aéronefs militaires belligérants.

Art. 50. — Les aéronefs militaires belligérants ont le droit d'ordonner aux aéronefs publics non militaires et privés d'atterrir ou d'amerrir ou de se rendre pour visite dans un endroit convenable, raisonnablement accessible.

Le refus d'obéir, après avertissement, à l'ordre d'atterrir ou d'amerrir dans cet endroit pour examen, expose l'aéronef à ce qu'on ouvre le feu sur lui.

Art. 51. — Les aéronefs publics non militaires neutres, autres que ceux qui doivent être traités comme aéronefs privés, sont soumis seulement à la vérification de leurs papiers.

Art. 52. — Un aéronef privé ennemi est sujet à capture en toute circonstance.

Art. 53. — Un aéronef privé neutre est sujet à capture :

a) s'il résiste à l'exercice légitime des droits des belligérants ;

b) s'il viole une interdiction dont il a connaissance par une publication d'un commandant belligérant, en vertu des dispositions de l'article 30 ;

c) s'il se rend coupable d'assistance hostile ;

d) s'il est armé, en temps de guerre, en dehors de la juridiction de son propre pays ;

e) s'il n'a pas de marques extérieures ou s'il fait usage de fausses marques ;

f) s'il n'a pas de papiers de bord ou si les papiers sont insuffisants ou irréguliers ;

g) s'il est manifestement hors de la route entre le point de départ et le point de destination indiqué dans ses papiers et si, après telle enquête que le belligérant peut juger nécessaire, aucune justification n'est fournie au sujet de cette déviation. L'aéronef, ainsi que les membres de l'équipage et les passagers, s'il y en a, pourront être retenus par le belligérant pendant l'enquête ;

h) s'il transporte de la contrebande de guerre ou en constitue lui-même ;

i) s'il tente de forcer un blocus dûment établi et effectivement maintenu ;

k) s'il a été transféré de la nationalité belligérante à la nationalité neutre à une date et dans des circonstances indiquant l'intention d'échapper aux risques auxquels un aéronef ennemi est, comme tel, exposé.

Toutefois, dans chaque cas, à l'exception de celui visé sous la lettre (*k*), le motif de la capture doit être un acte exécuté au cours du vol dans lequel l'aéronef neutre est tombé entre les mains du belligérant, c'est-à-dire depuis qu'il a quitté son point de départ et avant qu'il n'ait atteint son point de destination.

Art. 54. — Les papiers d'un aéronef privé seront considérés comme insuffisants ou irréguliers s'ils n'établissent pas la nationalité de l'aéronef, s'ils n'indiquent pas les noms et la nationalité de chacun des membres de l'équipage et des passagers, le point de départ et la destination du vol, ainsi que les précisions concernant la cargaison et les conditions auxquelles elle est transportée. Les livres de bord doivent aussi y être compris.

Art. 55. — La capture d'un aéronef ou de marchandises à bord d'un aéronef sera soumise à un tribunal des prises, afin que toute réclamation neutre soit dûment examinée et jugée.

Art. 56. — Un aéronef privé capturé parce qu'il n'a pas de marques extérieures ou qu'il fait usage de fausses marques, ou parce qu'il est armé en temps de guerre en dehors de la juridiction de son propre pays, est sujet à confiscation.

Un aéronef privé neutre capturé parce qu'il a violé l'ordre donné par un commandant belligérant en vertu des dispositions de l'article 30, est sujet à confiscation, à moins qu'il ne justifie sa présence dans la zone interdite.

Dans tous autres cas le tribunal des prises jugeant de la validité de la capture d'un aéronef ou de sa cargaison, ou de la correspondance postale à bord d'un aéronef, appliquera les mêmes règles qu'à un navire de commerce, ou à sa cargaison ou à la correspondance postale à bord d'un navire de commerce.

Art. 57. — Un aéronef privé qui, après visite, se révèle être un aéronef ennemi, peut être détruit, si le commandant belligérant le juge nécessaire, pourvu que toutes les personnes à bord soient préalablement mises en sûreté et que tous les papiers de l'aéronef soient mis à l'abri.

Art. 58. — Un aéronef privé qui, après visite, se révèle être un aéronef neutre, sujet à confiscation pour s'être rendu coupable d'assistance hostile ou pour être dépourvu de marques extérieures ou pour avoir porté de fausses marques, peut être détruit, si l'envoi pour jugement est impossible ou de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. Dans tous les cas autres que ceux mentionnés ci-dessus, un aéronef privé neutre ne pourra être détruit que s'il existe une nécessité militaire d'extrême urgence ne permettant pas au commandant de le relâcher ou de le renvoyer devant le tribunal des prises pour jugement.

Art. 59. — Avant la destruction d'un aéronef privé neutre, toutes les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté et tous les papiers de l'aéronef devront être mis à l'abri.

Le capteur qui détruit un aéronef privé neutre doit soumettre la validité de la capture au tribunal des prises et doit, en premier lieu, prouver qu'il était en droit de détruire l'aéronef en vertu de l'article 58. Faute par lui de ce faire, les parties ayant des intérêts dans l'aéronef ou dans sa cargaison ont droit à indemnité. Si la capture d'un aéronef, dont la destruction a été justifiée, est déclarée nulle, indemnité doit être payée aux parties intéressées en remplacement de la restitution à laquelle elles auraient droit.

Art. 60. — Si un aéronef privé neutre a été capturé pour avoir transporté de la contrebande, le capteur a la faculté d'exiger la remise de la contrebande absolue qui se trouve à bord ou de procéder à la destruction de cette contrebande absolue, lorsque les circonstances sont telles que l'envoi de l'aéronef pour jugement est impossible ou compromettrait la sécurité de l'aéro-

nef belligérant ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. Le capteur doit mentionner sur le livre de bord de l'aéronef les objets livrés ou détruits et, après qu'il s'est fait remettre en original ou en copie les papiers de l'aéronef qui s'y rapportent, il doit permettre à l'aéronef neutre de continuer son vol.

Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 59 seront applicables au cas où la contrebande absolue à bord d'un aéronef privé neutre a été livrée ou détruite.

Art. 61. — Dans les présentes règles, le terme « militaire » doit être entendu comme se rapportant à tous les éléments des forces armées, à savoir les forces de terre, les forces navales et les forces aériennes.

Art. 62. — Sauf en tant que des dispositions spéciales sont posées par les présentes règles et sauf les dispositions du chapitre VII des présentes règles ou les conventions internationales indiquant que le droit maritime et sa procédure sont applicables, le personnel aéronautique prenant part aux hostilités est soumis aux lois de la guerre et de la neutralité applicables aux troupes de terre en vertu de la coutume et de la pratique du droit international ainsi que des diverses déclarations et conventions auxquelles sont parties les Etats intéressés.

BIBLIOGRAPHIE DU DROIT AERIEN [1]

établie

avec la collaboration de Jean TISSOT, docteur en droit

Acedo Colunga (Felipe), Derecho Aéreo. El contrato de transporte aéreo. *Aérea*, juin, juillet, août 1927, t. V, n. 49, 50, 51, p. 21, 21, 35.

Albanese (A.), Circa il disciplinamento delle ostilitá aeree. *Riv. aeronautica*, février 1928, p. 315-318.

Ambrosini (Antonio), Problemi fondamentali della legislazione dell'aria. *Bollettino del Circolo Giuridico*, Rome, année VIII, n° 1-3. Tirage à part, Stab. Tip. Panetto et Petrelli, Spoleto, 1920.

— Diritto aereo (R. Università di Palermo). Lezioni raccolte da Buonocore e Di Stefano. Arti Grafiche Castiglia, Palermo, 1920.

— Problemi di diritto aereo (A proposito del Congresso dei giuristi svizzeri). Estratto de *L'Aeronautica*, n° 3, maggio 1920.

— La navigazione aerea internazionale. Regime giuridico delle linee aeree internazionali. *Le Vie d'Italia*, Milano, febbraio 1922, p. 174.

— Navigazione aerea internazionale. Legislazione e giurisdizione competente. Estratto da *Il nuovo Patto*, n° 1-3, 1922.

(1) Cette table bibliographique a été établie en tenant compte, dans toute la mesure possible, des principes suivants :

1° N'ont été cités que les articles, rapports, ouvrages et comptes rendus traitant principalement ou d'une manière exclusive du droit aérien ou des problèmes voisins ayant pour objet l'aviation ;

2° Par exception à cette règle, ne figurent pas dans cette bibliographie les articles parus dans la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion aérienne*, *Il Diritto Aeronautico*, la *Zeitschrift für das gesamte Luftrecht*, sauf s'ils ont fait l'objet d'un tirage à part. Il convient donc de consulter en tout état de cause ces publications spécialisées ;

3° De la même manière les rapports extraits d'un compte rendu ayant lui-même fait l'objet d'une mention, ne sont cités que s'ils ont donné lieu à un tirage à part.

AMBROSINI (Antonio), Commissione internazionale di navigazione aerea. *Le Vie d'Italia*, n° 5, 1922.

— Classificazione delle aeromobili secondo la convenzione di Parigi del 1919 e il progetto di legge italiano sulla navigazione aerea. Estratto dalla rivista *Le Ferrovie Italiane*, luglio 1922. Tirage à part, Tipografia dell' « Unione Arti Grafiche », Citta di Castello, 1922.

— Contributi di diritto aereo. Per la legge italiana sulla navigazione aerea. Estratto dagli *Atti dell' Associazione Italiana di Aerotecnica*, anno III, n° 1, 1923. Tip. del Senato, Rome, 1923.

— Le linee aeree internazionali e gli interessi dell'Italia. *La Gazzetta dell' Aviazione*, 16 luglio 1923.

— In margine al progetto di legge italiano sulla navigazione aerea. *L'Aviazione*, 17 août 1923.

— Notion technico-juridique de l'aéromobile. Per Orbem, Paris, 1923.

— Nozione tecnico-giuridica dell' aeromobile. *Il diritto commerciale*, 1924.

— Diritto Aeronautico, I. Parte Generale (Lezioni raccolte da A. Cantarini), anno acc. 1927-1928. Stabilimento Tipo-Litografico di A. Stampaolesi, Rome.

AMELIO (d'), Sul regolamento giuridico della navigazione aerea. *Rivista di diritto pubblico*, novembre-décembre 1909, p. 502 ss.

— Sulla condizione giur. dello spazio aereo, 1909. *Arch. Giur.*, vol. 48.

— Appunti di giurisprudenza sull'aviazione. *Rivista del diritto commerciale*, 1910, I, p. 300 ss.

— Note di diritto sull'aviazione. *Rivista del diritto commerciale*, 1910, I, p. 606 ss.

ANDRAE, Zur Haftpflicht des Luftfahrers im Entwurf des Luftverkehrsgesetzes. *Juristische Wochenschrift*, 1914, n° 6, p. 275-277.

ANTHERO (Adriano), O direito aereo. Typografia Artès & Letras, Porto, 1920.

— O direito aereo, *Revista de direito civil, commercial e criminal*, novembre 1924.

ANZILOTTI (Dionisio), La condizione giuridica dello spazio atmosferico nei rapporti internazionali e le sue conseguenze in ordine alla navigazione aerea. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

BADEN-POWEL, La loi de l'air. *Revue aérienne*, mai 1909. Extrait de la *National Review*, mars 1909.

BALALUD DE SAINT-JEAN, La navigation aérienne au point de vue du droit international. Thèse, Toulouse, Mollat, 1911.

BALDWIN (S. E.), The law of the airship. *American Journal of International Law*, janvier 1910, p. 95, et *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundestaatrecht*, 1911, p. 394.

BAMLER, Ballonlandungen im Auslande. *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, 1910, n° 4, p. 15.

BAR (von), Luftschiffahrtrecht. *Deutsche Juristen Zeitung*, Berlin, 1911.

— Des aérostats en temps de paix. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIII, 1910, p. 812.

— Le régime juridique des aérostats en temps de guerre. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIV, 1911, p. 127.

BARCLAY, Bombardments. *English Review*, 1915.

BARTZ (Werner), Deutsche Luftrechtspolitik seit Versailles. Ferd. Dümmlers, Berlin, 1927.

BASILESCO, La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne. Thèse, Paris, 1920.

BATIGNE (Jacques), De la responsabilité des compagnies de navigation aérienne dans les accidents. Thèse, Montpellier, 1923, Per Orbem, Paris.

BECK (Waldemar), Das pariser Luftfahrtabkommen vom 21 mai 1926 und seine Vorgeschichte. *Eisenbahnrechtliche und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen* (Dr. Walther Rothschild, Berlin-Grünewald), t. 43, n° 4, p. 371-374.

— Luftpolitische Monatsschau. *Luftwacht*, 1927, n° 11, p. 632 ss.

BECKER (W.), Zulässigkeit von Freizeichnungsklauseln im Luftverkehr. *Recht und Handel*, 2e année, 1927, n° 5, p. 246.

BEERNAERT, La prohibition de la guerre des airs. *Revue de droit international et de législation comparée*, 2e série, 1912, t. XIV, p. 569.

BELLANGER (Jean), La guerre aérienne et le droit international. Thèse, Paris, Pédone, 1912.

BELLOT, The sovereignty of the air. *International Law Notes*, 1918, p. 133.

— L'opinion française et l'accord franco-allemand. *Aéro-Revue*, Berne, 1926, n° 7, p. 148 ss.

BERTHELEMY, Le développement de la navigation aérienne. Communication du 2 février 1924 à l'Académie des Scien-

ces morales et politiques de l'Institut de France. Compte-rendu de l'Académie, 1924.

Besançon, La Société des Nations et la navigation aérienne. Thèse, Paris, 1919.

