

THE MCGILL LAW JOURNAL

VOLUME 4

SPRING 1958

NUMBER 2

L'ENSEIGNEMENT DU DROIT AERIEN DANS LE MONDE†

Dr Eugène Pépin*

SOMMAIRE — *Introduction*: résolution de l'Assemblée de l'O.A.C.I., p. 111 —
I. *Développement historique de cet enseignement*: (a) avant la Convention de Paris de 1919, p. 112; (b) entre la Convention de Paris et la Convention de Chicago de 1944, p. 114; (c) depuis la Convention de Chicago, p. 118.
II. *Etat actuel de l'enseignement du droit aérien*, p. 122; (a) Tableau de l'enseignement du droit aérien dans les divers pays, p. 122; (b) Analyse des renseignements fournis par le tableau précédent, p. 136.
III. *Avenir de l'enseignement du droit aérien*, p. 140.

INTRODUCTION

Résolution de l'Assemblée de l'O.A.C.I.

(16 juillet 1956)

L'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.), au cours de sa Dixième Session tenue à Caracas (Vénézuéla) en juin-juillet 1956, a été saisie d'une proposition présentée par les Délégations de Colombie et du Vénézuéla, tendant à développer l'enseignement du droit aérien dans les divers pays du monde. Cette proposition reçut un accueil particulièrement favorable devant la Commission juridique lors de sa sixième séance, présidée par Mademoiselle Alberta Colclaser (Etats-Unis d'Amérique).¹ Le texte final de la Résolution A.10-40² adoptée par l'Assemblée est le suivant:

"L'ASSEMBLEE,
"CONSIDERANT que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les Etats et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante,

†*Note préliminaire.* — Les parties de cette étude consacrées à l'histoire de l'enseignement du droit aérien et à son état actuel dans le monde comportent nécessairement des lacunes et sans doute des erreurs. L'auteur serait heureux de recevoir tous renseignements complémentaires lui permettant de préparer une nouvelle édition. E. P.

*Directeur de l'Institut de Droit Aérien International, Université McGill, Montréal.

¹Cf. O.A.C.I. Doc. 7712, A10-LE/5, p. 28.

²Cf. O.A.C.I. Doc. 7707, A10-P/16.

"INVITE le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les Etats où cet enseignement n'a pas encore pu être donné, et
 "DEMANDE instamment aux Etats d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus."

Comme suite à cette Résolution, le Bureau juridique de l'O.A.C.I. dans une Note en date du 27 août 1956³ a présenté au Conseil une liste des établissements qui, à sa connaissance, enseignent le droit aérien, et a formulé en outre diverses suggestions destinées à donner effet aux intentions de l'Assemblée. Le Conseil a examiné ces suggestions le 3 décembre 1956 et le 9 avril 1957,⁴ et a décidé qu'une lettre serait adressée aux Etats membres de l'O.A.C.I. afin d'attirer leur attention sur la résolution, tout en reconnaissant qu'il peut être difficile pour certains "d'organiser des cours de droit aérien en raison de la carence de professeurs compétents en cette matière"; dans ce cas, l'étude du droit aérien pourrait se faire dans des établissements situés à l'étranger, et des bourses pourraient sans doute être obtenues à cet effet en vertu du Programme élargi d'Assistance technique des Nations Unies.⁵

La résolution de l'Assemblée de l'O.A.C.I. a attiré l'attention des Gouvernements et des institutions scientifiques sur les conditions actuelles de l'enseignement du droit aérien et sur ses difficultés.

Aussi, dans la présente étude, après avoir rapidement esquissé le développement historique de l'enseignement du droit aérien dans le monde, il nous paraît nécessaire, non seulement de dresser une liste des établissements dans lesquels ce droit est enseigné, mais encore d'examiner les programmes, la durée et l'importance des cours, leur sanction éventuelle. Enfin, l'expérience acquise à l'Institut de droit aérien international de l'Université McGill permet de formuler quelques observations quant aux meilleures conditions que devrait remplir un tel enseignement pour répondre aux vues de l'Assemblée de l'O.A.C.I.

I—DEVELOPPEMENT HISTORIQUE DE L'ENSEIGNEMENT DU DROIT AERIEN

(a) AVANT LA CONVENTION DE PARIS DE 1919

A l'époque où l'Institut de droit international⁶ discute du régime juridique des aérostats entre 1900 et 1910, aucun enseignement de droit aérien n'existe ni dans les Facultés de droit ni ailleurs. Sans doute, certains des professeurs membres de cet Institut, tels que Louis Renault en France, Ernest Nys en Belgique, John Westlake en Angleterre, donnent dans leurs cours magistraux un

³Cf. O.A.C.I. C-WP/2235 et addendum.

⁴Cf. O.A.C.I., Doc. 7739, p. 155 et Doc. 7766, p. 108.

⁵Une lettre en ce sens a été adressée aux Etats le 26 avril 1957 (LE 4/21-589).

