

Annales de droit aérien et spatial, volume II-1977, Nicolas Mateesco Matte, rédacteur en chef, Carswell, Toronto et Pedone, Paris, 498 p. [ISSN: 0-7011-58-X].

Maurice Tancelin

Volume 20, Number 3, 1979

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/042339ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/042339ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Tancelin, M. (1979). Review of [*Annales de droit aérien et spatial*, volume II-1977, Nicolas Mateesco Matte, rédacteur en chef, Carswell, Toronto et Pedone, Paris, 498 p. [ISSN: 0-7011-58-X].] *Les Cahiers de droit*, 20 (3), 656–657. <https://doi.org/10.7202/042339ar>

rôle dans la formulation des principes directeurs de la politique des transports. Cela vient, nous dit l'auteur, de ce qu'elle n'a pas osé « prendre le risque d'aborder des problèmes avant que ceux-ci n'évoluent en des cas concrets exigeant une solution immédiate », par suite d'une sorte d'incapacité « de prévoir et de généraliser » (p. 129). Ce diagnostic évoque irrésistiblement pour le comparatiste une ressemblance avec les traits qui opposent la *common law* au système de droit civil et l'on se prend à regretter que l'influence de ce dernier soit si faible sur le droit fédéral, nonobstant la composante québécoise du droit canadien.

Maurice TANCELIN

Travaux de l'U.E.R. de Droit de Saint-Étienne, ouvrage collectif, Publications de l'Université de Saint-Étienne, vol. 2, 1978, 240 p.

Dans un contexte où l'impérialisme de l'édition parisienne assure la diffusion « ordonnée » de la production scientifique « officielle » en France, on ne peut qu'aborder avec sympathie la lecture d'un ouvrage de province toujours susceptible de révéler un foyer d'interrogations en marge des idées à la mode et porteur de renouveau.

Le deuxième ouvrage collectif publié par l'U.E.R. de Droit de Saint-Étienne ne manque pas à cet égard de souffle local. Exception faite d'une étude sur la conformité du statut des militaires français à la Convention européenne des Droits de l'Homme et d'un texte d'Antoine Jeammaud qui salue avec un enthousiasme critique la parution du livre de Michel Miaille, *Une introduction critique au droit*, tous les articles ont la double particularité d'aborder un sujet bien circonscrit localement sous l'angle d'une discipline auxiliaire du droit.

Deux études historiques sur les vicissitudes de la loi de 1905 organisant la séparation de l'Église et de l'État et sur le fonctionnement de la justice militaire à Lyon pendant l'agitation communarde de 1870-1871 occupent près de la moitié de

l'ouvrage. Un texte de science politique analyse la carrière d'un député de Saint-Étienne pour y faire la part respective de l'influence du mouvement gaulliste national et du processus d'implantation locale dans les succès électoraux du député devenu notable. Deux autres textes empruntent leur inspiration à la sociologie juridique. Dans une étude dont la méthodologie et la problématique s'avèrent insatisfaisantes, une étudiante de maîtrise dresse le profil socio-économique des parties à l'adoption et décrit le mécanisme administratif et judiciaire de l'adoption à partir de dossiers ouverts dans la région de Saint-Étienne. Enfin, une enquête sur la perception du jury criminel de la Loire chez les jurés eux-mêmes fait l'objet d'une note de recherche dont on regrette qu'elle soit si courte.

L'ouvrage ne comporte pas de texte majeur qui pourrait en assurer une large diffusion. Cette publication annuelle gagnerait à se définir un thème central permettant d'unifier davantage les diverses contributions des auteurs et de la coiffer d'un titre plus expressif. Les tendances spécifiques de la recherche à l'U.E.R. de Droit de Saint-Étienne apparaîtraient ainsi plus clairement dans l'ensemble de la littérature scientifique nationale.

Jean-Guy BELLEY

Annales de droit aérien et spatial, volume II-1977, Nicolas Mateesco Matte, rédacteur en chef, Carswell, Toronto et Pedone, Paris, 498 p. [ISSN : 0-7011-58-X].

