Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Herausgeber: Schweizerischer Juristenverein

Band: 50 (1931)

Artikel: Le problème de la responsabilité en droit aérien

Autor: Pittard, Edmond

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-895949

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le problème de la responsabilité en droit aérien

Conférence faite à la Société genevoise de Droit et de Législation le 18 novembre 1930

par M. EDMOND PITTARD, professeur à l'université de Genève.

De toutes les questions que les juristes ont eu à résoudre pour former un droit aérien positif, c'est la responsabilité qui a donné lieu, jusqu'à ce jour, aux débats les plus vifs. Elle constitue un élément essentiel dans les rapports qui ont surgi entre les aéronautes et les personnes à la surface du territoire; ces rapports sont caractérisés par la notion d'un risque nouveau dans ses causes, sinon dans ses effets.

Pour l'homme à la surface, l'aéronef est le danger; la réciproque est vraie: c'est dans l'atterrissage que gît le danger pour l'aéronaute. Les codes modernes ont réduit le droit du propriétaire foncier sur la colonne d'air à la hauteur utile à l'exercice du droit de propriété; le droit positif aérien, de son côté, a réclamé et obtenu la liberté de circulation dans l'espace aérien. Comment concilier le conflit entre les droits de l'aéronaute et ceux du propriétaire du sol? Il n'est pas admissible de sacrifier l'une des valeurs à l'autre; il a donc fallu trouver une base transactionnelle; on l'a formulée ainsi: le maximum de liberté, contre le maximum de garanties. Si d'une part, la navigation aérienne a une importance incontestable, on ne saurait, d'autre part, méconnaître des droits acquis respectables et, par dessus tout, la valeur de la vie humaine. On croit avoir trouvé la solution dans le régime actuel qui concède à l'aéronaute la liberté de circulation soumise à des règles sévères de responsabilité.

Les véritables difficultés sont apparues lorsqu'il s'est agi de concrétiser les textes juridiques. Le droit

commun offrait des règles insuffisantes ou inapplicables à la technique de l'aviation; la sécurité prévue exigeait des règles nouvelles précises et de droit strict. Les juristes furent tentés d'assimiler le droit aérien au droit maritime; enfin on commença à reconnaître que le système des législations nationales nuisait au développement de l'aéronautique qui, dans son essence pratique, est internationale.

A cela venaient s'ajouter deux éléments spéciaux à ce nouveau mode de locomotion:

1⁰ La circulation terrestre et maritime se développe sur un même plan horizontal; l'aéronautique fait intervenir la troisième dimension, la hauteur. Il fallait régler les rapports entre des intérêts non seulement juxtaposés, mais, le plus souvent, superposés.

2⁰ La circulation terrestre et maritime emprunte le domaine public, appartenant à tous et où chacun supporte des risques connus et réciproques; l'aéronautique a conquis l'espace dominant et se développe, de préférence, au-dessus des propriétés privées.

Le sol sous-jacent est donc exposé à de nouveaux risques jusqu'ici imprévus et contre lesquels il ne peut se prémunir. De là à baser la responsabilité sur la notion du risque, il n'y a qu'un pas et il a été franchi.

Au début de la navigation aérienne (après 1906) on envisageait surtout les dommages causés à la surface du sol; les transports aériens n'avaient pas encore pris l'essor qu'ils ont reçu de la guerre aérienne. Il est remarquable que la responsabilité du transporteur a trouvé ses règles de droit positif plus tôt que la responsabilité civile. Cela tient à ce que la responsabilité contractuelle est plus facile à réglementer que la responsabilité ex delicto; et aussi au fait que les transporteurs, par leurs divers groupements, ont agi avec plus d'énergie que n'auraient pu en déployer les individus sur le sol, isolés quoique nombreux.

Il est certain que les Compagnies aériennes avaient besoin d'un droit nouveau réglant des rapports nouveaux, alors que les intérêts à la surface étaient garantis dans une certaine mesure par le droit commun.

Le Congrès de Francfort de 1913 (Comité juridique international de l'aviation, soit C.J.I.A., fondé à Paris en 1909) a étudié la question de la responsabilité civile. Entre les trois systèmes soit: responsabilité causale, responsabilité basée sur la faute et présomption de faute, le Congrès a choisi le premier.