⁶Cf. les *Annuaire de l'Institut*: Session de Neufchatel, 1900; session de Bruxelles, 1902; session d'Edinbourg, 1904; session de Gand, 1906; session de Paris, 1910; session de Madrid, 1911.

aperçu des problèmes de droit international public posés par l'aviation; des manuels d'étudiants y consacrent déjà quelques pages;⁷ les premières thèses de doctorat consacrées au droit aérien apparaissent.⁸

C'est en France, au printemps 1910, presque à la veille de la Première Conférence internationale de navigation aérienne, qu'est inauguré à Paris le premier cours régulier de droit aérien. Il est donné à l'"Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique", — qui vient d'être créée, — par un ingénieur des Mines, M. André Henry-Couannier, membre du Comité juridique international de l'aviation constitué au début de la même année⁹ et éditeur du premier périodique consacrée au droit aérien, la Revue juridique internationale de locomotion aérienne.¹⁰ Début modeste, car ce cours ne comporte dans l'année que deux leçons;¹¹ mais il va continuer avec plus d'ampleur et avec le même professeur jusqu'en 1936; il n'est supprimé qu'en 1945, étant donné le développement des programmes techniques et parce que certaines Facultés de droit en France offrent déjà un cours de droit aérien.

En Angleterre, à la fin de la même année, les 7, 12 et 13 décembre, le Professeur Harold D. Hazeltine, lecteur de droit anglais à l'Université de Cambridge et membre du Comité juridique international de l'aviation, donne sur invitation de l'Université de Londres, au *King's College*, trois conférences sur les droits des Etats sur l'espace aérien et sur les problèmes de droit aérien national et de droit aérien international.¹² En 1912, le 26 octobre, à Oxford, Sir Erle Richards parle de « la souveraineté sur l'atmosphère ».

A notre connaissance, aucun autre cours ou conférence sur le sujet n'a été donné dans une Université avant 1919, bien que de nombreux articles aient été publiés sur cette discipline nouvelle, en particulier par des membres du Comité juridique international de l'aviation.¹³

⁷Cf. Nys, *Le Droit International*, Vol. 1, 1904; Bonfils, *Manuel de droit international*, revu par Fauchille, 1908.

⁸Premières thèses de doctorat en France sur le droit aérien: Grovalet, Rennes, 1909; Balalud, Toulouse, 1911; Blachère, Paris, 1911; Philit, Montpellier, 1911; Saint-Jean, Toulouse, 1911; Thibout, Nancy, 1911.—Premières dissertations en Allemagne; V. Grote, Leipzig, 1907; V. Lyncker, Leipzig, 1909; Eswein, Wurtzburg, 1910; Peucker, Leipzig, 1910; Bielenberg, Berlin, 1911.

⁹Cf. sur le Comité, Revue juridique internationale de locomotion aérienne, Vol. 1, p. 79.

¹⁰Cette Revue a été publiée sous ce titre jusqu'en 1928, avec interruption de 1915 à 1921, a été continuée sous le titre "Droit Aérien" jusqu'en 1931, puis sous le titre "Revue Générale de droit aérien" jusqu'à la guerre. La publication a été reprise en 1948 sous le titre "Revue Générale de l'Air".

¹¹Pour mémoire, l'année précédente, en 1909, une conférence sur certains problèmes juridiques aéronautiques avait été faite par l'auteur du présent article à la Société des Anciens aérostiers militaires.

¹²Ces conférences sont publiées en 1911 par la *London University Press*.

¹³Ce Comité comprenait des juristes non seulement d'Europe (Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Suisse), mais encore d'Afrique (Egypte) et d'Amérique (Brésil, Canada, Etats-Unis). M. Gibson, avocat à Québec, était membre

(b) DE LA CONVENTION DE PARIS À LA CONVENTION DE CHICAGO

Au lendemain de la Première guerre mondiale, l'Italie, où avait paru en 1911 le premier traité de droit aérien,¹⁴ prend une place importante dans cet enseignement, qui est inauguré en 1919-1920 à l'Université de Palerme par un jeune professeur, M. Antonio Ambrosini¹⁵ qui, quelques années plus tard, introduit le droit aérien (*Diritto Aereo*) à l'École supérieure d'ingénieurs aériens de l'Université de Rome, où le même professeur l'enseigne encore aujourd'hui. Cet exemple est suivi dans d'autres Universités, notamment en 1925 à Gênes (Prof. P. Cogliolo, membre de la Sous-Commission juridique de la Commission internationale de navigation aérienne, remplacé en 1929 par l'Avocat C. Savoia), en 1930 à Milan (Prof. M. Fragali) et à la Faculté de droit de Rome (Prof. Giannini, remplacé en 1934 par Prof. Salvatore Cacopardo). De nombreux traités et publications sont dûs à ces professeurs.¹⁶ Cet enseignement autonome disparaît à la suite de l'adoption du Code de la navigation.¹⁷

En France, le droit aérien fait son entrée en 1923 à la Faculté de droit de Paris, où M. Henry-Couannier donne jusqu'en 1927 six leçons par an à l'Institut des hautes études internationales.¹⁸ Il faudra attendre jusqu'en 1938 pour que le droit aérien fasse l'objet d'un cours régulier donné à Aix-en-Provence par le Prof. Paul de Lapradelle. Les problèmes posés par l'aviation ne sont cependant pas ignorés dans les autres universités, mais sont généralement discutés par des professeurs de droit international public.