Bielenberg (Johannes), Die Freiheit des Luftraums. Diss. Heidelberg, Mersebourg, 1911.

Blachère, L'air, voie de communication et le droit. Thèse, Paris, Larose et Tenin, 1911.

Bleck, Personen-und Postflugwesen als Staatsmonopol. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1919, nos 11-12, p. 506-507.

Blewett-Lee, Sovereignty of the air. *American Journal of International Law*, 1913, p. 470.

— The international flying convention. *Harward Law Review*, t. XXIII, p. 35.

Bodenheim, Das privatrecht der Luftschiffahrt. Helwingsche Verlagsbuchhdl., Hanovre, 1910.

— Zur Haftplicht im Luftverkehr. *Deutsche Luftfahrerzeitschrift*, Berlin, 2 septembre 1914.

Boetticher, Luftfahrtversicherung. *Jbfluftv.* 24, 185 ss.

— Betrachtungen zur Luftversicherung. Hambourg, 1926.

— Luftversicherung, *Schiffahrt-Jahrbuch*, Hambourg, 1926, p. 991, 1002.

Bögert, Problems in aviation law. *Cornell law quarterly*, t. VI, p. 296.

— Recent developments in the law of aeronautics. 1923, 8. *Corn. L. q.*, 26.

Bogojawlenski (N.), Vopros sanitarnoi aviatsii (Problèmes de l'aviation sanitaire). *Vestnik vozdushnogo Flota* (Nouvelles de la Flotte aérienne), Moscou, 1928, n° 1.

Böhm (Aloïs Robert), Betrachtungen zum österreichischen Luftverkehrsförderungsgesetz. *Luftweg*, 1927, n° 13, p. 174 ss.

Bompard, Circulation aérienne internationale. *Grande Revue*, 10 septembre 1913.

Bonifacio (F.), Il registro aeronautico per la visita e la classifica degli aeromobili civili. *La Gazzetta dell' Aviazione*, 1925, p. 70.

— Del registro di classificazione degli aeromobili. *La Gazzetta dell' Aviazione*, n. 16, 17 juin 1927.

Bonnefoy (Gaston), Le Code de l'Air, l'Aéronautique et l'Aviation en droit français et en droit international. Marcel Rivière, Paris, 1909.

BONNEFOY (Gaston), Du traitement juridique appliqué aux aérostats étrangers voyageant ou atterrissant en France. *Journal du Droit International*, 1910, p. 59.

BONOMO (Oscar), L'aviation commerciale, Etude commerciale comparée des moyens de transports modernes. Librairie des Sciences Aéronautiques, F.-Louis Vivien, libraire-éditeur, Paris, 1926.

BOSCHAU, Die Beurkundung von Todesfallen auf Luftschiffen. *Das Recht*, 1908, n° 19.

BOURUET-AUBERTOT (J.), Les bombardements aériens. Thèse, Paris, Les presses universitaires de France, 1923.

BOVENSIEPEN, Das neue Luftverkehrsrecht. *Verkehrsrechtliche Rundschau*, II, 1922, n^{os} 6 et 7.

BRASIELLO (Teucro), In tema di assicurazioni aeronautiche. *Riv. critica di infortunistica*, 1922, p. 45-49.

— La navigazione aerea nel diritto. *Riv. dir. pubblico*, 1925, I, p. 497 ss.

— La navigazione aerea nel diritto. *Quaderni Aeronautici dell' Associazione Italiana di Aerotecnica*, vol. IV, Naples, 1926.

BREDOW (Traugott) und D^{r} Fritz Müller, Das Luftverkehrgesetz, vom 1 August 1922. Carl Heymans Verlag, Berlin, 1922.

BREGUET (Louis), Des rapports de l'Etat avec les compagnies aériennes et les propriétaires d'avions de tourisme. *L'Aérophile*, 1-15 septembre 1922.

BRENNWALD, Luft und Recht. Zurich, 1910.

BREUER (A.), Wirtschaflichkeit des Luftverkehrs. Kommunalschriften-Verlag, Köln, 1927.

BRODA, La navigation aérienne. *Documents du progrès*, 1909.

BROGLIO (A.), La guerra aerea. Vicenza, 1919.

BRUCE (Eric Stuart), Aircraft in war. Hodder and Stoughton, Londres, New-York, 1914.

BRUCKNER, Die aubervertragliche Haftung für die beim Betrieb der Luftschiffahrt angerichteten Schäden auf der Erde. *Das Recht*, 1913, n° 21, p. 701, 706.

BRUDERS (Paul), Die Klassifikation von Luftfahrzeugen. *Zeitsch. f. d. gesamte Versicherungs-Wissenschaft*, 1927, vol. XXVII, n° 4, p. 404-412.

BRUGI (B.), La proprietà dello spazio aereo. *Atti dell'Academia di Padova*, 1912, p. 139 ss.

BRUNET (René), Cours de transports terrestres, fluviaux, aériens. Ecole spéciale des travaux publics, Paris, 1923.

Brunetti (Antonio), Lineamenti d'una legislazione sulla proprieta dei veicoli aerei. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

— Lineamenti del diritto aeronautico. Discorso inaugurale tenuto il 15 decembre 1924 nell'Università di Trieste. *Diritto e pratica commerciali*, janvier 1925, p. 1. Ed. della riv. *Diritto e pratica commerciali*, Rome, 1925.

Brunetti (M.), L'aviazione nel diritto interno ed internazionale. *Rivista di diritto commerciale*, 1909, I, fasc. IV, p. 463 ss.

Buhrbanck, Die privatrechtliche Haftung im Luftverkehr. Leipziger Diss. 1919.

Busse (Rudolf), Luftrecht. Walter de Gruyter et C°, Berlin 1928.

Buzzatti (G. C.), L'aeronavigazione alla conferenza di Parigi (1919). Note di diritto aereo. *Le Vie d'Italia*, 1920, p. 1.

Cacopardo Melita (S.), L'unificazione del diritto aeronautico e la convenzione del 13 octobre 1919. Estratto da *Il Diritto Aeronautico*, n° 5, 1924. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome.

— L'emploi de la T. S. F. dans la réglementation aéronautique. *Revue Juridique Internationale de la Radio-Electricité*, 1925, p. 61-68.

— Intesi della legislazione aeronautica internazionale. Estratto da *Il Diritto Aeronautico*, n^{os} 2-3, 30 aprile-30 giugno 1926. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome.

— Aspetti della legislazione aeronautica italiana. Estratto da *Il Diritto Aeronautico*, n° 3, 1928. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome, 1928.

— Accordi relativi al trasporto di effetti postali per via aerea. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome, 1928.

— La questione delle « Zone Vietate ». Estratto da *Il Diritto Aeronautico*, n° 2, 1925. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome.

— Le questioni dell'aeronautica alla prossima conferenza di Washington. *Telegrafi, Telefoni e Radiocommunicazioni*, 1927, p. 150 ss.

Calatayud-Ortiza (Antonio de), La condición juridica del espacio aéreo ante el derecho internacional. Hijos de F. Vives Mora, Valencia, 1913.

CASTAGNERIS, La navigazione aérea e la guerra. *Nuova Antologia*, 1906, fasc. marzo, p. 119 ss.

CASTELLI (I), Il dominio dell' aria. *Rivista internazionale di scienze sociale discipline ausiliarie*, Rome, 1908.

CASTRO Y CASALEIZ (de), Les progrès de la locomotion aérienne et le droit international. *Bulletin argentin de droit international privé*, 1909, vol. III, n° 6, p. 350.

CATELLANI (Enrico), Il diritto aereo. Fratelli Bocca, Turin, 1911.

— Le droit aérien. Traduction de l'italien par M. Bouteloup. Rousseau, Paris, 1912.

— Le vie del mare e dell' aria e il diritto internazionale. *Rivista di diritto internazionale*, 1918, p. 153 ss.

CENDOYA Y OSCOZ (Juan Manuel), El derecho de dominio sobre el espacio aéreo. Imprenta A. Arissa, Barcelone, 1914.

CHESSEX (L.), L'air : un nouveau domaine juridique. *Journal du droit international privé*, 1911, p. 482.

— *Civil Aeronautics*. Legislative history of the Air Commerce Act of 1926 approved may 20, 1926 together with miscellaneous legal materials relating to civil air navigation. Corrected to august 1, 1928. United States, Government Printing Office, Washington, 1928.

CLUNET (Edouard), Les frontières de l'air. *Le Matin*, 28 octobre 1908.

— Le survol et l'atterrissage en territoire étranger dans l'état actuel du droit aérien positif. *Journal du droit international*, t. XLVIII, 1921, p. 486.

COBBY (E.), Aerial bombardment of native troops.

COGLIOLO (Pietro), Il diritto e l'aviazione. *Atti Congr. Verona*, p. 211 ss. Tirage à part, Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

— L'aria libera e il diritto dello Stato su l'aria. *Diritto italico*, 27 avril 1924.

— Il movimento internazionale per l'uniformità del diritto aeronautico. Intervista ripr. in *Diritto commerciale*, 1925, p. 74-76.

— I principi fondamentali di diritto aeronautico. *Il diritto commerciale*, décembre 1924, n° 11-12, et *Scritti vari di diritto privato*, Turin, 1925, 6e édition, p. 556-574.

— Il diritto privato aeronautico internazionale. *Il diritto commerciale*, janvier-février 1925, p. 24-27.

— La conception latine du droit aéronautique. Conférence donnée le 6 novembre 1926 à la Ligue Internationale des Aviateurs, Paris.

Cogliolo (Pietro), Codice Aeronautico. Ulrico Hoepli, Milan 1927.

— Principii generali del diritto aeronautico con speciale riguardo alla legge italiana. *Pub. della Facolta di Giurisprudenza della R. Università di Modena*, 1927, n. 19, p. 22.

— La formazione del diritto aeronautico e la parte che vi ebbe l'Italia. *Il diritto commerciale*, août, septembre, octobre 1927, n. 8-9-10, p. 188-191.

— Note minime di diritto aeronautico. *Il diritto commerciale*, janvier-février 1927, n. 1-2, p. 48.

— Proposta di temi in diritto aeronautico. *Il diritto commerciale*, janvier-février 1927, n. 1-2, p. 53.

— La formazione del diritto aeronautico internazionale. *Il nuovo diritto*, 1928, p. 129 ss.

Colby (Elbridge), Aerial law and war targets. *American Journal of International Law*, vol. XIX, n. 4, octobre 1925, p. 702-715.

— Laws of aerial warfare. *Minnesota Law Review* (Minneapolis, Minn.), vol. X, 1926, n° 2, 3, 4, p. 123-148, 207-234, 309-324.

Commission de la guerre des airs (Procès-verbaux de la), I suiv. *Union interparlementaire*, Bruxelles, 1913.

Comité Juridique International de l'Aviation. Compte rendu du 1er Congrès tenu à Paris les 31 mai et 1er juin 1911. Pédone, Paris, 1912.

— Compte rendu du 2e Congrès tenu à Genève les 28 et 29 mai 1912. Pédone, Paris, 1912.

— Compte rendu du 3e Congrès International de Législation aérienne tenu à Francfort-sur-le-Mein du 25 au 27 septembre 1913. Edition Aérienne, Paris, 1922.

— Compte rendu du 4e Congrès International de Législation Aérienne tenu à Monaco du 19 au 21 décembre 1921. Pédone, Paris, 1922.

— Compte rendu du 5e Congrès International de Législation Aérienne tenu à Prague du 25 au 30 septembre 1922. Edition Aérienne, Paris, 1922.

— Compte rendu du 6e Congrès International de Législation Aérienne tenu à Rome du 22 au 26 avril 1924. Per Orbem, Paris, 1924.

— Compte rendu du 7e Congrès International de Législation Aérienne tenu à Lyon du 28 septembre au 2 octobre 1925. Per Orbem, Paris, 1926.

Commission de législation aérienne d'études législatives, Discussion relative au projet de loi sur la navigation aérienne. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1921, p. 323 ss.

Congrès International d'Aéronautique (compte rendu du...), Paris, 1889. *Aéronaute*, 1890, p. 68 et 71.

— (III[e]), Milan, 22-28 octobre 1906. Rapports et mémoires publiés par les soins de la Commission permanente internationale d'aéronautique. Dunod et Pinat, Paris, 1907.

— (IV[e]), Nancy, 18-23 septembre 1909. Procès-verbaux. Rapports et mémoires. Dunod et Pinat, Paris, 1909.

— (V[e]), Turin, octobre 1911. Procès-verbaux. Rapports et mémoires. Dunod et Pinat, Paris, 1913.

Congrès International de la navigation aérienne (1[er]), Paris, 15-25 novembre 1921. Rapports. 2 vol., Blondel La Rougery, Paris.

Congress (International Air), London, 1923. Report edited for the Committee by Lieut. Col. W. Lockwood Marsh, Offices of the Royal Aeronautical Society.

Congrès International de la navigation aérienne (III[e]), Bruxelles, 6-10 octobre 1925. Programme des travaux. Texte des Rapports. 3 vol., Etienne Chiron, Paris.

Congresso Internazionale di navigazione aerea (IV), Rome, 24-30 octobre 1927. 4 vol., Tipografia del Senato, Rome, 1928.

Congresso giuridico internazionale per il regolamento della locomozione aerea, 31 mai, 1-2 juin 1910. Atti e relazioni. Società Tipografica Cooperativa, Vérone, 1911.

Consiglio (Giuseppe), La disciplina giuridica internazionale dell' aeronautica (origine-tendenze sviluppi). Dissertazioni di laurea presentata all' Istuto Superiore di Studi Commercial in Roma, ottobre 1924.