En 1918, le Département militaire fédéral constitua une commission extraparlementaire pour établir la réglementation de la circulation aérienne; les travaux de cette commission aboutirent, en octobre 1919, à la rédaction d'un texte que le Conseil fédéral adopta tel quel, en vertu de ses pleins pouvoirs et qui constitue l'arrêté fédéral du 27 janvier 1920.

Les dispositions concernant la responsabilité sont basées sur le risque; les auteurs qui ont commenté cet arrêté l'ont fait avec éloges, félicitant la Suisse d'avoir abordé de front les questions délicates de la responsabilité, du conflit des lois, des garanties effectives, etc.

Les lignes aériennes commerciales qui avaient pris un assez grand développement depuis la guerre, attendaient encore la réglementation du contrat de transport aérien. Ne sachant jusqu'où s'étendait leur responsabilité, elles avaient suppléé à l'incertitude du droit par la clause d'exonération. Ce procédé souleva de nombreuses protestations et les législateurs commencèrent à proscrire cette clause.

Entre temps les juristes consacraient toujours davantage le caractère international du droit aérien. La Convention de Paris du 13 octobre 1919 avait créé le droit public et administratif; il manquait le droit privé aérien. C'est alors que le Gouvernement français prit l'initiative de convoquer tous les Etats en une Conférence internationale de droit privé aérien (circulaire de M. Poincaré

à tous les représentants diplomatiques français, du 17 août 1923). Après de nombreux atermoiements, la Conférence se réunit à Paris, le 27 octobre 1925, sous la présidence de M. P. E. Flandin. La séance d'ouverture, présidée par M. Laurent-Eynac, sous-secrétaire à l'Aéronautique, groupa les délégués de 43 Etats. Le Gouvernement français avait communiqué un projet en 12 articles réglementant la responsabilité du transporteur aérien. La Conférence prit fin le 7 novembre, par la signature d'un protocole contenant un avant-projet qui devait être soumis à l'étude subséquente de tous les gouvernements représentés.

On comprend combien il est difficile d'édifier un projet définitif dans une assemblée de plus de 70 délégués qui se trouvaient réunis pour la première fois. Aussi la Conférence créa-t-elle un Comité restreint qu'elle chargea de l'étude ultérieure, en correspondance avec les divers délégués. Ainsi prit naissance le Comité international technique d'experts juridique aériens, plus connu sous son titre abrégé de C.I.T.E.J.A.

La Conférence estima en outre qu'il y avait lieu d'étendre les travaux de ce Comité à d'autres sujets de droit privé aérien. On dressa une table des matières et l'on forma quatre commissions: la IIe reçut en partage l'étude de l'avant-projet signé le 7 novembre; à la IIIe Commission échut la tâche de préparer un projet sur la responsabilité civile.

Ainsi que nous l'avons dit, il est plus facile de régler une matière contractuelle qu'une responsabilité civile. La IIe Commission put présenter à la session plénière du C.I.T.E.J.A. de 1928, à Madrid, un projet qui, après quelques retouches, fut remis aux gouvernements.

La Pologne avait invité les Etats à se réunir chez elle. Le 4 octobre 1929, s'ouvrit la IIe Conférence, à Varsovie; elle aboutit à la signature d'une „Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport

aérien international". Elle est signée actuellement par 23 Etats et les ratifications sont en cours.

Quant à la IIIe Commission, elle est arrivée, après 8 rapports successifs, à faire adopter, dans la session de Budapest, en octobre 1930, un projet concernant la responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface. Ce projet est actuellement remis aux gouvernements en vue d'une IIIe Conférence.

La question de la responsabilité ex contractu et ex delicto a reçu dans chacun des deux domaines une réglementation appropriée; mais ce qui constitue un point commun, en même temps qu'un renversement des anciens principes juridiques, c'est la limitation légale de la responsabilité, même en ce qui concerne les dommages causés aux tiers (cf. la limitation de la responsabilité des Chemins de fer dans la Convention de Berne de 1924).

