

langage et la logique du droit 3) une traduction en anglais qui inviterait les juristes de *common law* à discuter ces problèmes. Bien peu à ajouter, somme toute, par rapport à l'œuvre déjà accomplie.

Denis LEMAY

Jean-Pierre Tosi, *L'affrètement aérien*, L.G.D.J., 1977. Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, tome XX, 463 p.

Faut-il ajouter un chapitre sur l'affrètement aérien dans le projet de Code civil de l'ORCC? C'est une question qu'on peut se poser en abordant l'ouvrage de J.P. Tosi.

Le « transport aérien de masse à bas prix » (p. 1) évoque pour le profane les vols « charter ». Depuis la mise en œuvre d'avions commerciaux à grande capacité, l'affrètement est aussi, de façon moins connue, un moyen de collaboration entre les compagnies. L'auteur organise son étude autour de ces deux fonctions irréductibles à l'unité de l'affrètement aérien.

Il s'interroge sur la nature juridique du contrat en droit aérien français (p. 20) et, ce qui est d'intérêt plus général, en droit international (p. 22). Il utilise en outre la méthode comparative pour trouver des réponses aux questions laissées en suspens par une doctrine peu abondante, sauf en Italie à cause du *Code de la navigation* de 1942, et en Amérique du Sud. De plus comme l'initiative du développement des charters vient des États-Unis, l'auteur est amené à étudier la réglementation et par conséquent la jurisprudence américaines.

Outre le droit international et le droit comparé, l'ouvrage touche au droit économique et intéresse par conséquent le privatiste et le publiciste (p. 3 et 220).

L'apport du droit maritime à l'étude de l'affrètement aérien est relativement faible. Certes l'affrètement est spécifiquement maritime (p. 17) et la notion a une « unité profonde » dans le fait qu'un propriétaire

ou un exploitant met un moyen de transport à la disposition d'un tiers (p. 4).

Mais le contexte technique et économique est fondamentalement différent en droit aérien. Alors que le droit maritime confère aux transporteurs et aux chargeurs une liberté contractuelle à ce point exacerbée qu'elle comporte même des dérogations aux lois protectrices de la concurrence (S.R.C. 1970, 1^{er} Supp. c. 39 et projet de loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, bill S-6, 1^{re} lecture, 8 novembre 1978), le droit aérien ignore totalement le principe du *free flow of shipping* et soumet le transport par air à une réglementation poussée (p. 5 et 105).

Tandis que la loi française de 1966 modernise le droit de l'affrètement et du transport maritime en systématisant la notion anglaise de *demise of the ship* (p. 6), le code de l'aviation civile français s'en tient toujours à la notion de location d'aéronef héritée de la loi de 1924. Au Québec, le projet de Code civil passe sous silence l'affrètement aérien alors qu'il rénove les règles de l'affrètement maritime. Ce parallèle dans l'absence d'évolution législative en matière aérienne dans les deux pays s'explique par l'imprécision du statut de l'affrètement aérien, qui n'a aucun contenu précis (p. 18), aucune réalité juridique précise (p. 2).

Pour sortir du stade des vagues analogies où l'on se cantonnait avant lui, l'auteur dégage le statut de l'affrètement aérien du champ d'attraction du droit maritime (p. 19). Mais le bilan du droit aérien est maigre car on a toujours renoncé à définir l'affrètement aérien, de façon à éviter de laisser échapper des situations dans une matière en constante évolution (p. 23); et l'on s'est contenté de quelques dispositions en matière de responsabilité civile, devant l'incapacité de mettre au point une convention internationale relative à l'affrètement et à la location d'aéronef, à Guadalajara, en 1961 (p. 28).

Aussi la matière réside encore entièrement dans les contrats d'affrètement conclus dans la pratique. C'est de l'examen de