Contuzzi, De l'internationalité de la navigation aérienne. *Journal du Droit International*, 1919, p. 669.

Corradi, Diritto aereo. Tip. Zerlini, Parme, 1911.

Cosmai (F.), La navigazione aerea nei suoi rapporti col diritto internazionale: la nazionalizzazione delle aeronavi. Molfetta, 1912.

Cuello Calon (Eugenio), La navegación aerea desde el punto de vista del derecho penal. Casa Editorial Estudio, Barcelone, 1915.

Darby (W. Evans), The peril of the air. A paper read at the 19th. universal Peace Congress, held at Geneva, September 23rd. to 29th. 1912. Londres, 1912.

Daus, Die Luftschiffahrt in staats-und völkerrechtlicher Hinsicht. Diss. Erlangen, 1908.

David, Luftverschollenheit. *Deutschen Juristen Zeitung*, 1908, n° 21.

Davis (W. Jefferson), The launching of projectiles from balloons. *American Journal of International Law*, 1908, p. 528.

— Radio and Aviation Law, *The signet*, vol. XIX, n. 4, p. 66 ss.

— Air Laws and Air Lanes. *U.S. Air Service*, avril 1922.

— Putting laws over wings. Extrait de l'*American Bar Association Journal*, août 1925.

— Clearing the Air for Commerce. Reprinted from *The Annals* of the American Academy of Political and Social Science, Philadelphia, May 1927. Publication n° 2059.

Dawidoff, Luftpost. *Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt*, 1928, n. 7, p. 145-162.

Demey (Julien), La liaison juridique du navire et de l'aéronef. *Le Port de Dunkerque*, 5 juillet 1928.

Demogue, Mesures judiciaires pour éviter les dommages que les aéroplanes peuvent causer. *Revue trimestrielle de droit civil*, 1912, p. 735-736.

Denton, Law governing air space and aviation. 1916.

Derselbe, Das internationale Recht des Luftverkehrs. *Schiffahrt Jahrbuch*, 1926, p. 959.

— Luftfahrtrecht. *Strupps Wörterb. d. Völkerr.* t. I.

Desouches (Guillaume), Réglementation de la navigation aérienne, avec les projets de l'Aéro-Club de France. Librairie Aéronautique, Paris, 1910.

— La liberté de l'air. Rapport présenté à la vingt-septième Conférence de l'International Law Association, Paris, 27 mai-1er juin 1912. 27th. Report Paris 1912. Richard Flint and C°, Londres, 1912. Tirage à part, *id.*, 1912.

Dientsbach and Mc. Mechen, The aerial Battleship. *Mc. Clure's Magazine*, août 1909.

Diwald (Hugo), Das tchechoslowakische Gesetz über den Luftverkehr. *Zeitschrift für Ostrecht*, 1928, n. 4, p. 478-501.

Dollfus, Der Luftverkehr. Basel, Stuttgart, 1924.

Döring (Hermann), Versicherung und Luftverkehr. Berlin, 1921.

— Versicherungsprobleme im modernen Luftverkehr. *Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt* 1921. Münich et Berlin, 1922, p. 72 ss.

Döring (Hermann), Versicherung und Luftverkehr. Bâle et Stuttgart, 1924.

— Die Entwicklung der Luftfahrtversicherung. *Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt* 1925. Münich et Berlin, 1926, p. 94 ss.

— Das internationale Recht der Privatluftfahrt. Gebr. Radetzki, Berlin, 1927.

— Die Luftversicherung. Entwicklung, Recht und Technik. Mittler und Sohn, Berlin, 1928.

Ebel, Die Haftplicht des Luftschiffers. Diss. Greifswald, 1913

Edwards (Ivo) et F. Tymms, Commercial Air Transport. Isaac Pitman and Sons, Londres, 1927 (?).

Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart et Leipzig, 1911.

— Haftungsausschluss im Luftverkehr. *Deutsche Allgemeine Zeitung*, n. 39, 25 septembre 1926, annexe *Wirtschaft und Recht.*

Ellis, Aerial land and aerial maritime warfare. *American Journal of International Law*, 1914, p. 256.

Elsias Palais, El dominio del aire.

Erythropel (Hermann), Das Recht am Luftraum. Diss. Göttingen, 1898.

Espinosa Mireles (Gustavo), Legislacion aerea. Conferencia sustentada el 7 de Septiembre de 1928, en la Escuela de Aviation civil. *Aviacion*, tomo I, num. 3, octubre, noviembre de 1928, p. 5.

Eswein (Friedrich Ludwig), Das Recht der Luftschiffahrt. Diss. Würtzbourg, Frankenthal, 1910.

Everling, Um die Freiheit deutscher Luftfahrt. Hanovre, 1926.

Fachinger (Heinz), Die Anderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz. Diss. Marbourg, 1926.

Fackelday, Luftschiffahrt und Schadenshaftung. Diss. Erlangen, 1914, Noske, Leipzig.

Fantin (Giovanni), Obblighi al soccorso e discipline relative. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

Fasolis (Giovanni), Finanza e trasporti aerei. *Riv. di politica economica*, 1927, p. 636-642.

Fauchille (Paul), Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. *Revue Générale de Droit International Pu-*

blic, t. VIII, p. 414 ss. Tirage à part, Pédone, Paris, 1901.

Fauchille (Paul), Rapports à l'Institut de Droit International sur le domaine aérien. Session de Bruxelles, 1902, et session de Paris, 1910. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XIX, p. 19-86 et t. XXIII, p. 297.

— Le bombardement aérien. *Revue Gén. de Droit International Public*, t. XXIV, p. 56.

— Rapport au nom de la première commission de la Conférence de navigation aérienne, 1910.

— La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix. *Revue Gén. de Droit International Public*, t. XVII, p. 55. Tirage à part, Pédone, Paris, 1910.

— Projet de convention sur le régime des aérostats en temps de paix. Rapport présenté à la session de Paris (1910) de l'Institut de Droit International. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIII.

— Rapport et nouveau rapport à l'Institut de Droit International sur le régime juridique des aérostats. Session de Madrid, 1911. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIV.

— Le Comité juridique international de l'Aviation. Rapport présenté à la vingt-septième Conférence de l'International Law Association, Paris, 27 mai-1er juin 1912. 27th. Report Paris 1912. Richard Flint & Cº, Londres, 1912.

Fliks, Luftversicherung. *Flug*, Vienne, mai 1927.

Ferber, La liberté de l'atmosphère. *L'Aérophile*, 15 juillet 1909.

Ferri (C. E.), In tema di responsibilità nel diritto aereo. *Riv. dir. turistico*, 1927, p. 93-96.

— La proprietà immobiliare e l'aviazione. *Il diritto turistico*, 1928, p. 161-167.

Fischer von Potorzyn, Lufthansa. Lehmann, Leipzig, 1925.

Fisser, Die Luftfahrt als Verkehrsmittel. *Greifswalder staatswissenschaftliche Abhandlungen*, Greifswald, 1922.

Fiore (P.), Degli aeronauti nei loro rapporti colle leggi e costumi di guerra, 1912.

Fixel (Rowland W.), The law of aviation. Matthew Bender and Co, Albany, N.-Y., 1927.

Fleischmann (Maxim), Grundgedanken eines Luftrechts. Reinhardt, Munich, 1910.

Fonseca Hermes Junior (J. S. da), Legislaçaó Internacional do Ar. Conferencia realizada na Sociedade Brasileira de Direito Internacional. « Separata » do n. 1. Vol-X-

Julho-da *Revista de Direito Publico* dos Drs. Nuno Pinheiro e Alberto Biolchini. Typographia Alba, Rio de Janeiro, 1925.

Fonseca Hermes Junior (J. S. da), O Brasil e a Convenção Internacional de Navegação Aerea. *Aeronautica*, anno 3°, janeiro de 1928, n° 18, p. 22-27.

— La situation internationale des futurs aérodromes flottants. Extrait du tome II des Compte rendus du IV^e^ Congrès International de la Navigation Aérienne, tenu à Rome du 24 au 30 octobre 1927-VI. Tipografia del Senato, Rome, 1928.

Franke (Theodor), Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht mit besonderer Berücksichtigung der völkerrechtlichem Interessen. Diss. Würtzbourg, Dantzig, 1911.

Frenzl (Margarita), Das Gefahrenproblem im der Luftkaskoversicherung. *Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft*, Berlin, 1925, p. 168-178.

— Luftversicherung. *Assekuranz-Jahrbuch*, Compassverlag, Vienne et Leipzig, 1926.

— Luftverkehrsversicherung.

Fricotelle (Jean), Aviateurs et particuliers. Etude de droit interne aérien. Thèse, Paris, Jouve et Cie, 1923.

Friedrichs, Brauchen wir ein Luftschiffahrtgesetz? *Deutschen Zeitschrift für Luftschiffart*, 1908, n° 25.

Fröchtling, Die Abwehrrechte des Grundeigentumers genenüber sein Grundstück überfahrenden Luftschiffern in Beziehung zu der diesen obligenden Schadensersatzpflicht. Diss. Leipzig, 1913.

Galo Ponte y Escartin, Discurso leído en la solemna apertura de los tribunales celebrada al 15 de septiembre de 1926. Editorial Reus (S. A.), Madrid, 1926.

Garcia (Gonzalo), Normas de derecho internacional en la guerra aerea. *Riv. de derecho y legislacion*, t. V, p. 25.

— Derecho aereo. *La Nacion*, 6 avril 1927.

Gardair (Albert), De la propriété de l'air. Thèse, Marseille, Barlatier, 1911.

— De la locomotion aérienne au point de vue juridique. Discours prononcé le 28 novembre 1910 à la séance solennelle de rentrée de la Conférence des avocats de Marseille. Barlatier, Marseille, 1911.

Gareis (K.), Juristische Ausblicke in die Zukunft des Luftschiffahrts Betriebs. Supplément des *Müncher Neuesten Nachrichten* du 17 février 1909.

GARNER (James W.), Aerial bombardment of undefended towns. *American Journal of International Law*, 1915, p. 93.

— International law and the world war. 1920.

— Réglementation internationale de la guerre aérienne. Extrait de la *Revue Générale de Droit International Public*, 2e série, t. V, p. 372. Tirage à part, Pédone, Paris, 1923.

— La réglementation internationale de la navigation aérienne en temps de paix. *Revue de Droit International et de Législation comparée*, 3e série, 1923, t. IV, p. 356 et 628. Tirage à part, Sté An. M. Weissenbruch, Bruxelles, 1924.

— Proposed rules for the regulation of aerial warfare. *American Journal of International Law*, vol. XVIII, n. 1, janvier 1924.

GEMMA (Scipione), Prime linee di una unione internazionale di aviazione. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

GENTILE (G.) Il rischio aereo e gli aeromobili militari. *Rivista critica di infortunistica*, 1927, fasc. V, p. 161-164.

GERSON, Der Luftraum und die Luftfahrzeuge im öffentlichen Recht, insbesondere des Deutschen Reichs. Diss. Hambourg, 1924.

GIANNINI (Amedeo), La Legislazione aeronautica italiana. 1923-1924, vol. I. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome.

— La Legislazione aeronautica italiana. 1924-1925, vol. II. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1926.

— La Legislazione aeronautica italiana. 1926, vol. III. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1927.

— La Legislazione aeronautica italiana (1927). Vol. IV. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1928.

— La convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea. Rome, 1924.

— L'abbandono ai creditori nella legge italiana sulla navigazione aerea. *Il diritto commerciale*, 1925.

— Aviazione civile e legislazione aeronautica. *Echi e commenti*, 25 mars 1926.

— La convenzione ibéro-americana per la navigazione aerea. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1927.

— Il diritto aeronautico nel 1927. *Nuovi studi di storia di diritto di politica*, 1927, fasc. I.

GIANNINI (C. T.), Il primo congresso giuridico internazionale di Verona. *Riv. comunicazioni*, 1910, p. 522 ss.

GIANNINI (Domenico), L'organizzazione della R. Aeronautica. U.S. I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1925.

— Ordinamenti amministrativi dell' aeronautica civile. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome, 1926.

GIROUD (G.), La navigation aérienne, Commentaire de la loi du 31 mai 1924. *Recueil général des lois, décrets et arrêtés*, 1924.

GIUDICE (Pietro), La disciplina fiscale della navigazione aerea. *Riv. aeronautica*, 1927, fasc. I, p. 53-59.

— Della responsabilità penale colposa nei sinistri aviatori. *Riv. Aeronautica*, juillet 1927, n. 7, p. 100-105.

GIURATI (Giovanni), La locomozione aerea e il pericolo criminale. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

GIZYKI (Richard von), Einige wichtige Fragen aus dem Gebiete des Rechtes der Luftschiffahrt. Diss. Heidelberg, 1912, Noske, Leipzig.

GLORIEUX, Rapport au nom de la IV^e^ Commission à la Conférence de Navigation aérienne, 1910.

GOEBEL, Luftverkehrswesen. *Handwörterb. d. Staatswiss.*, 4^e^ édition, vol. 6 de l'Elster Weber-Wieser, p. 439 ss.

GONÇALVES (Luiz da Cunha), A navegaçao aerea em face do direito. Conferencia feita na sessao de 6-12-1911 na Associação dos Advogados de Lisboa. Famalição, 1912.

GORDINI (Leonida), Il diritto della Stato sull' atmosfera nei riguardi internazionali. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

GOUTTES (Paul des) et Ch.-L. Julliot, Essai d'adaptation à la guerre aérienne des principes de la convention de Genève de juillet 1906. *Revue Internationale de la Croix-Rouge*, 1924.

GOUTTES (Paul des) et Ch.-L. Julliot, Recueil de documents sur la neutralisation des aéronefs sanitaires. Préface de M. Gustave Ador, président du Comité International de la Croix-Rouge. Comité International de la Croix-Rouge, Genève, 1925.