A. Convention de Varsovie.

Le principe fondamental comporte la responsabilité du transporteur envers les voyageurs pour les cas de mort, blessures ou toute autre lésion corporelle survenues pendant le transport aérien.

Nous passons sur les interminables discussions qui se sont produites pour déterminer où commence et où finit le voyage aérien; on a abouti à la rédaction de l'art. 17 . . . „lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement."

Quant aux bagages enregistrés, et aux marchandises le transporteur répond du dommage causé par leur destruction, leur perte ou avarie (art. 18). Mais pour les marchandises, la responsabilité du transporteur s'étend à „toute la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu

quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome" (art. 18, al. 2). Cette différence s'explique par le fait que le transporteur a, en ce qui concerne les marchandises, une obligation de garde qui dérive du mandat.

Le transporteur est aussi soumis à la responsabilité des dommages causés par le retard (art. 19).

Ces dispositions fondamentales ne comportent aucune nécessité de commentaire. En revanche, il faut examiner de plus près les modalités qui les accompagnent. Elles ont été dictées par un souci d'équité et se fondent sur la notion du „risque d'air".

Celui qui, volontairement, expose sa personne ou ses biens à ce risque en utilisant la circulation aérienne, mesure ou, tout au moins est censé mesurer le risque; il y a, en cela, analogie avec la navigation maritime. Le passager, l'expéditeur sont contre-partie de l'exploitant; ils tirent un profit personnel sous des formes diverses, alors que l'exploitant encaisse le prix du transport; ils ont donc accepté le marché et l'équité commande de mettre à la charge de chacun d'eux les risques qu'il a pu ou dû prévoir.

Où commence le risque d'air proprement dit? Là où cesse le pouvoir de l'exploitant. Est-ce donc la force majeure? Non pas; lorsqu'un aéronef est à terre, en dehors des manoeuvres de départ ou d'arrivée, il est assimilé à un meuble quelconque; sa qualité spéciale d'aéronef et, partant, l'application du droit aérien commence au moment où il entre dans son rôle de transporteur.

Ainsi, le dommage causé en déplaçant un aéronef dans un hangar; les blessures causées à un tiers dans les mêmes conditions, relèvent du droit commun et non du droit aérien. Par conséquent, l'aéronef à terre jouit de la même façon que tout autre objet, des règles concernant la force majeure.

C'est en naviguant que l'aéronef est soumis au risque d'air.

Or ce risque provient des troubles météorologiques, ou bien de causes imputables à un contrôle insuffisant de l'appareil, à une manoeuvre incorrecte, à une incapacité de l'équipage, etc. Les causes météorologiques sont toujours prévues; elles peuvent être inattendues, mais elles constituent un aléa que l'aéronaute doit assumer, comme le passager.

Ce que l'on demande de l'exploitant c'est qu'il garantisse le maximum de sécurité en ce qui concerne les obligations qui lui incombent.

A-t-il satisfait à ces obligations, il est déchargé de sa responsabilité; le risque d'air intervient qui s'oppose à la réclamation du lésé. De là, la disposition de l'art. 20: „Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre."

La responsabilité de l'exploitant pour les dommages causés par ses préposés a donné lieu à de vives discussions. Il est peut-être excessif de mettre à la charge de l'exploitant tous les dommages causés par ses préposés; d'autre part, il serait injuste que l'exploitant, qui retire un bénéfice de l'activité de son personnel, n'en supportât pas les risques. On a pu voir deux conceptions très diverses s'affronter; la française qui tend à rendre responsable le propriétaire de la chose et l'anglaise, qui le libère lorsqu'il prouve — comme dans notre Code des Obligations — qu'il a fait tout son devoir.

Pour concilier ces deux tendances contraires, on a eu recours à un compromis. En ce qui concerne les dommages aux personnes, les préposés sont compris dans l'art. 20. Quant aux bagages et marchandises, on exclut encore la responsabilité de l'exploitant lorsque le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation (art. 20, al. 2). L'art. 21 a prévu la faute du lésé; lorsque le transporteur prouve que la faute du lésé a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal

pourra écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Ainsi que nous l'avons dit, la responsabilité est limitée ex lege.

