

*que
sais-je?*

LE DROIT AÉRIEN

LOUIS CARTOU



PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

QUE SAIS-JE ?

NC
34

19

Le droit aérien

LOUIS CARTOU

Professeur à l'Université de Paris V - René-Descartes

Troisième édition mise à jour

22^e mille

16° F

3691



DL-10-12-1981-35691

DU MÊME AUTEUR

Le Marché Commun et le droit public, Sirey, 1959.

Droit aérien, P.U.F., 1963 (coll. « Thémis »).

Droit des Communautés européennes, 6^e éd., Dalloz, 1979.

Droit financier et fiscal européen, Dalloz, 1973.



ISBN 2 13 036869 7

3^e édition mise à jour : 4^e trimestre 1981

© Presses Universitaires de France, 1982

108, Bd Saint-Germain, 75006 Paris

INTRODUCTION

Au début du xx^e siècle, apparut un moyen de locomotion révolutionnaire : l'avion. La guerre de 1914 perfectionna rapidement ce moyen de locomotion qui donna lieu à une réglementation de plus en plus dense, abondante — sans être toujours cohérente — dont l'ensemble constitua un « droit aérien ». Le droit aérien est donc le droit de ce mode de locomotion qui a pour assiette l'atmosphère, l'espace aérien. Par là, le droit aérien doit être distingué d'une discipline plus récente : le droit de l'espace, qui régit l'utilisation des espaces situés au-delà de l'atmosphère.

Dans la locomotion aérienne, on doit distinguer deux éléments : un fait technique, la *navigation aérienne*, un fait économique, son *utilisation*. *Le droit aérien constitue l'ensemble des règles qui fixent les conditions de la navigation aérienne et de ses utilisations civiles*. Les utilisations de l'avion sont diverses. La navigation aérienne peut être utilisée à des fins sportives (aviation légère, parachutisme), ou au service d'un travail aérien (photographie aérienne, travaux agricoles, etc.). Parmi ces utilisations nous ne retiendrons dans le cadre du présent ouvrage que celles dont l'importance économique est prédominante : le *transport aérien*.

Ainsi l'objet du présent ouvrage est essentiellement constitué par l'étude du droit de la navigation et du

transport aérien, ce qui comprendra notamment le statut des personnes, des biens, des institutions qui concourent à la réalisation de ces activités, et les conséquences juridiques qui en découlent, notamment les problèmes de responsabilité.

Les activités ainsi régies par le droit aérien, navigation et transport, subissent des influences nombreuses qui ont pour effet de compliquer et diversifier les problèmes. La navigation et le transport peuvent d'abord s'organiser selon des *modalités* variées. D'autre part, ils subissent les pressions d'*impératifs politiques, économiques, techniques*, dont le droit aérien enregistre les effets. Ces diverses influences expliquent les *caractères généraux du droit aérien*.

I. — Modalités d'organisation de la navigation et du transport aériens

Dans son contenu et son application, le droit aérien dépend souvent des modalités d'organisation et d'exécution des services. A cet égard certaines notions sont importantes à définir : en particulier, il importe de bien fixer la distinction des *services réguliers* et des *services non réguliers* ainsi que la distinction du *transport interne* et du *transport international*.

1. *Services réguliers et services non réguliers.* — Un régime juridique très différent est d'abord applicable aux aéronefs selon qu'ils effectuent des *vols réguliers* ou des *vols non réguliers*. Cette distinction est donc importante, mais ne va pas sans incertitudes. L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (O.A.C.I.) s'est efforcée de fonder la distinction sur des critères qui ont soulevé

des objections nombreuses. Nous retiendrons pourtant ces critères qui, à défaut d'une définition indiscutée, donnent tout de même la notion de service régulier et de service non régulier (appelé aussi « service à la demande »). Selon l'O.A.C.I., on entend par service régulier une *suite de vols* « effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public » et « exécutés, afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pendant toute la suite de vols, soit suivant un *horaire publié*, soit avec une régularité telle que cette suite constitue une *série systématique évidente de vols* ». Tels sont les éléments sur lesquels on peut fonder la notion de « service régulier ».