GRAHAME-WHITE (Claude) and Harry Harper, The aeroplane in war. Londres, w. y., 1912.

— Air Power naval, military, commercial. Chapman & Hall, Londres, 1917.

GREER (Rowan A.), International Aerial Regulations. *Air Service Information Circular*, vol. VI, n. 566, published by the Chief of Air Service, Washington, 1926.

GROTE, Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt. Borna, Leipzig, 1907.

GROVALET (Charles), Etude juridique de diverses questions que fait naître l'emploi des machines volantes. Thèse, Rennes, Nantes, 1909.

— La navigation aérienne devant le droit international. A. Dugas et Cie, Nantes, 1909.

GRUMBT, Luftfahrtzeuksaskoversicherung. *Zeitschrift für Versicherungswesen*, Berlin, 1923.

GRÜNEBAUM, Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Strassenbahnen, Kraft-und Luftfahrzeuge ? *Juristiche Rundschau*, 1928, n. 13.

GRÜNWALD, Luftschiffahrt und geltendes Recht. *Das Recht*, 1907, n. 23, p. 1439-1441.

— Das Luftschif in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung von Kriegsgerichtsrecht. Helwing, Hanovre, 1908, et *Arch. für öffentliches Recht*, 1909, p. 190. Résumé dans le *Journal du droit international privé*, 1908, p. 1054.

— Standesamtliche Behandlung von Todesfallen und Geburten auf Luftschiften. *Archiv für öffentliches Recht*, 1909, t. XXIV, p. 477 ss.

— Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde uber denen er sich befindet. *Archiv für öffentliches Recht*, 1909, t. XXXIV, n. 2, p. 190 ss.

GRÜNWALD ET J. BONNECASSE, La navigation aérienne en droit international. *Journal du Droit International*, 1908, p. 1054.

GUIBÉ (Henri), Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international. Thèse, Caen, 1911, Marchal & Godde, Paris, 1912.

GUT, Weltluftpostkonferenz, *Luftwacht*, 1927, n. II, p. 630 ss.

HACKNITZ (Gunther von), Die Neutralität im Luftkriegrecht. *Tübinger Habhandlungen zum öffentlichen Recht*, n. 10. Ferd. Enke, Stuttgart, 1927.

HAMEL (Joseph), Le droit privé aérien dans le projet de code international de l'air. Extrait des *Annales de droit commercial*, 1923, n. 1-2, p. 46 et 133. Tirage à part, Rousseau, Paris, 1923.

HAMEL (Joseph), Nationalité et conflits des lois en droit aérien. A propos de la loi du 1er juin 1924. *Revue de droit international privé*, 1925, n° 1, p. 32, n° 2, p. 200.

— La loi du 1er juin 1924 sur la navigation aérienne. Etude de droit interne et de droit comparé. Extrait des *Annales de Droit commercial français, étranger et international*, 1925. n. 1, 2, 3. Tirage à part, Rousseau, Paris, 1925.

— Le droit aérien en 1924. *Journal du droit international*, 1925, p. 90.

HANSPERL, La navigation aérienne au point de vue juridique. *Revue générale de droit international public*, 1911, p. 473.

HANTZSCHEL, Luftraum und Grundeigentum. Diss. Leipzig, 1912.

HASLINGER (von), Zur Neuregelung der deutschen Handelsluftfahrt, 1926.

HAUCKE, Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrer de lege lata und de lege ferenda. Diss. Leipzig, 1915.

HAZELTINE (Harold D.), The law of the air. Three lectures delivered in the University of London at the request of the Faculty of Law. University of London Press. 1911.

— State sovereignty in the air-space. Rapport présenté à la vingt-septième Conférence de l'International Law Association, Paris, 27 mai-1er juin 1912. 27th. Report Paris 1912. Richard Flint & C°, Londres, 1912

— Law of civil aerial transport. *Journal of comparative legislation*, 3e série, t. 1, partie I, p. 76

— International Air Law in time of peace. Rapport présenté à la vingt-neuvième Conférence de l'International Law Association, Portsmouth, 27-31 Mai 1920. 29th. Report Portsmouth 1920. Sweet & Maxwell, Londres, 1920.

HEARNE (R. P.), Airship in peace and war. John Lane, Londres, 1910.

HEIMBURGER, Der Erwerb der Gebietshoheit. 1 teil, Karlsruhe, 1888.

HELEN, Le code de l'air. L'*Air*, 1er juin 1919.

HELM, Ein internationalen Übereinkommen über die Haftung bei internationalem Lufttransporten. *Versicherung und Geldwirtschaft*, 1926, n. 48, p. 435 ss.

HENNEQUIN, Rapport au nom de la 2e commission à la Conférence de navigation aérienne, 1910.

HENRY-COÜANNIER (André), La propriété du sol et la liberté de l'espace aérien. Du droit de circulation et du droit

d'atterrissage. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

Henry-Coüannier (André), Il silenzio della Conferenza internazionale sulla navigazione aerea. *Rivista delle comunicazioni*, Rome, 1911.

— L'épave aérienne. Rapport présenté à la vingt-septième Conférence de l'International Law Association, Paris, 27 Mai-1er Juin 1912. 27th. Report Paris 1912. Richard Flint & C°, Londres, 1912. Tirage à part, L'Edition Aérienne, Paris, 1912.

— L'Aviation sur les eaux territoriales. Rapport présenté à la vingt-huitième Conférence de l'International Law Association, Madrid, 1er-6 octobre 1913. 28th Report Madrid 1913. Richard Flint & C°, Londres, 1914.

— Examen de principe de la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919. Per Orbem, Paris, 1923.

— Légitimité de la guerre aérienne. Per Orbem, Paris, 1925.

Herbatschek (Heinrich), Die Haftung im Luftverkehr. *Flug*, Vienne, novembre 1927, n. 11, p. 6.

Hershey, The international law of aerial peace. *American Journal of International Law*, 1912, p. 381.

— Zeppelin raids and the rights of neutrals. *Review of Reviews* (New-York), 52e année, p. 590.

Hertz-Kleptow, Der Friedensvertrag von Versailles und das deutsche Luftwesen. Diss. Koenigsberg, 1922.

Hess (Fritz), Schweizerisches Luftrecht. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen und Sachregister. Verlag der « Aero-Revue A. G. », Zurich, 1927, Geschäftsstelle : Arnold Bopp und C°, Zurich.

— Zur Entwicklung des schweizerischen Luftrechts. Extrait de la *Schweiz. Zentralblatt für Staats-und Gemeindeverwaltung*, année 28, n. 13, 15, 16, 17, 1927.

Heucke (Albert), Haftpflichtgesetz. 1926.

Hildebrand, Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwartigen Entwicklung. Munich et Berlin, 1907.

— Das deutsche Luftverkehrsgesetz. *Köln Zeitung*, 1923, n. 222, 236, 312.

— Die Begriffsbestimmung für die Luftfahrt. *Jb. f. Luftv.*, 1924, p. 129 ss.

HILSMANN, Das Recht der Luftfahrt. 1914.

HILTY, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone. *Archiv für öffentliches Recht*, t. XIX, 1905, p. 87 ss.

— Die rechtlichen und politischen Folgen der Luftschiffahrt für die Schweiz. Eidgenossenschaft. Berne, 1909.

HOMBURG (Robert), Les travaux du V^e^ Congrès International du Comité Juridique International de l'Aviation. Extrait de la *Revue de Droit international et de Législation comparée*, 1923, n. 4 et 5. Société An. M. Weissenbruch, Bruxelles, 1923.

— Essai sur la condition juridique internationale des aéronefs. *Rev. de Droit International et de Législation comparée*, 3 série, t. V, 1924, n. 3, p. 231.

— Les douanes et les assurances aériennes au septième Congrès Juridique International de l'Aviation. *Revue de Droit International et de Législation comparée*, 1925, n. 6, p. 904.

HOOGHE (Edouard d'), Droit aérien. Extrait du Répertoire du droit administratif publié par P. Dislère. Paul Dupont, Paris, 1912.

HUGUENEY (P.), Le droit pénal et l'aviation. *Revue internationale de droit pénal*, 1924, n. 2.

IMBRECQ (J.), L'air est libre. Un jugement qui fera jurisprudence. *L'Aérophile*, 1^er^ juillet 1914.

— Jurisprudence aéronautique : accidents et compagnies d'assurances. *L'Aérophile*, 1920.

JACOB (Léon), De l'organisation des pouvoirs publics en matière aéronautique. *L'Aérophile*, 1-15 septembre 1922.

JACUZIO (R.), La navigazione aerea nel diritto privato italiano. Estr. riv. *Emigrazione e trasporti*, nov. dic. 1923, p. 270-275. Rome, 1924.

— Le nuove norme di diritto pubblico su la navigazione aerea. *Riv. di Dir. Pubblico*, 1924, p. 114-121.

JAMMES (Raymond), Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne. Thèse Toulouse, 1912. Imprimerie Léon Mazeyrie, Tulle.

JAVAL (Henri), Le statut juridique des aérostats. *Revue aérienne*, 10 février 1909, 2^e^ année, n. 8.

JOSSERAND (Louis), Note au D. 1913-2-177.

JULLIOT (Ch.-L.), De la propriété du domaine aérien. Extrait de la *Revue des Idées* du 15 décembre 1908. Larose et Tenin, Paris, 1909.

— De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne. Extrait de la *Revue des Idées* du 15 août 1910. Larose et Tenin, Paris, 1910.

— Avions et dirigeables au secours des blessés militaires. L'Edition Aérienne, Paris, 1913.

— Etude de droit des gens. Aéronefs sanitaires et conventions de la Croix-Rouge. *Rev. Gén. de Droit International Public*, t. XIX, p. 689, et t. XXIV, p. 509. Tirage à part, Pédone, Paris, 1913.

— Les aéronefs sanitaires et la guerre de 1914. Conférence du 10 janvier 1918. Pédone, Paris, 1918.

— Les avions sanitaires et l'après-guerre. Conférence faite le 11 juin 1922 à l'hôpital militaire Villemin. Pédone, Paris, 1922.

JURISCH (Konrad W.), Uber deutsches Luftrecht. Berlin, 1896.

— Grundzüge des Luftrechts. Carl Heymanns Verlag, Berlin, 1897.

— Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung. Carl Heymanns Verlag, Berlin, 1905.

— Zwei Denkschriften über Luftrecht, 1910.

KAFTAL (André), Lotnictwo a prawo cylwilne (L'aviation et le droit civil). F. Hoesicka, Varsovie, 1926.

— Réparations des dommages occasionnés aux passagers et aux expéditeurs de marchandises par les catastrophes de communication commerciale aérienne. Extrait du tome II des compte-rendus du IV^e^ Congrès International de la Navigation Aérienne, tenu à Rome du 24 au 30 octobre 1927-VI. Tipografia del Senato, Rome, 1928.

— Razporzadzenie Prezydenta Rzeczupospolitej z dnia 14 marca 1928 r o prawie lotniczem (Commentaire du décret du Président de la République, du 14 mars 1928, sur la navigation aérienne). Varsovie, 1928.

— Souveraineté et aéronautique. *Lot Polski*, août 1928.

KEIES, Luftversicherung, 1927.

KICKSTAT, Die das Privatrecht berührenden Bestimmungen des Luftverkehrgesetz. Diss. Kiel, 1923.

KIPP, Luftschiffahrt und Grundeigentum. *Juristiche Wochenschrift*, Leipzig, 1908, p. 643.

KIRCHNER, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 3e édition, Berlin, 1915.

KLOESS, Die allgemeinen Sacher Luft und Wasser nach geltendem Recht usw. Halle a G., 1907.

KOHLER (Joseph), Die Luftschiffahrt im Völkerrecht. *Zeitschrift für Völk und Bundestaatsrecht*, 1910.

— Luftfahrtrecht. Julius Springer, Berlin, 1912.

KOHNE, Luftschiffahrt. *Stengel-Fleischmann Wörterb. des dt. Staats und Verw. Rechts*, 2e édit., vol. 2.

KOLB, Grenzen des Grundeigentums im Luftraum. Diss. Marbourg, 1913.

KRAHE (Fritz), Die Entwicklung des Luftschiffahrtrechtes. Diss. Marbourg, 1926, Gebr. Driessen, Aix-la-Chapelle.

KRAUSE, Aeroplan und Automobilgesetz. *Das Recht*, 1910.

KÜHN (Arthur-G.), Aerial navigation in its relations to international law. (A paper read at the international law sessions of the America political science Association held at Richmond, Déc. 31, 1908) 1909.

— Project on transit by land, waterways and air.

— The beginnings of an aerial law. *American Journal of International Law*, 1910, p. 109.

— International aerial navigation and the Peace Conference. *American Journal of International Law*, 1920, p. 373.

— Aerial navigation. Project of American institute of international law. *American Journal of International law*, 1927, t. XXI, n. 1, p. 126.

LACHTINE (V. L.). Vozduonoe Pravo (Droit aérien). *Radoci* Sud (Tribunal de l'ouvrier), 4e année, n. 5, Leningrad, 1926, p. 377-382.

— Pravovoe regulirovanie perevozki potchti vozdushnim putem (Réglementation juridique du transport de la poste aérienne). *Vestnik sovetskoi justitsii* (Nouvelles de la Justice Soviétique), 6e année, n. 6, Kharkow, p. 186 ss.

— Suverenitet gosudarstv na vozdushnve prostranstvo (La souveraineté des Etats sur l'espace aérien). *Vestnick sovetskoi justitsii* (Nouvelles de la Justice Soviétique), 6e année, n. 8, Kharkow, p. 252.