L'admission du risque d'air; la nécessité de permettre la conclusion de contrats d'assurances garantissant réellement les indemnités; enfin la possibilité d'étendre l'assurance (pour les voyageurs en payant une prime; pour les marchandises en déclarant la valeur et payant la surtaxe); la rareté relative de graves accidents; tout cela a milité en faveur d'une limitation raisonnable.

Dans le transport des personnes, la responsabilité est limitée, pour chaque voyageur à 125,000.— frs. français stabilisés (art. 22, al. 1). — 65½ milligr. d'or fin à 900/1000. Pour les bagages enregistrés et les marchandises, la limite est de 250.— frs. français par kilogr. (art. 22, al. 2). Enfin, en ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5000.— frs. français (art. 22, al. 3).

Ces dispositions ont permis d'interdire toute clause contractuelle qui tendrait à supprimer ou abaisser la limite de la responsabilité (art. 23).

En outre le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation si lui-même ou ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ont causé le dommage par dol ou par une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol (art. 25).

La Convention n'a pas réglé la grave question de la légitimation active dans l'action en dommages-intérêts; c'est une question qui relève du droit commun et l'on a constaté, entre les législations nationales, de telles divergences qu'un texte conventionnel est apparu comme impossible à formuler. On a dû se borner à prescrire que toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la Convention (art. 24).

L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire de l'un des Etats contractants, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination (art. 28). La prescription est de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour ou l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport (art. 29).

La Convention règle en outre les détails concernant la réception des marchandises, les réserves et protestations, etc. (art. 26).

B. Responsabilité pour les dommages causés aux personnes ou aux biens à la surface.

Cette matière a suscité non seulement des débats interminables, mais s'est heurtée en outre à des difficultés insoupçonnées. Depuis 1926, elle a figuré, deux fois par année, à l'ordre du jour de la IIIe Commission; elle a nécessité huit rapports consécutifs avant d'arriver, sous forme d'avant-projet, devant le C.I.T.E.J.A.

La responsabilité civile diffère essentiellement de la responsabilité du transporteur. Envers les tiers, la notion du risque prévu par contrat disparait pour faire place à la double formule de la responsabilité causale et de l'indemnisation totale.

Or, cette conception s'est modifiée profondement au cours des études; on a conservé la responsabilité causale, mais on est arrivé à admettre la limitation de la responsabilité en ce qui concerne l'indemnisation.

Examinons tout d'abord la base de la responsabilité.

C'est la théorie du risque dans toute son ampleur. Tout dommage aux personnes et aux biens à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

Le dommage peut provenir:

a) de l'aéronef lui-même en manoeuvre ou en vol;

b) d'un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou du jet fait en état de nécessité;

c) par le fait d'une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf le cas où il est prouvé que le dommage est causé intentionnellement par un acte étranger à l'exploitation et sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher (cet article vise notamment les actes des passagers).

La responsabilité incombe à l'exploitant de l'aéronef; si l'exploitant n'est inscrit ni au régistre aéronautique, ni sur une pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire. Le recours contre l'auteur du dommage est réservé. La responsabilité peut être écartée ou atténuée en cas de faute de la personne lésée.

Ainsi formulées ces dispositions constituent une réglementation sévère; elles excluent la force majeure et l'état de nécessité. On a dû laisser de côté divers points qui relèvent de la casuistique: le dommage indirect, par exemple, à propos duquel les législations continentales sont en conflit avec les principes anglo-saxons de la causa sine qua non et de la causa causans.

Cette sévérité est voulue; elle est destinée à donner des apaisements aux habitants du sol et à prévenir ainsi l'hostilité aiguë dont a souffert l'automobilisme sous le nom d'autophobie. L'aéronef ne suit pas une route tracée dans l'air et connue des personnes sous-jacentes, il survole des biens pour lesquels aucune mesure préventive de sauvegarde ne peut être prise.

Il est donc juste que le lésé soit indemnisé du dommage auquel il ne s'est pas lui-même exposé et qu'il n'est pas en son pouvoir d'éviter, dans la plupart des cas. Nous pensons que cette réglementation ne soulèvera pas de

protestations; au surplus, elle est acceptée par les compagnies de navigation aérienne.