2. Navigation et transport internes et internationaux. — Un caractère particulièrement intéressant du transport aérien réside dans sa vocation internationale. C'est, pour la plupart des Etats, dans les relations internationales que l'usage de ce moyen de transport présente un maximum d'avantages. Certes, le transport aérien est utilisé très largement pour des transports internes, surtout dans des Etats dont le territoire est étendu ou présente des caractères géographiques défavorables au développement d'autres moyens de transport. Des pays comme les Etats-Unis, l'Union soviétique, le Brésil, etc., connaissent un trafic interne considérable. Mais le trafic international seul peut alimenter les compagnies de certains Etats dont le territoire est moyen ou exigü, tels la Hollande, la Suisse, les Etats de l'Europe occidentale, qui, par ailleurs, disposent d'un réseau

développé de transports internes de surface : routes, chemins de fer. L'importance du trafic international a eu pour effet le développement des règles de droit international aérien. *Dans l'étude du droit aérien, nous serons sans cesse amenés à distinguer le droit national applicable à l'organisation des entreprises, au trafic interne et les règles particulières au transport international.* Dans le transport interne, chaque Etat organise ses services à son gré. Mais dans les relations internationales, le trafic ne peut exister que si les Etats s'accordent mutuellement l'exercice des *cinq libertés de l'air*. Ces libertés, les Etats se les consentent généralement par des accords bilatéraux. L'importance de ces libertés nous impose de les définir en nous fondant sur la notion qu'en a donnée la Conférence de Chicago de 1944. *Les deux premières libertés sont les libertés techniques* qui permettent la navigation aérienne. *La première liberté est la liberté de survol*, c'est-à-dire le privilège de traverser le territoire d'un Etat sans atterrir. *La deuxième liberté réside dans le droit d'effectuer des escales purement techniques* (réparer une avarie, prendre du carburant, etc.). *Les trois autres libertés sont les libertés commerciales* qui permettent l'exercice du transport aérien. *La troisième liberté*, accordée par un Etat aux aéronefs d'un autre Etat, constitue le privilège de « débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité ». Cette liberté, accordée par la France à l'Angleterre, permet par exemple aux avions britanniques de *débarquer en France* des personnes, du fret, du courrier *embarqués en Grande-Bretagne*. *La quatrième liberté* n'est pas très différente de la troisième et n'intéresse que les rapports entre deux Etats. C'est la quatrième

liberté qui, dans les rapports franco-britanniques, permet aux avions britanniques d'embarquer en France des personnes, du fret, de la poste à destination de la Grande-Bretagne. Par contre, la cinquième liberté (dont on distingue parfois une « sixième liberté ») est plus complexe et soulève dans les rapports internationaux des difficultés que nous aurons l'occasion d'examiner. La cinquième liberté, accordée par un Etat aux transporteurs d'un autre Etat, consiste dans le droit pour les appareils de ce dernier d'effectuer des transports entre le premier Etat et des Etats tiers. La cinquième liberté, accordée par la France aux Etats-Unis, permet aux avions américains d'embarquer à Londres des passagers à destination de Paris, ou d'embarquer à Paris des personnes à destination de l'Italie, de l'Allemagne, etc.

II. — Les sujétions de l'aviation civile

Le droit aérien n'est pas sans se ressentir de certains impératifs qui s'imposent à l'aviation civile. Pour résumer ces impératifs, nous les regrouperons selon trois notions : impératifs politiques ; impératifs économiques ; impératifs techniques.

1. **Impératifs politiques.** — Le transport aérien est un *service public d'intérêt général* qui entre, à plus d'un titre, dans les préoccupations des pouvoirs publics. D'abord, par le seul fait qu'il constitue un service public dont la continuité doit être assurée. Mais, en outre, le transport aérien est lié à divers intérêts de l'Etat. Il touche d'abord à la *défense nationale* à laquelle il peut être appelé à participer ; aux *finances publiques* qui peuvent avoir à contribuer à l'équilibre financier des services

aériens ; aux *finances extérieures*, car les achats de matériel grèvent les avoirs nationaux en devises (surtout en dollars) ; aux relations avec les *dépendances d'outre-mer*, car les empires coloniaux avaient suscité des réseaux aériens qui étaient un des éléments de leur unité, etc. De manière générale, le transport aérien est considéré comme un moyen de « prestige » et les Etats nouveaux, nés de la dislocation des empires coloniaux, s'efforcent souvent de disposer rapidement d'une compagnie nationale, sous leur pavillon.