— Problema suvereniteta gosudarstv na vozdushnve prostranstvo. (Le problème de la souveraineté de l'Etat

sur l'espace aérien). *Mejdunarodnve Pravo* (Revue soviétique de droit international), n. 1, Moscou, 1928.

LACROIX (P.), Le domaine aérien et la guerre. Essai sur les hostilités et la neutralité aériennes dans le conflit de 1914-1919. Thèse, Toulouse, 1919.

LA FEMINA (Francesco), Il regolamento giuridico del trasporto aereo in Italia nei riguardi del diritto privato specialmente commerciale. Tesi di laurea, Istituto Superiore di scienze economiche commerciali di Bari, juillet 1924.

LALANDE (Léon), La réglementation de la circulation aérienne internationale en temps de paix. Thèse, Toulouse, 1913.

LAMPUÉ (Pierre), Les rapports entre l'Etat et les compagnies de transports publics aériens. Thèse, Paris, Chauny et Quinsac, 1927.

LANCHESTER (F. W.), Aircraft im warfare. The dawn of the fourth arm. Constable and C° Ltd, London, 1916.

LANGE, Grundeigentum und Luftschiffahrt (unter besonderer Berücksichtigung der Schadenersatzpflicht des Luftschiffers). Diss. Erlangen, 1913, Meinders, Osnabrück.

LAPRADELLE (A. DE), La guerre aérienne et le droit. *Correspondant*, 25 mai 1918.

— La loi internationale de l'air. *L'Europe Nouvelle*, 31 juillet 1926, 9e année, n. 442 et 442 b., p. 1067 ss.

LATEY (Williams), The law of the air. *Transactions of the Grotius Society*, t. VII, 1922, p. 73.

— The law of aviation. *The Journal of comparative Legislation and international Law*, février 1925, p. 96.

LAUDE (E.), Le droit et l'air. *Journal des Tribunaux*, Bruxelles, 30 décembre 1909 et 6 janvier 1910, et Vve Larcier, Bruxelles, 1910.

LAURENS DE LA BARRE (G. du), La circulation aérienne et les bases possibles de sa réglementation internationale. Rapport présenté au IVe Congrès Aéronautique International, Nancy, 18-24 septembre 1909. Dunod et Pinat, Paris, 1909.

LAURENTIE, Le domaine aérien. *La Loi*, 2 mai 1907, et *Journal du Droit International*, t. XXXIV, 1907, p. 1004.

LAURIER, L'aviation devant le droit privé et international. *Revue politique et parlementaire*, Paris, 1911, p. 459.

Leblanc, La navigation aérienne au point de vue du droit civil, Thèse, Paris, Pédone, 1914.

Lebon (Emile), De la guerre aérienne dans ses rapports avec le droit international (la leçon des faits). Thèse, Nancy, 1923.

Lee (Frederic P.), The Air Commerce Act. Tirage à part de l'*American Bar Association Journal*, juin 1926.

Leech, The jurisprudence of the air. 1910.

Leemann, Das schweizerische Luftschiffahrtsrecht. *Schweiz. Juristenzeitung*, t. XX, 1920.

Lefrançois (Robert), La responsabilité civile du transporteur par avion. Thèse, Grenoble, Imp. Typ. J. Aubert, 1925.

Le Moyne (V.), Le droit futur de la guerre aérienne. Thèse, Nancy, Poncelet, 1913.

Leo, Die zivilrechtlich ausserkontrakliche. Haftung des Luftschiffers nach bestelendem Recht. 1912.

Léon y Ramos (E. Eduardo de), Discurso leído en el Octavo Congreso Juridico Internacional de la Aviacion. Tipografia de Fernando Ruiz, Madrid, 1928.

Linckelmann, Luftschiffahrt in Grundeigentum. *Juristiche Wochenschrift*, 1909, t. XXXVIII, n. 1 et 2.

Lindemann, Die Haftung des Luftschiffers nach geltendem Reichsrecht. Diss. Erlangen, 1914.

Lioy (Vincenzo), L'aviazione ed i suoi riflessi politici ed internazionali. Tip. Esperia, Naples, 1926.

Litola (de), Liberta dell'aria e pirateria aerea. 1917.

Llanos y Torriglia (D. Félix), El dominio de lo impalpable (Perspectivas jurídicas de la aeronauticá y la teletrasmisión). Discurso leído por... en su recepcion como Académico de Mérito y Contestación de D. Adolfo Pons y Umbert a nombre de la Academia. Sesion del día 28 de avril de 1926. Publicaciones de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Editorial Reus (S.A.), Madrid, 1926.

Lozano Ruiz (José), Derecho aereo. Principios informativos para el desarrollo de la legislacion aérea. *Aérea*, janvier, mai 1927, t. V, n. 44, 48.

Loubeyre (Paul), Les principes du droit aérien. Thèse, Paris, 1911.

Ludowieg, Zur Schadenersatzpflicht des Luftschiffers. *Juristische Wochenschrift*, Leipzig, 1908, n. 21, p. 705.

Luley, Die Einwirkungen des Luftverkehrsgesetz auf das Eigentum und der Ausgleich. *Der Luftweg* (Richard Pflaum, Münich), 1926, p. 12-15.

LUTTENBERGER (Karl), Luftfahrschaden - Versicherung im Frieden. 1916.

LUZZATTO (F.), L'aeronautica e il diritto privato. *Monit. Trib.*, 1924, p. 201 ss.

LYCKLAMA A NIJEHOLT (Jenny), De Luchtvaardt in het Volkenrecht. Proefschrift, Leiden, 1910. A. Dorsman, Noordwijk-Binnen.

— La convention internationale de la navigation aérienne. Rapport présenté au Congrès de Vérone, 1910.

— Air Sovereignty. Martinus Nijhoff, La Haye, 1910.

— Comments on the aerial navigation convention, 1919, and suggestions of certain points for considération. Rapport présenté à la vingt-neuvième Conférence de l'International Law Association. Portsmouth, 27-31 mai 1920. 29th. Report Porstmouth. Sffeet and Maxwell, Londres, 1920.

— Les Pays-Bas et la navigation aérienne internationale. *Grotius Annuaire*, 1928.

LYNCKER (A. von), Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen. Heidelberg-Borna, Leipzig, 1909.

MACHADO, Legislacion internacional del aire. Estudio de derecho intern. publico. Imprenta « El Siglio XX », La Havane, 1923.

MAGNANI, Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica. Torino, 1909.

MAKINO, L'espace aérien et le droit des gens. *Revue de droit international* (Japon), 1904, n. 10.

MALLET, La conquête de l'air et la paix universelle. Librairie Aéronautique, Paris, 1910.

MANDL (Vladimir), Letecké pravo (Droit aérien). Kosnar, Pilsen (Tchécoslovaquie), 1928.

MANDUCA, La responsabilità penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria. *Foro penale*, 1891, p. 153 ss.

MANISTY (H. T.), La guerre aérienne et les lois de la guerre. *Transactions of the Grotius Society*, t. VII. Sweet and Maxwell, Londres, 1922.

MARGHIERI, Dalla nave all'aeronave. *Eloquenza*, 1919, p. 852 ss.

— Interno ai disegni di legge sull' aviazione. Dis. al Senato del 16 nov. 1925.

MARGHIERI, Traffico e diritto. Dalla terra al mare, dall'aria all' etere. Napoli, Giannini, 1927 (ed. fuori commercio).

— Intorno al recente congresso internazionale di aviazione tenutosi im Roma nel settembre 1927. Tip. Sangiovanni, Naples, 1927. Cf. *idem*, *Rivista Aeronautica*, février 1928, p. 303-308 et *L'Ala d'Italia*, 15 février 1928, n. 2, p. 119.

MARTINI, La proprietà dello spazio aereo. *Riv. delle comunicazioni*, 1911.

MASTAI-FERRETTI (Pio), Gas asfissianti e bombardamento dagli aerei come mezzi di guerra. Dissertazione di laurea, Camerino, 1923.

MATTER, L'aviation et le droit. *Revue Bleue*, 6 février 1910.

MATHIASS, Luftrechtliche Fragen. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1905, n. 9, p. 431-435.

MEIBNER, Luftrechtliche Reichsgerichtsentscheidungen. *Luftweg*, 1928, p. 92.

MEILI (Friedrich), Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Art. Institut Orell Füssli, Zurich, 1908. Résumé dans le *Journal du droit international privé*, 1909, p. 79.

— Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. *Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft*, 1909, 4e année, n. 8. Decker, Berlin, 1909.

— Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs-und Transportrecht. *Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung*, 1909, t. LXXIV, n. 1 et 2.

— Ballons, Flug-maschinen, Luftschiffe und die Jurisprudenz. Extrait de l'*Allgemeine oesterreischiche gerichts Zeitung*, 1909, n. 39. Zürich, 1909.

— Das Luftrecht. 1909.

— Die Luftschiffahrt und das Recht. *Die Zukunft*, n. 30, Berlin, 1909.

— I problemi giurid. dell'aviazione. *Rivista delle comunicazioni*, février 1910, p. 103.

— Il 1° Congresso giuridico internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aerea. Estratto dalla *Rivista delle Comunicazioni*, fasc. IV, di aprile 1910, p. 339 ss.

— Das Schadenserzatzrecht hinsichtlich Schädigungen durch Luftschiffe und Flugmaschinen. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1912, n. 16-17, p. 1053-1057.

— Ueber die Fortbildung des Schadensersatzrechtes hinsichtlich der Schädigungen durch Luftschiffe und

Flugmaschinen. *Recht und Wirtschaft*, 1912, n. 12, p. 386-388.

MELZING, Fliegerwagnis und Lebensversicherung. *Archiv für Wirtschaft*, Berlin, 1919.

— Luftschiffahrt und Lebensversicherung. *Zeitschrift für Versicherungswesen*, Berlin, 1919.

MENDEL, Luftschifflandung und Schadensersatzpflicht. *Luftschiffahrt, Flugtechnik und Sport*, 1911, n. 1.

MENDELSOHN-BARTHOLDY, Der Fliegerangriff auf Karlsruhe und das Völkerrecht. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1916, p. 766.

MERIGNHAC, Le domaine aérien privé et public et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre. *Revue Générale de Droit International Public*, 1914, t. XXI, p. 205. Tirage à part, Pédone, Paris, 1914.

MEURER (Christian), Luftschiffahrtsrecht. *Annalen des Deutschen Reichs*, t. XXXXII, 1909, n. 3. Tirage à part, Sellier, Munich et Berlin, 1909.

— Observations sur le régime juridique des aérostats en temps de paix et de guerre. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIV, 1911, p. 143.

MEYER (Alex), Die Luftschiffahrt in Kriegsrechtlicher Beleuchtung. Gebr. Knauer, Francfort, 1909.

— Die Erschliessung des Luftraums und ihre rechtlichen Folgen. Gebr. Knauer, Francfort, 1909. Résumé dans le *Journal du droit international privé*, 1909, p. 681.

— Enkele beschouvingen over luchtscheepvaart oorlog en neutralitet. *Militair-rechtelyk Tijdschrift*, mars 1909.

— La navigation aérienne dans les guerres d'autrefois et l'influence probable sur le droit de guerre. I° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

— Aviation and futur legislation. *Law Magazine*, 1911, p. 176.

— Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda. Gebr. Knauer, Francfort, 1913.

— Empfiehlt sich die internationale Einführung einer obligatorischen Hafpflichtversicherung des Halters von Luftfahrzeugen ? *Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt*, avril 1928.

— Das problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus der Beförderungsvertrage. *Juristische Wochenschrift*, 1928, fasc. 38, p. 2310.

MEYER (Alex) et L. Chessex, Le domaine aérien et sa réglementation juridique. *Journal du Droit International*, 1909, p. 681.

MIDDLETON (Edgar C.), The way of the air. London, w.y., 1917.

MOEDEBECK, Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und ihre Zukunft. Strasbourg, 1906.

MONTAGU OF BEAULIEU (Lord Colonel), The world's air routes and their regulation. The Car Publishing C°, Londres.

MONTENOT (Georges), La circulation aérienne considérée au point de vue juridique. Thèse, Dijon, 1911.

MONTMORENCY (DE), Les problèmes du droit aérien. *The British year book of international law*, 1920-1921.

— The control of air spaces. *Société Grotius*, t. III, p. 68.

— Le droit de l'air et la Conférence de Washington sur le désarmement. *Transactions of the Grotius Society*, t. VII. Sweet and Maxwell, Londres, 1922.

— Air space above territorial waters. *Journal of comparative legislation*, nouvelle série, t. XVII, part. 3, p. 172.

MORENO (Dr Ruiz), La souveraineté de l'air. Conférence. *Boletin de Aeronautica*, Buenos-Ayres, juillet-août 1928.

MORI (Vittorio), L'aeronautica nella legge italiana e nella convenzione internazionale. Estr. *Rivista marittima*. Arti grafiche, Hugues Pinnaro, Rome, 1926.

MUELLER (Rudolf), Das Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrtzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht. *Zeitschrift für Völkerrecht*, 1926, p. 353-397.

MÜLLER (Fritz), Die Amerikafahrt des Zeppelin im Lichte des Rechts. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1924, 837.

— Freies Landungsrecht. *Luftfahrt*, Klasing und C°, Ber-

— lin. 1925, 29e année, p. 358 ss., 374 ss.

— Der neue Rechtbruch auf dem Gebiet der Luftfahrt. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1925, p. 1067 ss.

— Das Luftrecht im nationalen und internationalen Verkehr. *Deutsche Juristen Zeitung*, 1926, p. 189 ss.