L'étendue de l'indemnisation a été plus difficile à régler; on peut voir, dans ce domaine, une évolution complète des théories juridiques. Hâtons-nous de préciser que le bouleversement du principe initial est dû, pour la plus grande part, à des raisons économiques.

En 1926 et jusqu'en 1928, la règle de base consistait dans l'obligation de réparer intégralement le dommage. Il semblait que ce fût là une formule définitive; mais, dans la session de la IIIe Commission (Paris, mars 1928) les experts italiens et allemands proposèrent d'examiner l'éventualité d'une limitation de la responsabilité quant à l'étendue de l'indemnité.

Le C.I.T.E.J.A. consulté en séance plénière, à Madrid en mai 1928, se montra hostile à cette innovation. Le rapporteur italien n'en persista pas moins à chercher une atténuation à la réparation totale; il proposa le système de l'abandon, qui fut repoussé, car l'abandon ne peut être considéré comme monnaie d'indemnité que si l'appareil conserve quelque valeur; or; il est à peu près certain que l'aéronef qui se sera abattu sur le sol n'aura plus que la valeur de la ferraille.

La question, reprise à la session de la IIIe Commission à Paris (mai 1930) trouva encore une hostilité marquée contre la limitation. Néanmoins, cherchant à réunir une unanimité ou tout au moins une majorité s'en approchant, la Commission autorisa son rapporteur à présenter à la session de Budapest un projet comprenant la limitation, sans toutefois émettre d'ores et déjà un voeu favorable.

Entre temps les Compagnies aériennes intensifièrent leur action par la I.A.T.A. (International Air Traffic Association) et par la Chambre de Commerce internationale. Les Compagnies firent valoir un argument économique d'une certaine importance: les entreprises de navigation aérienne n'ont pas encore acquis une solidité financière stable; elles vivent, en grande partie, des sub-

ventions d'Etats; les gouvernements ont un intérêt moral et matériel indéniable à créer un réseau national de lignes aériennes qui servent en outre de débouché à l'aviation militaire. Les subventions comportent comme contrepartie le contrôle de l'Etat; c'est donc une situation que offre des avantages à celui qui paie et à celui qui reçoit la subvention.

Les Compagnies ne pourraient pas résister à la désagrégation de leurs ressources provenant de condamnations à de fortes indemnités; elles sont obligées de contracter des assurances, lesquelles sont une sécurité, à la fois pour l'entreprise et pour les victimes éventuelles. Or, en l'état actuel, il n'est pas pratiquement possible de conclure une assurance contre la responsabilité civile pour un montant illimité. Le même raisonnement a été repris par l'aviation sportive.

Bref, la question s'est posée de façon nette, disons même brutale: Vaut-il mieux maintenir la règle formelle d'après laquelle le dommage doit être réparé intégralement, alors que la réparation même partielle pourrait être douteuse? Ou bien faut-il renoncer au principe classique et, tenant compte du rôle utilitaire de ce nouveau droit positif, est-il préférable de limiter la responsabilité et d'exiger, par contre, des garanties certaines d'indemnisation?

Le problème ainsi posé ne manquait pas de comporter une certaine gravité quant à ses conséquences. Des statistiques rassurantes, la perspective de l'assurance obligatoire, la promesse d'un minimum élevé firent pencher la balance en faveur de la solution utilitaire. Mais il faut noter que cette solution fut adoptée à titre de compromis et sans grand enthousiasme par le C.I.T.E.J.A. en séance plénière à Budapest (octobre 1930).

Bien que partisan de la réparation intégrale — qui n'excluerait pas du reste une assurance limitée — nous devons, par respect de la loyauté, formuler un principe

qui n'a pas encore été invoqué, mais que nous tenons à suggérer.