Ainsi, le transport aérien constitue un service public d'intérêt militaire, économique, politique que les Etats entendent contrôler étroitement. *Le droit aérien traduit la volonté des Etats de conserver sur le transport aérien ce contrôle étroit.* Ainsi, le *droit interne* soumet à un régime de tutelle ou de service public l'organisation et l'exploitation des services. Les obligations de service public apparaissent dans le statut, le fonctionnement des entreprises, leurs rapports avec la puissance publique, etc. Dans les *relations internationales*, la réticence des Etats à abandonner leur souveraineté a limité l'emploi de conventions internationales multilatérales pour organiser la navigation et les transports internationaux : les Etats préfèrent recourir aux accords bilatéraux qui leur permettent de limiter les abandons de souveraineté à l'égard du transport aérien.

Ainsi, le droit aérien traduit, pour le trafic interne comme pour les relations internationales, la volonté des Etats de conserver sous leur contrôle, dans leur souveraineté, les activités aéronautiques et notamment le transport qui constitue (au moins par les services réguliers) un service public. On peut ajouter que dans les rapports aéronautiques internationaux, le droit

aérien est un compromis entre la souveraineté des Etats et les exigences pratiques du trafic international.

2. **Impératifs économiques.** — Le transport aérien n'est pas seulement un service public. C'est aussi une *activité économique et commerciale* et ce caractère entraîne diverses conséquences juridiques. Le transport aérien considéré comme activité commerciale est soumis à l'obligation d'assurer son équilibre financier. Chaque entreprise doit — théoriquement — assurer l'équilibre de son exploitation, couvrir ses dépenses par ses recettes. Or, cet équilibre se heurte à de grandes difficultés. Ces difficultés, dans le *trafic interne*, viennent de ce que les conditions faites au transport aérien ne permettent pas toujours une gestion financièrement équilibrée (territoire trop exigü, insuffisance du potentiel de trafic, etc.). Dans le *trafic international*, l'équilibre peut être menacé par une concurrence désordonnée et ruineuse. A cet équilibre financier, les Etats sont particulièrement intéressés, car ils sont amenés à supporter le déficit des entreprises et à accorder à celles-ci des aides, sous des formes diverses allant jusqu'à la subvention. Par suite, les Etats s'efforcent de favoriser l'équilibre financier du transport aérien par des mesures législatives ou réglementaires. Le droit aérien traduit le souci de *favoriser l'équilibre financier du transport aérien dans toute la mesure du possible*. Ce souci apparaît dans le droit interne, dans les conventions internationales, dans certaines initiatives des compagnies, prises avec l'agrément des Etats. Ainsi les Etats, dans le transport interne, s'efforcent de réglementer la concurrence dans un sens favorable à la rentabilité des exploitations : en France, par exemple, le statut de l'aviation civile est fondé

sur la coordination. Les compagnies concluent entre elles, sous le contrôle des États, des accords de divers types destinés à éviter des dépenses inutiles, des doubles emplois, à régler les tarifs, etc. Dans les rapports internationaux, le souci de « l'économie » du transport a inspiré de nombreuses dispositions : citons, par exemple, divers efforts de « régionalisation » du transport aérien par lesquels certains États s'efforcent de coordonner l'activité de leurs entreprises, ou même de confier leurs services à une entreprise commune (ex. : le Scandinavian Air System), etc.

3. Impératifs techniques. — Le droit aérien est soumis à l'influence de la technique de la navigation aérienne. Il y a, à cela, une première raison : la *sécurité* est un impératif absolu pour la circulation et le transport. La sécurité est nécessaire au développement du transport, mais aussi à la protection des tiers au sol, « à la surface ». L'aviation, activité qui peut être dangereuse, est par suite soumise à des règles très sévères d'utilisation : c'est pourquoi *le droit aérien traduit le souci d'assurer la sécurité de la navigation aérienne*. Il comporte des dispositions nombreuses dont l'ensemble constitue une *véritable réglementation de police* (au sens large où cette expression est employée en droit administratif). Cette réglementation définit le statut des personnels navigants, la composition et l'emploi des équipages, l'organisation et les règles de fonctionnement de l'infrastructure, les règles de la navigabilité et de l'emploi des aéronefs, les règles de la circulation aérienne, etc. Mais l'influence de la technique sur le droit aérien est due à d'autres raisons : c'est que l'aviation est une activité exercée par des entreprises dotées de maté-