— Die Beförderung im Luftverkehr. *Speditions und Schiffahrtszeitung*, 34e année, Berlin, 1926, n. 18, 19, p. 351 ss., 366 ss.

— Das Luftverkehrsgesetz vom 1 August 1922 erläutert von Traugott Bredow und Dr Fritz Müller. Ergänzungsheft. Carl Heymanns, Berlin, 1927.

MUMM (A.D.E.), La navigation aérienne et le droit. *Les documents du Progrès*, juin 1909, p. 497. Résumé dans

le *Journal du droit international privé*, 1909, t. XXXVI, p. 1010.

— Du régime juridique de la navigation aérienne. *Journal du droit international privé*, 1909.

Mundt, Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem Luft. Diss. Erlangen, 1923.

Muratori (A.), La legislazione dell'aria. *Rivista delle Comunicazioni*, janvier 1910.

Musto (Carlo), L'aeromobile. Diritto e legislazione. *Quaderni Aeronautici dell' Associazione Italiana di Aerotecnica*, Naples, 1926.

— Il nuovissimo diritto delle comunicazioni e dei traffici (Comunicazioni radio elletriche ed aeree). Estr. *L'Aeronautica*, 1927. Tipografia Cav. F. Mariotti, Pise, 1927.

— Un interessante caso di responsabilità ad occasione di trasporto aereo. *Note di diritto*, Tip. Prete, Napoli, p. 11-17. Commentaire d'une décision de la Cour Suprême du 18 janvier 1926 ; cf. *Giur. ital.*, 1926, 1, 256.

— Aviazione e telegrafia senza fili nella 12e seduta della C.I.N.A. Estr. *Rivista Aeronautica*. Provv. Gen. dello Stato, Rome, 1927.

— Il Codice Aeronautico del Prof. P. Cogliolo. *Il Diritto commerciale*, août-septembre 1927, n. 8, 9, 10.

— Il diritto aeronautico nel suo processo formativo autonomo e nei lavori del IV Congresso Internazionale di Navigazione Aerea in ordine di diritto pubblico. *Riv. Dr. Pubblico*, mai 1928, p. 294-300.

Myers (Denys P.), The sovereignty of the air. *The Green Bag*, The Riverdale Press, Boston, May 1912, p. 229.

— The criminal in the air. *Journal of the American Institute of Criminal Law and Criminology*, mars 1914, vol. IV, n. 6, p. 815.

Neubauer, Die Ausgestaltung der Luftschiffahrt in ihren mutmablichen Wirkungen auf das Rechsteleben. *Gerichtshalle*, Vienne, 1908, t. LII, n. 45, et 1909, t. LIII.

Neuberger, Die Haftpflicht des Luftfahrers. *Recht und Wirtschaft*, 1914, n. 7, p. 182 ss.

Neumeyer, Zur Geschichte des Luftschiffahrtsrechtes. *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht*, 1909, p. 378.

Newcomb (Simon), The problem of aerial navigation. *The nineteenth Century*, septembre 1908, p. 430.

— The prospect of aerial navigation. *North American Review*, 1908, p. 337.

Nicolay, Le code de l'air, *Journal du droit international*, 1924, p. 372 ss.

Niemeyer, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechtes durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden die verursacht werden durch die Verwendung von Flugmaschinen und Luftschiffen ? Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages, in Wien, 1912, Band 2 (Gutachten).

Nola (Angelo di), Aviazione sanitaria. Estr. della *Rivista aeronautica*, 1925, fasc. 2, p. 35. Libreria dello Stato, Rome, 1925.

Nordisk Pool, Luftfartsbok. Luftfartforsakring. Copenhague, 1922.

Nys, Une dissertation du XVII^e siècle sur le droit aérien. *Rev. de Droit International et de Législation comparée*, 2^e série, t. XIII, p. 323.

— Droit et aérostats. Rapport à l'Institut de Droit International. Session de Bruxelles, 1902. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XIX, p. 86-114, et *Revue de droit international et de législation comparée*, 2^e série, 1902, t. IV, p. 501.

Olszewski, Der Flieger in Heeresdienst. *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, 1910, n. 5, p. 18.

Pampaloni, Sulla condizione giuriidca dello spazio aereo e del sottosuolo nel diritto romano e odierno. *Archivio Giuridico*, vol. 48, fasc. 1, II, p. 35 ss.

Pappafava (Vladimoro), Ueber die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirk ungskreises und zwar auf dem festen Lande, dem Wasser und im Luftraum. Verlag der Wagner'schen Universitäts-Buchhandlung, Innsbruck, 1901.

— Giurisdizione e Rito. Estratto dal volume « Atti e Relazioni del 1° Congresso Giur. Internaz. per il regolamento della Locomozione Aerea. Società Tipografica Cooperativa, Vérone, 1911.

— Jurisdicção, usos e costumes (Relatorio apresentado ao Primeiro Congresso Juridico Internacional para se regulamentar a locomoçao aérea sobre o thema).

Traducçâo do Dr. Aranjo e Mello. Arthur J. Sousa & Irmâo, Porto, 1911.

— Das Zusammenwirken der Kulturstaaten zum Zwecke einer Vereinheitlichung des Luftschiffahrtsrechtes. Franz Wahlen, Berlin, 1913.

— Richerche bibliographiche sull'aviazione. Leo S. Olschki, Florence, 1920.

Passani, La responsabilità giuridica nelle disgrazie aviatorie. *Rivista universale di giurisprudenza*, 1910.

Passano (Leopoldo da), Il diritto privato aeronautico internazionale. *Diritto commerciale*, 1925, p. 24-27.

— Tendenze latine e tendenze inglesi nel diritto aeronautico privato. *Il diritto commerciale*, janvier, février 1927, n. 1 et 2.

— La sezione giuridica al IV° Congresso Internazionale di Navigazione Aerea. *Il Diritto Commerciale*, novembre, décembre, n. 11 et 12.

Passion (P.), Rapport sur la législation nationale aérienne, présenté au Comité de Tourisme aérien du Touring Club de France le 5 février 1909. *Revue Aérienne*, 10 & 25 avril 1909.

Pattai (Rob.), Haftpflicht für Schäden aus Elektrizitätsablagen und Luftfahrt. *Deutschen Juristentag*, Vienne, 1912.

Pennisi (Giuseppe), Diritto aereo. Indole estensione limiti dei diritti degli Stati sulla loro atmosfera. Rome, 1912.

Pereterski (I.), Problem prava vozdusnoi voini (Problème du droit de la guerre aérienne). Moscou, 1925.

Pesce, Réglementation internationale de la navigation aérienne. *Journal du Droit International privé*, t. XXXVIII, p. 482.

Peucker (Franz), Luftschiffahrtrecht. Diss. Grünberg i. Schl., 1910.

Peyrey (F.), La juridiction de l'atmosphère. *L'Auto*, 21 décembre 1908, 2, 4, 7 et 8 janvier 1909.

Pfuhlstein (von), Die privatrechtliche Stellung des Ballonfuhrers. *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, 1910, n. 1 et 2.

Philit (Edmond), La guerre aérienne. Thèse, Montpellier. Imprimerie coopérative ouvrière, 1910.

Piccioto, Some notes on air-warfare. *Journal of Society of Comp. Legislation*, juillet 1915, p. 150.

— La guerre aérienne et le droit international. *Journal du Droit International Privé*, t. XLII, 1915, p. 814.

Piogey (Roger), Des règles de droit international applicables à l'aviation. Thèse, Paris, Rousseau, 1914.

PIROZZI (A.), Tutela dei terzi dannegiati da incidenti aviatori. *Riv. aeronautica*, février 1928, p. 309-314.

PITTARD (Edmond), La police de la circulation aérienne (Résumé du rapport sur). 1° Congresso Giuridico Interna zionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

— Principe d'une législation fédérale sur la circulation aérienne. Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins 1919. Helbing & Lichtenhahn, Bâle, 1919.

— La législation aérienne en Suisse. Estratto da *Il Diritto Aéronautico*, n. 1, 1925. U. S. I. L. A., Società Anonima Editrice, Rome.

POHL (Heinrich von), Luftkriegsrecht. Stuttgart, 1924.

POLLOG, Weltluftverkehr. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 1928, t. XXVII, n. 2, p. 336.

PORRONE (Innocenzo), Estensione del concetto di zona di frontiera. Estratto dal volume « Atti e Relazioni del 1° Congresso Giuridico Internazionale per il Regolamento della Locomozione Aerea ». Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

PÖSCHEL, Einführung in die Luftfahrt. Leipzig, 1925.

PRANZATARO, Concerto fondamentale e limiti di un regolamento internazionale della navigazione aerea. Lubrano, Naples, 1911.

— Concepto de un reglamento de navegacion aerea. *Revista General de Legislacion y Jurisprudencia*, t. CXXV, Madrid, 1915.

PRZIC (Ilija A.), Osnovi vazduhoplovnog prava (Les bases du droit aérien). Geca Kon, éditeur, Belgrade, 1926.

RAMPOLLA, Probl. assicurativi aeron. *L'Ala d'Italia*, 1924.

RAPISARDI MIRABELLI (A.), In tema di aeronautica et di guerre future. Estr. *Studi senesi*, 1926. *Rassegne critiche*, Siena, Circolo giur. della R. Università.

RAUKIN (Scott Enid), The dominion of sea and air. The Century C°, New-York and London, 1926.

RAUTENBERG, Die Haftpflicht des Halters von Luft und Kraftfahrzeugen. Diss. Marbourg, 1920.

RENARD, De la libertad de la navegacion aerea. *Rev. de derecho jurispr. y admin.*, décembre 1916.

RENAULT (Louis), Rapport au nom du Comité de rédaction de la Conférence de navigation aérienne, 1910.

RENAULT (Louis), Observations sur le projet relatif au régime des aérostats en temps de guerre. *Annuaire de l'Institut de Droit international*, t. XXIV, 1911, p. 147.

RICCHINI (Gustavo), Della natura giuridica dello spazio aereo secondo il diritto privato. Tipografia Baravalle e Falconieri, Turin, 1911.

RICHARDS (H. Erle), Sovereignty over the air. A lecture delivered before the University of Oxford on october 26th. 1912. Oxford, 1912.

RICHTER (L.), L'associazione sociale degli aviatori. *Le assicurazioni sociali*, 1928, p. 4-11.

RIEBER (Georg), Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland *Westdeutsche Wirtschaftszeitung*, Köln, 1928, 6e année, n. 18.

RIPERT (Georges), La question des aérostats. *Rev. de droit international public*, 1910.

— Projet de loi sur la navigation aérienne. Rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1921, n. 4, p. 261. Tirage à part, Rousseau, Paris, 1922.

— Les clauses de non responsabilité dans le transport aérien. *L'Air*, 1er août 1922.

— L'état actuel du droit aérien. *Journal du droit international*, août-octobre 1923, t. L., p. 775.

— Assurances et Aviation. Extrait de la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*, 1925. p. 217. Per Orbem, Paris, 1925.

— La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de la Conférence Internationale de Paris de 1925. Extrait de la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*, 1926, p. 1. Per Orbem, Paris, 1926.

— La force majeure dans les transports aériens. Extrait de la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne*, 1928, p. 1. Per Orbem, Paris, 1928.

RIVIÈRE (Marcel), Le code de l'air, 1909.

ROLIN (Albéric), Observations au sujet du projet de règlement quant au régime des aérostats en temps de guerre. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, t. XXIV. 1911, p. 148.

ROLLAND (Louis), L'accord franco-allemand du 26 juillet 1913 relatif à la navigation aérienne. *Revue Générale de Droit International Public*, t. XX, p. 697. Tirage à part, Pédone, Paris, 1913.

ROLLAND (Louis), Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens. *Revue générale de Droit International Public*, t. XXIII, p. 497. Tirage à part. Pédone, Paris, 1916.

ROMANELLI (Mario), Intorno alla libertà dell'aria. *Diritto Commerciale*, août-septembre 1928, n. 8, 9.

ROMER, Die Haftung des Luftfahrtzeughalters nach dem Luft VG. Diss. Erlangen, 1925.

ROOME, Underwriting Aviation. *Aviation*, New-York, 1926, p 24 ss.

ROPER (A.), La convention du 13 octobre 1919. Code international de droit public aérien. *L'Europe nouvelle*, 31 juillet 1926, 9e année, n. 442 et 442 b., p. 1069-1071.

ROSCHER (Max), Chronik des internationalen Post und Schnellnachrichtenverkehrs. Die Luftpost (*Weltwirtschaftliches Archiv*, t. XXVIII, n. 1, p. 115).

ROSENBERG, Die zivil und strafrechtliche Haftung des Luftschiffers. *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, 1901, t. V, p. 89, 93 et 123-126.

ROTER, Rechtsfragen bei der Landung des Luftschiffers. Diss. Bonner, 1915.

ROYSE, An air law for America, 123 *Nation*, 659, 660.

RUNKEL (Peter), Die aubervertragliche Haftung des Luftschiffers. Geltendes Recht und Erwägungen de lege ferenda. Diss. Würzbourg, Mersebourg, 1913.

SACERDOTE IACHIA (Giuseppe), La navigazione aerea impresa pubblica o privata? Torino, 1913.

SANDIFORD (R.), Aviazione e bloco marittimo. Estr. *Riv. aeronautica*, Rome, 1918.

— L'aviazione et il diritto di preda nella guerra marittima. *Rivista Aeronautica*, octobre 1927, p. 76-88.

SANDORFI (K.), La situation du droit aérien en Hongrie. *Revue de droit international, de sciences diplomatiques et politiques*, Genève, janvier-mars 1925, p. 34.