Le deuxième volume des *Annales de droit aérien et spatial* de l'Institut et Centre de droit aérien et spatial de l'Université McGill souligne deux événements importants qui ont marqué l'année 1977 en matière aérienne : le renouvellement de l'accord des Bermudes, entre les États-Unis et la Grande-Bretagne et l'octroi de la licence d'exploitation du « train du ciel » de Laker.

Le professeur Peter P.C. Haanappel livre ses premières impressions sur Bermudes 2.

Le compromis a été laborieux comme le sont généralement les choses économiques ces temps-ci. À part quelques nouveautés par rapport à l'accord de 1946 (nouvelles portes d'entrée aux États-Unis, routes distinctes pour les avions-cargo) on retrouve la même règle de contrôle seulement *a posteriori* des fréquences et des capacités. Les anglais n'ont pas réussi à faire passer leur idée d'un partage égal et à l'avance du trafic, dont les américains n'ont jamais voulu, ne veulent toujours pas et ne voudront sans doute jamais. Cependant pour les routes de l'Atlantique nord, l'accord de 1977 met sur pied un système élaboré de prévisions de trafic. Deux de ces routes font également l'objet d'un début d'assouplissement quant à la désignation du transporteur.

Bermudes 2 est également très conservateur en matière de tarifs. Cependant on peut se demander ce qui subsiste en réalité du pieux régime de l'approbation administrative selon les tarifs IATA, mis au point par Bermudes 1. Cette interrogation est suscitée à la fois par les dispositions contenues dans Bermudes 2 en matière de vols affrétés et par l'octroi de la licence à Laker.

À propos des vols non-réguliers ou *charters*, Bermudes 2 enregistre le consensus des deux parties sur la nécessité de parvenir à un accord multilatéral pour l'Atlantique nord. Or on a vu à propos de l'ouvrage de M. Tosi que cet accord n'est toujours pas en vue un an et demi après.

L'autre événement marquant de l'année a été la victoire de Laker dans sa longue bataille livrée devant les tribunaux anglais pour se faire une place à côté des transporteurs désignés. Le professeur M.A. Bradley étudie à cette occasion la procédure administrative anglaise de délivrance des licences aux compagnies aériennes. Une comparaison entre la *Civil Aviation Authority* et la Commission canadienne des transports révélerait sans doute bien des points communs, notamment en ce qui concerne la conclusion du professeur Bradley sur « l'atrophie des techniques et des idées de mise en marché entretenue par la procédure de délivrance des licences ».

Outre ces deux trop brèves études, on trouve notamment dans la partie des *Annales* consacrée au droit aérien, les commentaires de M. Bin Cheng sur une décision de la Cour de cassation belge relative à l'interprétation de l'ancienne notion de dol ou de *wilful misconduct* de la Convention de Varsovie, avant son amendement à La Haye. C'est l'occasion pour l'auteur de faire le panorama d'une question débattue *ad nauseam* depuis plusieurs décennies.

On trouve par contre des aperçus nouveaux sur l'application éventuelle du droit communautaire au transport aérien, dans les réflexions inspirées à M. Ludwig Weber par une décision rendue par la Cour des communautés européennes en matière de libre circulation et de droit d'établissement.

La seconde moitié de ces *Annales*, consacrée au droit spatial, est remplie des échos renvoyés par la revendication de souveraineté des états équatoriaux sur l'orbite géostationnaire, à Bogota, en 1976. Il n'en fallait pas plus pour relancer la vieille question de la délimitation entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique.

Comme le fait remarquer le professeur Mircea Mateesco Matte, le Traité de 1967 sur l'espace extra-atmosphérique ne dit pas un mot de l'orbite terrestre pour les activités militaires autres que nucléaires (p. 371). « Ainsi, le droit de l'espace devint pour les deux Grands un instrument juridique de la course aux armements » (p. 373), reléguant loin derrière les innovations appréciables dans le domaine des communications, dont différentes études nous entretenent.

On trouve en annexe, des commentaires sur les organisations internationales en matière d'aviation civile, deux décisions judiciaires canadiennes, des chroniques bibliographiques et le texte de l'accord Bermudes 2.

Au total, ces *Annales* comportent des travaux d'un intérêt assez inégal et l'on s'étonne de ne pas y trouver des commentaires plus nourris sur les grandes questions d'actualité. Espérons que le tome III répondra mieux à cette attente.

Maurice TANCELIN