

Les Cahiers de droit



Jean-Pierre TOSI, *Responsabilité aérienne*, Paris, Librairies Techniques (LITEC), 1978, 353 p. [ISBN 2-7111-0141-X].

Maurice Tancelin

Volume 20, numéro 4, 1979

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/042352ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/042352ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (imprimé)

1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Tancelin, M. (1979). Compte rendu de [Jean-Pierre TOSI, *Responsabilité aérienne*, Paris, Librairies Techniques (LITEC), 1978, 353 p. [ISBN 2-7111-0141-X].] *Les Cahiers de droit*, 20(4), 935–936.
<https://doi.org/10.7202/042352ar>

Chronique bibliographique

Jean-Pierre Tosi, **Responsabilité aérienne**, Paris, Librairies Techniques (LITEC), 1978, 353 p. [ISBN 2-7111-0141-X].

L'auteur d'une thèse sur l'affrètement aérien recensée dans cette revue ((1979) 20 *C. de D.* 659), nous donne un ouvrage de référence sur la responsabilité aérienne. Alors que les ouvrages de ce genre traitent généralement de la seule responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers et des chargeurs, nous trouvons ici un tableau complet des responsabilités susceptibles d'être engendrées par l'activité aérienne. Outre la responsabilité du transporteur, la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef à des fins autres que le transport (travail, sport) et celle du constructeur d'aéronef sont étudiées. Le plan de l'ouvrage ne suit cependant pas cette division traditionnelle entre les diverses formes d'exploitation des aéronefs. L'auteur lui préfère une division plus exclusivement juridique. Il part de la constatation que la responsabilité aérienne, quel que soit son objet, est soumise soit à un droit spécial (première partie), soit aux règles du droit commun de la responsabilité civile (deuxième partie).

Il est évident que la première partie est d'un intérêt plus général que la seconde, qui se réfère au droit commun français, bien différent du nôtre en dépit de la ressemblance des textes des deux codes civils.

La responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers et chargeurs fait l'objet du Titre I de la première partie. Après avoir retracé l'évolution de ce droit spécial, l'auteur étudie les conditions de la responsabilité, son quantum et le procès en responsabilité. Son traitement comparatif des questions, qui se double d'un rapprochement constant avec les solutions du droit des transports terrestre et maritime, assure

l'intérêt de l'ouvrage pour les juristes étrangers. Comme cette matière est en constante évolution depuis près de vingt ans, l'auteur traite chaque question en fonction du droit positif et des multiples projets d'amendements qui sont en cours de ratification. Il faut savoir gré à l'auteur de ne pas insister sur les querelles périmées des dernières décennies et de mettre surtout l'accent sur les développements nouveaux, tels que le problème de la date de conversion des indemnités fixées en franc-or ou en D.T.S.

Dans la « course-poursuite à laquelle se livre en droit de la responsabilité aérienne, juge et législateur » (p. 176), on s'aperçoit que le rôle créateur de la jurisprudence et que l'intérêt pour les « grands arrêts » (p. 164) ne sont pas moindres dans les pays de droit civil que dans les pays de common law. Avant d'en terminer avec ce propos comparatif, notons un point de désaccord avec l'auteur quand il affirme que le recours aux travaux préparatoires est ignoré dans les pays de common law (p. 184). Ce n'est pourtant pas le cas en Angleterre notamment, où le contraire est admis dans les matières régies par les conventions internationales intégrées à l'ordre interne (*Fothergill v. Monarch Lines*, Queen's Bench Division Commercial Court, Mar. 7. 1977, (1977) 2 Lloyds Rep. 184).

Il est inutile d'insister ici sur la responsabilité de l'exploitant à l'égard des tiers à la surface (Titre II), car le Canada a dénoncé la Convention de Rome de 1952 (*Gaz. du Can. Partie II*, volume III, n° 3, SI/TR/77-27 : la convention a cessé d'être en vigueur le 9 février 1977).