La communauté humaine tend au perfectionnement à l'aide de progrès successifs d'ordre matériel et moral et cela même au prix de sacrifices terribles. Faut-il souligner les progrès scientifiques de tout genre qui sont issus de la guerre? Lorsqu'un progrès de portée générale surgit, ne peut-on pas considérer que l'intérêt général doit l'imposer au prix de sacrifices, que les intérêts particuliers doivent consentir? C'est ainsi que le droit de propriété a dû subir les atteintes souvent douloureuses de l'utilité publique. Le risque général créé par la navigation aérienne est largement compensé par le progrès qu'elle instaure; dès lors chacun de nous doit consentir à subir la menace du risque en faveur de l'intérêt général; et cela d'autant plus que le législateur s'efforce de réparer les dommages que la réalisation du risque aura causés.

Il y a donc un ensemble de considérations d'éthique, de droit, d'économie qui incitent à protéger toute nouvelle forme du progrès humain.

Les experts internationaux ont alors formulé un ensemble de règles qui tient compte, à la fois, du respect des droits acquis et de la nécessité de protéger une institution encore imparfaite: la conquête de l'air. Cette formule semble fondée sur le principe de l'abandon, du droit maritime; mais cela n'est qu'une apparence, ainsi qu'on en pourra juger par le texte même du projet.

L'exploitant de l'aéronef est responsable pour chaque accident, jusqu'à concurrence de la valeur de l'aéronef au lieu et au moment de sa mise en service. La moitié de cette valeur est affectée à la réparation des dommages causés aux personnes et l'autre moitié à la réparation des dommages causés aux biens. Si le montant affecté à la réparation des dommages causés aux biens n'est pas intégralement absorbé, ce qui reste est dévolu à la réparation des dommages causés aux personnes. La limite

de la responsabilité ne pourra pas être inférieure à 2,500,000.— francs pour chaque catégorie de dommages.

La limitation globale par accident nécessite quelques règles de répartition entre les victimes, s'il y en a plusieurs. La norme qui s'impose c'est la répartition proportionnelle; aussi a-t-il fallu prévoir une sorte de concours entre les intéressés. Les lésés doivent faire valoir leurs droits dans les 6 mois à compter du jour de l'accident; lorsque ce délai est écoulé, on procède au règlement des indemnités entre les intéressés qui auront produit leurs réclamations; ceux qui n'auraient pas formulé leur réclamation à temps, ne pourront exercer leur droit que sur le montant qui n'aura pas été distribué.

Pour faciliter l'exercice des droits du lésé, le projet dispose que ce dernier peut s'adresser à l'autorité judiciaire du domicile du défendeur, à celle du lieu où le dommage a été causé et à celle du siège de l'assureur, pour autant que la loi de ce siège lui donne une action directe contre l'assureur. Si les divers tiers lésés font valoir leurs prétentions devant des juridictions diverses, le défendeur pourra, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations, afin que la limite de sa responsabilité ne soit pas dépassée.

L'action se prescrit par deux ans à compter du jour où le lésé aura connu le dommage et la personne responsable et en tout cas 4 ans à partir du moment où le dommage aura été causé.

Nous avons la conviction que les dispositions de la Convention des Varsovie et celles qui seront étudiées dans la IIIe Conférence constituent déjà une protection sinon parfaite et complète des droits menacés par l'aéronautique (laquelle comprend aussi bien le ballon libre, que le dirigeable et l'avion), du moins acceptable en l'état des législations nationales. Toutefois, nous avons senti la nécessité de sanctionner cette protection par l'obligation de fournir des sûretés suffisantes.

Il y a donc, actuellement, à l'étude de la IIIe Commission, le régime complet des garanties, y compris l'assurance obligatoire. Enfin il y a d'autres points secondaires dont l'examen viendra par achever cette partie du droit positif: notamment l'abordage entre avions, le sauvetage, les avaries communes, le transport à titre gracieux, l'hypothèque, les privilèges, sans parler du statut du commandant et de l'équipage.

La tâche est lourde et délicate, mais l'esprit qui règne au sein du C.I.T.E.J.A., la compétence de plusieurs de ses membres notables et la volonté ferme de créer un droit juste, tout cela a prouvé dans le passé et démontre pour l'avenir qu'une harmonie de législation n'est pas une chose impossible en dépit de traditions respectables mais surannées.