riels très modernes, utilisant une infrastructure techniquement très perfectionnée. La technique est un caractère essentiel de l'aviation. Mais cette technique évolue vite et profondément. Et l'on peut constater que *le droit aérien a longtemps traduit la complexité technique de l'aviation et la rapidité de son évolution. Le droit aérien a dû à ses liens avec la technique un de ses caractères (qui s'est atténué), l'instabilité.*

L'influence de la technique sur le droit aérien se manifeste par d'autres signes. Il est notamment une conséquence particulièrement intéressante de cette influence : l'alignement de certaines dispositions du droit interne sur des règles internationales que l'O.A.C.I. impose aux Etats en certains domaines techniques tels que les règles de la circulation aérienne, la qualification des personnels navigants, etc. Il y a là, sous l'influence de nécessités techniques, l'emploi de méthodes juridiques particulièrement intéressantes et que nous aurons l'occasion d'étudier.

Telles sont les sujétions très variées qui s'exercent sur le droit aérien et qui expliquent en partie ses caractères généraux.

III. — Caractères généraux du droit aérien

Les caractères généraux du droit aérien peuvent se résumer en deux idées : le droit aérien est un droit *composite*, un droit *technique*.

1. Le droit aérien, droit « composite ». — Le droit aérien n'est pas un droit original, mais s'applique à un objet original. Appliqué à l'aviation civile, le droit aérien se présente comme une juxtaposition, une mosaïque de disciplines juridi-

ques traditionnelles. C'est un droit composite, dans lequel voisinent des règles de droit public et de droit privé, de droit interne et de droit international. *Le droit aérien, c'est le droit administratif, financier, commercial, pénal, etc., de l'aviation civile.* Il présente, toutefois, divers caractères dont nous aurons souvent l'occasion de constater les particularités : ainsi, *un des caractères du droit aérien, c'est l'alignement — parfois imposé par des dispositions conventionnelles — du droit interne sur le droit international.* Ainsi, le droit de la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers, tend dans les diverses législations nationales à reprendre les dispositions d'un grand traité international qui régit la matière : la Convention de Varsovie. *Ajoutons que le droit aérien ne peut être rangé dans les catégories traditionnelles du droit public et du droit privé.* Il comporte, au contraire, des dispositions qui relèvent de chacune de ces deux grandes catégories. Du *droit public* relève tout ce qui régit l'organisation et le fonctionnement des services, les rapports des entreprises avec les Etats, l'organisation internationale, la police de la navigation aérienne, etc. Mais le *droit privé* n'est pas absent du droit aérien. Ainsi, les entreprises de transport dans leur activité sont soumises au droit commercial, au droit du travail, à la comptabilité privée, etc. Dans leurs rapports avec les passagers ou avec des tiers, elles sont soumises à une responsabilité de droit privé. Mais nous pensons qu'en droit aérien, les règles de droit public présentent plus d'importance et d'originalité que les règles de droit privé : il leur appartient surtout de résoudre les problèmes d'organisation et de fonctionnement d'un grand service public dont la vocation internationale ne simplifie pas les données.

Une étude complète du droit aérien devrait aussi faire une place importante au *droit comparé* : chaque transporteur doit respecter la loi nationale des États qu'il dessert. Mais il est évidemment impossible d'étudier chacune de ces législations. Nous ne pourrions donc étudier, en fait de droit aérien interne, que celui de la France.