SARFATI (Gustavo), In tema di delitti e quasi-delitti. Responsabilità e garanzie in materia di aviazione. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

SAVOIA (Cesare), La responsabilità del vettore aereo. Estratto da *Il Diritto Aeronautico*, n. 1, 1925. U.S.I.L.A., Società Anonima Editrice, Rome.

SAVOIA (Cesare), Legislazione aeronautica di diritto internazionale privato. *Il Diritto Commerciale*, janvier, février 1927, n. 1 et 2.

— La responsabilità verso i terzi nel diritto privato internazionale aeronautico. Estratto da *Il Diritto Commerciale*, mars, avril, 1927, n. 3 et 4, p. 84. Genova, 1927.

— Sentenza della Corte di Cassazione 16 gennaio 1926, con nota: In tema di responsabilità nei transporti aerei. *Il Diritto Commerciale*, mars, avril, 1927, n. 3 et 4, p. 100.

— C.I.T.E.J.A. *Il Diritto Commerciale*, mai, juin, juillet, 1927, n. 5, 6, 7.

— Affinità e differenze fra il diritto aeronautico ed il diritto marittimo. *Il Diritto Commerciale*, août, septembre, octobre 1927, n. 8, 9, 10, p. 192-198.

— Appunti di diritto penale aeronautico. *Il Diritto Commerciale*, août, septembre 1928, n. 8, 9.

SAUZE (Eugène), Les questions de responsabilité en matière d'aviation. Thèse, Paris, Giard et Brière, 1916.

SCAPATICCI (R.), La responsabilità dello Stato per danno prodotti dagli aeromobili militari. *Riv. di diritto turistico*, 1927, p. 77-86.

SCHLEICHER (Rudiger), Internationales Luftfahrtrecht. Diss. Berlin, Walter de Gruyter & C°, 1923.

— Der gegenwartige Stand des internationalen Rechts der Luftfahrt. *Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht*, 1925, t. XXXIII, p. 1-16.

— Das internationale Recht des Luftverkehrs. *Schiffahrt Jahrbuch*, Hambourg, 1926, p. 859 ss.

— Luftfahrtrecht. *Strupps Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie*, vol. 1, Walter de Gruyter & C°, Berlin.

SCHÖN, Grundzüge eines Luftrechtes. Diss. Leipzig, 1909.

SCHREBER, Das Luftverkehrsgesetz und die Abwendung der Gefahren f. d. Haus- u. Grundbesitz. Bericht f. d. 36. Verbandstag d. Zentralverb. d. Haus- u. Grundbesitzervereine Deutschlands am. 5. 6. n. 7, 8, 1914 in Köln 1914.

SCHREIBER (Otto), Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz. *Recht und Wirtschaft*, 1922, n. 11, 12, p. 687-692.

— Problem des Luftverkehrsrechts. *Festgabe für E. Zittelmann*, Berlin, 1923, p. 381-397.

— Juristische Fragen. *Jb. f. Luftv.* 1924, p. 167 ss.

SCHREIBER (Otto), Die Note des Botschafterrats vom 24 Juni 1925 über die Luftfahrt. *Juristiche Wochenschrift*. 1925, n. 15.

— Luftrecht, deutsche Arbeit am Luftrecht der Welt. *Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt* 1925. Munich et Berlin, 1926, p. 91 ss.

— Die moderne Entwicklung des Luftfahrtrechts. *Weltwirtschaftliches Archiv*, janvier 1927, p. 198-210.

SCHROEDER (Ferdinand), Der Luftflug. Geschichte und Recht. Frantz Vahlen, Berlin, 1911.

— Die Haftpflicht im Luftflug und der Vorschlag zu einem Luftfluggrundgesetz. Berlin, 1913.

— Aviation from an insurance standpoint. *Economic World*, New-York, 1922.

SCHULZE (Werner), Luftfrachtverkehr. *Wirtschaftsblatt Niedersachsen*, 1928. Hanovre, n. 7, 18.

SCHUTZ, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Diss. Leipzig, 1910.

SCHWEITZER, Die rechtliche Natur des Luftraumes. Berlin, 1920.

SCIALOJA (Vittorio), Dello spazio aereo e dei rapporti giuridici sorgenti dalle nuove conquiste della navigazione aerea. *Atti della Società italiana per il progresso delle scienze*, 1912. Discours reproduit dans *Il Diritto Aeronautico*, 30 avril 1925, n° II, p. 61 ss.

SCIOLLA (Odone), Le assicurazioni in rapporto all'aviazione. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Riassunto di relazione. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

SCOTT (J. B.), L'Institut de droit international. Navigation aérienne internationale. *Revue Générale de Droit International Public*, 1928, n. 1, p. 118.

SEMMOLA (V.), La navigazione aerea nel diritto. Naples, 1920.

SHERMAN (W. C.), Air warfare. The Ronald Presse C°, New-York, 1926.

SPAIGHT (J. M.), Aircraft in war. Macmillan & C°, Londres, 1914.

— Aircraft in peace and the law. Macmillan & C°, Londres, 1919.

— Air power and war rights. Longmans Green and C°, Londres, 1924.

— The doctrine of air-force necessity. *The British Yearbook of International Law*, 6e année, 1925, Humphrey Milford, Oxford University Press, p. 1-7.

— Aircraft and commerce in war. Londres, 1926.

SPAIGHT (J.-M.), The beginnings of organized air power, a historical study, Longmans Green & C°, Londres, 1927.

SPANNER (E. F.), This airship business. Williams & Norgate Ltd, Londres, 1927.

SPERL, La navigation aérienne au point de vue juridique. *Revue Générale de Droit International Public*, t. XVIII, p. 473.

— Vorträge über die Rechtfragen der Luftschiffahrt. *Allgemeine österreiche Gerichts Zeitung*, 26 novembre 1910.

— Die Luftfahrt vom Standpunkte der Rechtwissenschaft. O. O. u. J. 1911. Sonderdruck aus Hermann Hoernes *Buch des Fluges*, t. III.

— Schadenerssatz für Schaden durch Luftschiff und Flugmaschinen. 1912.

— Rechtfragen der Luftschiffahrt. *Allgemeine österreiche Gerichts Zeitung*, 61e année, n. 47 et 52.

SPIROPULOS (J.), Die Regelung des Luftverkehrs. Übereinkommen der Schweiz. *Zeitschrift für Völkerrecht*, 1921.

— Der Luftraum, intergrierender Teil des Staatsgebiets. Rossberg'sche Verlagsbuchhandlung, Leipzig, 1922.

— Flieger-raids auf offen Städte. *Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht*, vol. XXIX.

STAËL HOLSTEIN (Lage F. W. de), La réglementation de la guerre des airs. Notes et aperçus. Martinus Nijhoff, La Haye, 1911.

— Le droit aérien. *Revue de l'Institut de droit comparé*, 1912, t. V, p. 494.

— L'air et l'avenir. 1912.

— La navigation aérienne au point de vue du droit international. Bruxelles, 1912.

STEGEN (Jacques van der), Conflit des souverainetés en droit aérien. Discours prononcé le 3 décembre 1927 à la séance de rentrée de la conférence du jeune barreau. *Belgique judiciaire*, Bruxelles, 4 et 11 mars 1928, n. 9 et 10.

STICKER (J. von), Luftfahrt und Wissenschaft. Julius Springer, Berlin, 1912.

STUCKELBERG, Grundlinien eines Bundesgesetzes über die Luftschiffahrt. Verhandlungen des Schweiz. Juristen-Vereins, Bâle, 1919.

STURM, Das Luftschiffahrstrecht. *Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts*, 55, Bd. 4, 5 Heft.

SUDRE (Edmond) et Peyrillier, Répertoire de l'Aéronautique et des Transports aériens. Editions G. Roche d'Estrez, Paris, 1923.

TANNEBERGER, Luftfahrbelange, Luftfahrtregelung und Zuständigkeit. *Zeitschrift die Polizei*, Berlin, 1927, fasc. 4, p. 89 ss.

TAUBER (Ernst), Uber Luftfahrtrechtliche Fragen. Berlin, 1912.

— Haftung des Luftfahrers für Flurschäden. *Autorecht-Luftrecht*, Berlin, 1er décembre 1919.

— Der Luftbeförderungsvertrag. *Juristiche Wochenschrift*, 1921, n. 12, p. 665-667.

— Die Freizeichnungsklausel im Luftverkehr. *Der Luftweg*, 1926, n. 18, p. 186 ss.

— Schadenshaftung nach Welt-Luftprivatrecht. *Der Luftweg*, 1926, p. 64 ss.

— Bemerkungen zu dem Urteil des Reichserichts vom 19.5.27. *Juristische Wochenschrift*, 56e année, 1927, n. 39, p. 2210 ss.

THIBOUT (André), Le domaine aérien des Etats en temps de paix et essais de réglementation de la circulation aérienne. Thèse, Nancy, 1911, Bar-le-Duc.

THIEMER, Die Rechtverhältnisse des Luftraums und die Haftpflicht des Luftfahrers. Diss. Leipzig, 1920.

THOMSON (Norman), Rapport présenté au Congrès de Rome, mars 1923.

TILGENKAMP, Der Luftverkehr, Entstehung, Entwicklung und ökonomische Grundlagen. 1924.

TICHENOR (Frank A.), Aviation. *The Annals*, vol. 131. The American Academy of Political and Social Science, Philadelphie, 1927.

TISSOT (Jean), De la responsabilité en matière de navigation aérienne. Thèse, Paris, Rousseau, 1925.

TORRE (Giuseppe dalla), Sul regime aereo di fronti all'aviazione in tempo di pace. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Riassunta di relazione. Società Cooperativa Tipografica. Vérone, 1910.

TOSSI (L.), La donna et la navigazione aerea. *Rivista di dir. turistico*, 1927, p. 37-39.

— La determinazione giuridica della natura e della estensione dei nuovi diritti e delle nuove funzioni dello

Stato in ordine alla navigazione aerea. 1° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

Trentin (Silvio), Il diritto dello Stato sullo spazio aereo. *Riv. delle comunicazioni*, 1919.

Tschudi (von), Freies Landungsrecht. *Der Luftweg*, 1926, p. 8 ss.

— Pflicht des Flugzeughalters und Charterung von Flugzeugen. *Der Luftweg*, 1927, n. 6, p. 80.

— Flughafen-Polizei. *Der Luftweg*, 1927, n. 7, p. 96.

Tulloch (T. G.), The aerial peril. *The nineteenth Century*, mai 1909.

Turco (G.), Lo Stato è responsabile di danni arrecati a terzi da un' aeronave militare ? *L'Ala d'Italia*, 15 février 1928, n. 2, p. 121.

— Della responsabilità del vettore aereo. *L'Ala d'Italia*, 15 avril 1928, n. 4, p. 331.

Turner (Major C. C.), Our urgent need : air power. *The nineteenth Century*, août 1922, n. 546.

Typical State Air Bill (*A.*), The Pensylvania Air Law. *Aviation*, 22e année, 1927, n. 12, p. 570 et n. 17, p. 854 ss.

Urbach (Ludwig), Vom Luftrecht insbesondere in seinem Beziehungen zum staatlichen Lufthoheitsrecht und zum Grundeigentum. Vortrag, gehalten im Ungarischen Juristenverein am II. November 1916. Berlin, 1917.

Valentine, The air : a realm of law. *Juridical Review*, t. XXII, p. 16 et 85.

Valles (de), L'espace aérien et sa domanialité, 1910.

Verspeyen (J.), La locomotion aérienne. *Journal des Tribunaux*, Bruxelles, 7 novembre 1909, et Vve Larcier, éditeur, Bruxelles, 1909.

Vickrey, Aviation Insurance. *Aviation*, New-York, 26 décembre 1927, p. 1250.

Viola (Pier Luigi), Telegrafia senza fili e la navigazione aerea nei loro rapporti col diritto internazionale. Scuola Tipo-Litografica, Figli della Provvidenza, Milan, 1912.

Visscher (Fernand de), Le Droit international et la navigation aérienne en temps de paix. Bureau de la *Revue de Droit International et de Législation comparée*, Bruxelles, 1927.

Voprosi vozdusnogo prava (Questions de droit aérien). Collection des travaux de la Section de droit aérien de l'Union des Stés Aviachim de la R.S.F.S.R. et de l'U.R.S.S., fasc. I, Moscou, 1927.

Warner (Edward P.), Aerial armament and disarmament, in Foreign Affairs, an *American Quaterly Review* (Council on Foreign relations Inc. New-York), vol. 4, n. 4, juillet 1926, p. 624-636.

Warschauer (Erich), Luftrecht. Eine rechtsphilosophische Studie, Kattowitz O.S., 1910.

Wasch, Der Schuntz gegen Gefährdung durch Luftfahrzeuge. Diss. Erlangen, 1915.

Waultrin, Etablissement par une Société de navigation aérienne d'une station d'expérience sur le territoire d'un Etat étranger. *Revue Générale de Droit International Public*, t. XVI, p. 673.

Weck (Hermann), Deutsches Luftrecht. Karl Heymann, Berlin, 1913.

Wegener, Der Luftverkehr im öffentlichen Recht. Diss. Francfort, 1922.

Wegerdt (Alfred), Luftrecht. Gebrüder Radetzky, Berlin, 1927.

— Das Flugabkommen Prag-Berlin, vom 22. I. 1927. *Prager Press* vom 5. 6. 1927. Sonderbeilage anlässlich der Eröffnung der IV internationalen Flugausstellung in Prag.

— Die Madrider Luftrechtstagungen, 1928. *Deutsche Juristen Zeitung*, n. 13.

— Die Gestaltung des internationalen Luftrechts. *Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt*, 7 octobre 1928.

Wehberg (Hans), Beziehungen des Luftkrieges zum Land- und Seekriege. *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, 1910, n. 4, p. 13.