Cet ouvrage est remarquable par la conciliation qu'il réalise entre l'approche théorique, soucieuse d'expliquer les règles et

l'approche pratique, qui se manifeste par le caractère concret des questions étudiées. L'ouvrage est donc d'un intérêt primordial pour les praticiens au Québec, vu l'absence de littérature juridique en la matière. On y retrouve à ce propos les mêmes qualités que celles signalées pour l'ouvrage de W. Tetley, *Marine Cargo Claims* (cette revue, (1979) 20 C. de D. 651).

Maurice TANCELIN

Boutiques de droit, ouvrage collectif rédigé sous la responsabilité de Christian REVON, Paris, Solin, 1979, 140 p., 34 FF. [ISBN 2-85376-009-X].

Mardi 17:00 heures, la Boutique de droit du 19^e arrondissement de Paris tient la première de ses deux consultations juridiques hebdomadaires. Les permanents, pour certains juristes ou avocats, pour la plupart simples militants, inscrivent les problèmes soumis par les visiteurs au fur et à mesure de leur arrivée à la boutique. Chacun est prévenu de ce qu'il ne doit pas s'attendre à recevoir une réponse juridique immédiate et certaine, encore moins à ce qu'un permanent de la boutique assume la prise en charge de son problème. Il lui appartiendra plutôt de décider lui-même, à la lumière des informations obtenues, des démarches individuelles ou collectives à entreprendre. Permanents et visiteurs rassemblés autour de la même table, une discussion de groupe s'engage ensuite sur chacun des problèmes soumis, chaque participant étant libre d'intervenir pour interroger le principal intéressé, émettre une opinion sur les dimensions personnelles, socio-économiques ou politiques du problème, suggérer des solutions.

Le fossé entre cette consultation juridique et celle qui s'effectue quotidiennement dans le cabinet d'avocat traditionnel est patent. Mais, l'expérience de la boutique de droit se distingue aussi, quoique moins nettement, des nouvelles formes de consultation juridique qu'on a vu surgir depuis

une ou deux décennies au Québec comme en France: services d'information juridique des organisations syndicales ou des associations de consommateurs, cliniques légales des milieux populaires, bureaux d'aide juridique créés et financés par l'État. La boutique de droit participe sans doute à ce mouvement assez vaste animé par des objectifs complémentaires d'accès à la justice et de diffusion de l'information juridique en particulier pour les citoyens défavorisés. Mais, elle y participe à sa façon, par des modalités de fonctionnement qui reflètent des orientations idéologiques auxquelles les autres expériences ne souscrivent guère. Dans ce faisceau d'initiatives aux intentions généreuses, la boutique de droit se singularise, en définitive, par une approche résolument collective, globalisante et politique de la consultation juridique.

Au cœur même de l'expérience se situe le rejet sans équivoque de la relation avocat-client consacrée par les canons de l'éthique professionnelle. La boutique s'efforce de « rompre les rapports marchands, inégalitaires, réducteurs, individualisants et ponctuels de la consultation juridique classique. Ce qui caractérise le "boutiquier", c'est précisément son refus d'être un "épicié" du droit, prescrivant recettes et trucs en préservant avant tout son savoir et son statut d'expert » (p. 36). Quel meilleur antidote dès lors que la pratique systématique d'une consultation collective où juristes et non-juristes ont également voix au chapitre, au grand jour de la salle de réunion, hors le secret du cabinet professionnel? Réagissant contre la spécialisation à outrance de la pratique du droit, fustigeant le monopole des avocats qui font écran entre les justiciables et la justice, la boutique entend favoriser un processus de ré-appropriation du droit par les citoyens.

Libérée ainsi de l'influence stéréotypée du professionnalisme, la consultation juridique entérine plus volontiers cette approche globalisante des problèmes qu'impose le vécu quotidien des justiciables. Sans nier la pertinence d'une prise en considération du droit, la boutique refuse pour autant de