2. Le droit aérien, « droit technique ». — Le droit aérien n'est-il donc qu'une application à un objet nouveau de disciplines juridiques traditionnelles ? En partie seulement : la responsabilité du transporteur est, par exemple, soumise à des dispositions particulières, mais dont l'esprit reste conforme à la philosophie traditionnelle du droit privé. *Mais par certains aspects, le droit aérien est plus révolutionnaire.* Le droit aérien est partiellement composé de règles qui organisent et régissent le fonctionnement d'organismes très mécanisés, servis par des hommes astreints à une discipline très stricte. Considéré dans ces règles, le droit aérien, c'est le droit de la sécurité, de l'économie du transport. Il vise à l'efficacité, il est presque le droit des machines, des installations. Il est parfois à la limite de la règle de droit et du simple « mode d'emploi », de la notice explicative. Il reste cependant un droit, parce qu'il produit des effets juridiques : ainsi le non-respect des règles de la navigabilité ou de l'emploi technique des aéronefs entraîne certaines conséquences sur la responsabilité civile du transporteur, ou même sa responsabilité pénale, etc.

Le droit aérien, classique, traditionnel en surface, utilisant les techniques juridiques des vieilles disciplines, est révolutionnaire en profondeur. Il est composé — en partie — de règles déshumanisées, qui n'expriment aucune philosophie, aucune concep-

Que sais-je?

COLLECTION ENCYCLOPÉDIQUE

fondée par Paul Angoulvent

Derniers titres parus

- | | |
|---|--|
| 1936 L'analyse transactionnelle
(G. CHANDEZON et
A. LANCESTRE) | 1959 Le loto (J.-P. BETBEZE) |
| 1937 Les promoteurs-constructeurs
(B. DUBAN) | 1960 Les grandes étapes du progrès
technique (M. DAUMAS) |
| 1938 Le merveilleux
dans la littérature française
du Moyen Age (D. POIRION) | 1961 Les infections hospitalières
(G. FABIANI) |
| 1939 Les sourciers (Y. ROCARD) | 1962 Le monétarisme (F. APTALION
et P. PONCET) |
| 1940 Le manichéisme (M. TARDIEU) | 1963 Histoire des doctrines politiques
en Italie (E. A. ALBERTONI) |
| 1941 Toxicomanie et personnalité
(J. BERGERET) | 1964 Les méthodes en démographie
(R. PRESSAT) |
| 1942 L'idée de culture (V. HELL) | 1965 Les Indo-Européens
(J. HAUDRY) |
| 1943 La République centrafricaine,
(G. GRELLET, M. MAINGUET
et P. SOUMILLE) | 1966 L'historiographie
(C.-O. CARBONELL) |
| 1944 La pensée à l'âge classique
(A. ROBINET) | 1967 Le climat de la France
(G. ESCOURROU) |
| 1945 L'humanisme en Europe
au temps de la Renaissance
(J.-Cl. MARGOLIN) | 1968 L'analyse institutionnelle
(M. AUTHIER et R. HESS) |
| 1946 Les déchets et leur traitement
(J.-B. LEROY) | 1969 La religion grecque
(F. ROBERT) |
| 1947 César Franck et l'orgue
(F. SABATIER) | 1970 La télématique (P. MATHELOT) |
| 1948 La digestion (J. GONTIER) | 1971 La radiologie (D. DOYON
et C. SASSOON) |
| 1949 Les motivations
(A. MUCCIHELLI) | 1972 Le Premier ministre (St. RIALS) |
| 1950 Sénèque (P. GRIMAL) | 1973 Les compagnies pétrolières
internationales
(L. MIHAILOVITCH et
J.-J. PLUCHART) |
| 1951 La politique du travail
(G. THUILLIER) | 1974 Le Pacte de Varsovie
(Ch. DELMAS) |
| 1952 Histoire de la langue allemande
(F. RAYNAUD) | 1975 L'expression écrite
(L. BELLENGER) |
| 1953 Le fédéralisme (B. BARTHALAY) | 1976 L'homosexualité (J. CORRAZÉ) |
| 1954 La normalisation des produits
industriels (P. FRANCK) | 1977 L'Algérie contemporaine
(B. CUBERTAFOND) |
| 1955 Haïti (R. CORNEVIN) | 1978 Le droit des affaires
(Cl. CHAMPAUD) |
| 1956 Le blues (G. HERZHAFT) | 1979 Les sociétés civiles
(M. et B. GALIMARD) |
| 1957 L'administration de l'Education
nationale (J.-L. BOURSIN) | 1980 Le bonapartisme (Fr. BLUCHE) |
| 1958 Le Libéria (L. DOLLOT) | |

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 00774320 8

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