Weitz, Die rechtliche Behandlung der Luftfahrzeuge mit Räderantrieb im Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom 8 Juli 1921. *Das Recht*, 1922, n. 13, 14, p. 109.

Wendler, Die strafbaren Handlungen nach dem LuftVG. Diss. Erlangen, 1923.

Wilhelm, De la situation juridique des aéronautes en droit international. *Journal du Droit International Privé*, 1891, Tome XVIII, p. 440.

Wilson, Aerial juridiction. *American Political Science Review*, t. V, p. 171.

WINFIELD, Aircraft attacks. *The law magazine*, t. XL., p. 257.

WINKLER, Die Haftpflicht im LuftVG. Diss. Erlangen, 1924.

WOLTERS (Albrecht). Luftverkehrsrecht. Eine staatsrechtliche und völkerrechtliche Würdigung der Rechtsfragen der Luftfahrt. Rostock, 1918.

WOODHOUSE (Henry). Textbook of aerial law and regulations for aerial navigation, international, national and municipal, civil and military. Advisory Editors Edward Stafford a. o., New-York, 1919.

WÜRTH (Viktor), Luftzollrecht. Puttkammer, Berlin, 1911.

X..., Aircraft in war. *Quarterly Review*, n. 220, p. 558, n. 225, p. 334.

X..., L'aria e gli spazi aerei di fronte al diritto pubblico moderno. *Rivista delle comunicazioni*, mars 1910, p. 258.

YVON (Capitaine de Vaisseau), La Guerre aérienne. Thèse. Paris, Per Orbem, 1924.

ZANI (Gino), In tema di responsabilità per danni dipendenti da sinistri aviatori. *Il Diritto Commerciale*, mai-juin-juillet 1928, n. 5, 6, 7.

ZARZAR (V. A.) et V. L. Lachtine, Borba za vozduh (La lutte pour l'air). Ossoaviakhime, Moscou, 1927.

ZITELMANN (Ernst), Luftschiffahrtrecht. *Niemeyers Zeitschrift f. int. privat. öff. Recht*, 1909, t. XIX, p. 458 ss. Dunker et Humboldt, Leipzig, 1910.

— La question des aérostats à la session de Paris (1910) de l'Institut de Droit International. *Rev. Gén. de Droit International Public*, t. XVII, p. 163.

— Die Rechtsfragen der Luftfahrt. Vortrag gehalten in der Eröffnungssitzung des 3ten internationalen Kongresses für Luftrecht zü Frankfurt-am-Main am 25 Sept. 1913. Dunker et Humbold, Munich et Leipzig, 1914.

ZOCCO-ROSA (Antonio), Delle garanzie di capacità dei costruttori di apparecchi aerei. I° Congresso Giuridico Internazionale pel Regolamento della Locomozione Aerea. Società Cooperativa Tipografica, Vérone, 1910.

ZOLLMANN (C.F.G.), Law of the air. Radio and aviation law. Bruce Publishing C°, Milwaukee, Wis., 1927.

ZORN, Luftschiffahrtsrecht. *Juristische Literaturblatt*, 15 décembre 1909.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

Historique du droit aérien
Des origines à la guerre de 1914

1. Le Droit aérien : ses origines, son appellation 1
2. Influence de la guerre de 1914 6
3. Les débuts de l'aviation 7
4. Eclosion d'une littérature juridique : congrès international d'aéronautique de 1889 11
5. Travaux des jurisconsultes . Fauchille et l'Institut de Droit International 13
6. L'International Law Association 15
7. Congrès de Vérone (1910) 15
8. Projet de l'Aéro-Club pour réglementer la circulation aérienne (25 mars 1910) 16
9. Travaux de deux autres groupements 17
10. Le Comité Juridique International de l'Aviation..... 17
11. Action des Gouvernements et des Parlements 19
12. Action internationale : conférence de La Haye et conférence navale de Londres (1909) 20
13. Conférence Internationale de Navigation Aérienne (18 mai 1910) 21
14. Accords internationaux et jurisprudence 24
15. Les deux tendances de la doctrine en matière de droit aérien 25

CHAPITRE II

Historique du droit aérien
L'après-guerre

16. Les clauses aériennes des traités de paix 27
17. Le régime de l'aviation allemande 29
18. La Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919 39
19. La Commission Internationale de Navigation Aérienne. 42
20. Les modifications apportées à la Convention de 1919. 46

21. Le Congrès ibéro-américain de navigation aérienne (25-30 octobre 1926) 54
22. La Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (27 octobre-6 novembre 1925) 61
23. Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens 64
24. La Commission consultative et technique des communications et du transit 73
25. Congrès internationaux 77
26 Travaux des groupements privés : l'International Law Association 81
27. Le Comité Juridique International de l'Aviation 86
28. La Chambre de Commerce Internationale 89
29. L'Association Internationale du Trafic Aérien 94
30. La législation : textes administratifs et lois nationales. 95
31. Les accords internationaux 98

CHAPITRE III

L'espace aérien et le droit de propriété

32. Propriété et souveraineté 101
33. Situation juridique de l'espace aérien 104
34. A) Théorie du droit absolu sur l'espace 105
35. Restrictions au droit de propriété 106
36. Applications faites par la jurisprudence de l'art. 552 c. civ. 109
37. B) Théorie des droits limités sur l'espace 110
38. a) Théorie de la faculté légale 111
39. b) Théorie de l'espace utilisable 111
40. Décision de jurisprudence américaine 114
41. c) Théorie du code civil suisse 117
42. C) Théories réservant les droits du propriétaire sur l'espace 118
43. a) Théorie de Ch. L. Julliot 118
44. b) Théorie de l'abus du droit 119
45. Lacune de ces théories 121
46. Nécessité de l'intervention législative 122
47. L'Air Navigation Act : le survol raisonnable 123
48. La loi française du 31 mai 1924 123
49. a) Création d'un droit de passage dans l'espace aérien. 123
50. b) Restrictions apportées à ce droit 125
51. Conclusion 127

CHAPITRE IV

L'espace aérien et le droit de souveraineté

52. Fondement de la souveraineté 129
53. La mer libre 130

54. Historique de la liberté des mers 131
55. Sa justification dans le droit des gens 132
56. Ses limites : la mer territoriale 132
57. La liberté de l'espace aérien 133
58. Adoption de ce principe par l'Institut de Droit International. Son évolution 137
59. La doctrine 138
60. Position des associations de juristes 139
61. Floraison de lois restrictives de la liberté de l'espace aérien 140
62. La guerre : interdiction de la navigation aérienne.... 142
63. La Convention de 1919 adopte le principe de la souveraineté de l'air 142
64. Position des lois nationales 143
65. Conclusion 144

CHAPITRE V

La circulation aérienne

66. A) La notion de frontière aérienne 147
67. La frontière-surface 148
68. La frontière-volume 150
69. B) La douane aérienne : annexe H de la Convention de 1919 151
70. Le passage des frontières 153
71. Le contrôle douanier 153
72. C) Les routes aériennes 155
73. D) La nationalité et l'immatriculation des aéronefs. Nécessité de la nationalité : ses effets 156
74. De la marque de nationalité 159
75. Critérium de la nationalité : l'opinion des juristes antérieurement à 1914 159
76. Critique du système préconisé 161
77. Travaux de la Conférence Internationale de Navigation Aérienne de 1910 163
78. De l'immatriculation 168
79. L'échange des listes d'immatriculation 170
80. Dispositions de la Convention de 1919 171
81. Dispositions des lois nationales 172
82. Conclusion 173

CHAPITRE VI

La guerre aérienne

83. Avant-propos 179
84. I A) Emploi des aéronefs avant la guerre 180
85. a) Ballons captifs 180

86. b) Ballons libres 181
87. c) Dirigeables et aéroplanes 183
88. B) Emploi des aéronefs pendant la guerre 185
89. C) Vues d'avenir 185
90. II. Le droit de la guerre aérienne 186
91. A) Questions posées avant la guerre : a) la situation des aéronautes 187
92. b) Le jet de projectiles 192
93. Travaux de doctrine 195
94. B) Pratiques de la grande guerre 197
95. a) Le théâtre de la guerre aérienne 199
96. b) Le caractère des aéronefs employés 203
97. c) Actions exercées par les aéronefs belligérants..... 204
98. 1° Bombardement des usines 204
99. 2° Destruction des moyens de transport 206
100. 3° Bombardement des villes 207
101. 4° Représailles 208
102. C) Problèmes actuels : a) Légitimité de la guerre aérienne 208
103. b) La réglementation de la guerre aérienne depuis 1919 212
104. Travaux des associations internationales 213
105. Conférence de Washington pour la limitation des armements 217
106. Projet de la Commission des juristes de La Haye 218
107. 1° Principes généraux 219
108. 2° Nationalité et marques 219
109. 3° Hostilités 220
110. 4° Rapports entre belligérants et neutres 224
111. 5° Visite et capture 226
112. c) Zones de respect 226

ANNEXES

Annexe 1. Conférence Internationale de Navigation Aérienne (18 mai-21 juin 1910). — Programme des questions à soumettre à cette Conférence 232
— 2. Clauses aériennes du traité de Versailles..... 234
— 3. Note de la Conférence des ambassadeurs du 14 avril 1922 239
— 4. Annexes aux accords du 22 mai 1926 entre la Conférence des ambassadeurs et l'Allemagne fixant le régime de la navigation aérienne civile allemande 241
— 5. Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (27 octobre-6 novembre 1925). — Avant-

projet de convention internationale sur la responsabilité du transporteur par aéronefs..... 246

ANNEXE 6. Conférence Internationale de Droit Privé Aérien. — Protocole final 251

— 7. Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. — Avant-projet de convention relative aux conflits de lois en matière de droits réels aériens 257

— 8. Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (III[e] Session : Madrid, 24-29 mai 1928). — Avant-projet de convention sur la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs et la lettre de transport aérien 259

— 9. International Law Association. — Règles définitivement approuvées par la Conférence de Stockholm (8-13 septembre 1924) 269

— 10. Comité Juridique International de l'Aviation. — Code international de l'air 274

— 11. Commission des juristes de La Haye (décembre 1922-février 1923). — Projet de code pour la réglementation de la guerre aérienne... 285

BIBLIOGRAPHIE DU DROIT AERIEN 299

TABLE DES MATIÈRES 339

WYDZIAŁOWA BIBLIOTEKA PRAWNICZA

Paris. — Soc. Gén. d'Imp. et d'Ed., 17, rue Cassette.

PER ORBEM, Éditions — 4, Rue Tronchet, Paris.

BATIGNE (Jacques) **De la Responsabilité des Compagnies de Navigation Aérienne dans les Accidents.** Un vol. in-8. Fr. 10

Comité Juridique International de l'Aviation. Compte rendu du deuxième Congrès International de Législation Aérienne, Genève, 28-29 mai 1910. Un vol. 160 pages. Fr. 24

Compte rendu du troisième Congrès International de Législation Aérienne, Francfort-sur-le-Mein, 25-27 septembre 1913. Un vol. 88 pages ..... Fr. 10

Compte rendu du quatrième Congrès International de Législation Aérienne, Monaco, 19-22 décembre 1921. Un vol. 239 pages ..... Fr. 30

Compte rendu du cinquième Congrès International de Législation Aérienne, Prague, 25-30 septembre 1922. Un vol. 250 pages ..... Fr. 30

Compte rendu du sixième Congrès International de Législation Aérienne, Rome, 22-26 avril 1924. Un vol. 114 pages. ..... Fr. 30

Compte rendu du septième Congrès International de Législation Aérienne. Lyon, 28 septembre-2 octobre 1925. Un vol. 322 pages ..... Fr. 40

DAIREAUX (Max). **La Clota.** Roman. Un vol. in-8..... Fr. 10

HENRY-COÜANNIER (André). **L'Epave aérienne,** 1912. Une brochure. Fr. 2

HENRY-COÜANNIER (André). **Examen de principe de la Convention Internationale portant réglementation de la Navigation Aérienne du 13 octobre 1919.** Un vol. 112 pages. Fr. 6

HENRY-COÜANNIER (André). **Légitimité de la guerre aérienne.** Un vol. 252 pages ..... Fr. 12

HENRY-COÜANNIER (Maurice). **Saint François de Sales et ses Amitiés.** Un vol. 491 pages ..... Fr. 15

JULLIOT (Ch.-L.). **René Quinton.** Une brochure, 80 pages ..... Fr. 7

LAMARTINE (A. de). **Geneviève.** Roman, édition illustrée. Un vol. Fr. 4

MOUILLARD (L.-P.). **Le Vol sans battement,** ouvrage posthume reconstitué et précédé d'une étude sur l'œuvre ignorée de L.-P. Mouillard, par Henry-Couannier. Un vol. 480 pages et nombreuses gravures ..... Fr. 20

PASCAL-BONETTI. **Les Ailes,** poèmes consacrés à l'aviation ..... Fr. 9

Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne. Vente en collection :

1° Années 1910 à 1914 : la collection..... Fr. 500
2° Années 1922 à 1928 : l'année { France et Colonies ..... Fr. 60 / Autres pays ..... Fr. 85

RIPERT (Georges). **La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de la Conférence Internationale de Paris de 1925.** Une brochure ..... Fr. 3

SENZA. **En marge de la vie de Lamartine.** Un beau volume orné de 4 reproductions hors texte ..... Fr. 12

TOHU (René). **Faute-de-mieux.** Contes divers ..... Fr. 12

YVON (Capitaine de vaisseau). **La Guerre aérienne.** Un vol. in-8, 124 pages ..... Fr. 15

Paris. — Soc. Gén. d'Imp. et d'Ed., 17, rue Cassette.