En Allemagne, où les juristes se sont intéressés de bonne heure en droit aérien et ont participé activement aux travaux du Comité juridique international de l'aviation et aux Congrès internationaux, un *Institut für Luftrecht* est créé en 1925 à l'Université de Koenigsberg sous la direction du Prof. Otto

du Comité, de même que M. James Brown Scott, Jurisconsulte du Département d'Etat, M. Arthur Kuhn, le Prof. Simeon Baldwin, des Etats-Unis, qui ont signé des articles de droit aérien dans les premiers fascicules de *l'American Journal of International Law* — Voir dans *Rev. Jur. Inter. de Loc. Aér.*, Vol. 2, pp. 17-39, la liste des membres du Comité au 1er janvier 1911. — Il convient de mentionner une anticipation juridique publiée dans *The Green Bag*, Vol. XIX, p. 708 (1907), sous le titre suivant: *A Closed Chapter in Aeritime Law (being a Paper read before the Bar Association on March 16, 1907)* par E. H. A.

¹⁴Enrico Catellani, *Il Diritto Aereo*, Turin 1911; traduit en français en 1912.

¹⁵M. Ambrosini a expliqué les circonstances de ce premier cours universitaire dans ses "*Instituciones de derecho de la Aviacion*", Buenos Aires, 1949, page 182 en note.

¹⁶Ambrosini, *Lezioni di diritto aeronautico*, 1927; Fragali, *Principii di diritto aeronautico*, 1930; Cacopardo et Cogliolo, *Manuale di diritto aeronautico*, 1937; — une revue spéciale, *Il diritto aeronautico* est publiée dès 1924, continuée en 1932 par la *Rivista di diritto aeronautico* (organe de l'Institut international aéronautique de Rome), et interrompue en 1943.

¹⁷Un décret du 5 septembre 1942 institue l'enseignement du droit de la navigation.

¹⁸M. Henry-Couannier publie en 1929, à Paris un résumé de son enseignement sous le titre *Eléments créateurs du droit aérien*, qui contient une précieuse bibliographie.

Schreiber,¹⁹ auquel succède à sa mort en 1929 le Prof. suisse Hans Oppikofer. En 1935, l'Institut est rattaché à l'Université de Leipzig; en 1939 au moment de la deuxième guerre, le Prof. Oppikofer en abandonne la direction²⁰ et rentre en Suisse, à Zurich, où il fonde un cours de droit aérien. La Suisse bénéficie déjà depuis 1938, à l'Université de Lausanne, d'un cours magistral donné par le Prof. allemand Otto Riese.

En Espagne, où, dès 1911, il est question de droit aérien à l'Académie de jurisprudence et de législation de Barcelone,²¹ des conférences sont données en cette ville avant 1930 par M. Gay de Montella, professeur de droit commercial.²² A partir de 1942, un séminaire fonctionne à l'Université de Salamanque sous la direction du Dr Manuel Gordillo.

En U.R.S.S., on trouve vers 1922 un cours de droit aérien donné par le Prof. J. Pereterski²³ à Léninegrad, et en 1933, un autre cours donné par M. S. B. Krylof, alors professeur à l'Institut des ingénieurs de la Flotte civile aérienne à Léninegrad.²⁴ A partir de 1925, les recherches et études en droit aérien sont centralisés dans une Section de l'"Aviachime" (Association des Amis de l'Aviation et de la Chimie); cette Section donne des conférences et publie les travaux de ses membres.²⁵

En Pologne, il existe vers 1930 des chaires de droit aérien à l'Université Jagelonienne de Cracovie et à l'Université de Lwow; en 1938, s'ouvre à Varsovie un Institut de droit aérien, dirigé par le Prof. Rybarski.

En Amérique, bien que l'intérêt pour les questions aéronautiques n'ait cessé de grandir au lendemain de la première guerre, c'est seulement après le vote du *Air Commerce Act* de 1925 et la conclusion à la Havane en 1928 de la Convention panaméricaine sur l'aviation commerciale, que les questions juridiques aéronautiques ont suscité un intérêt croissant. Presque en même temps, entre 1928 et 1930, on voit apparaître trois centres importants de recherches et d'études, l'un à l'Ouest, à la *Southern California University*, l'autre à l'Est à l'Université de New York, le troisième au centre à la *Northwestern University*.

La *Southern California University* fait appel au Directeur de l'Institut de Koenigsberg, le Prof. Otto Schreiber, pour donner pendant l'été 1928 un cours sur le sujet suivant: « Histoire de la réglementation juridique de l'aéronauti-

¹⁹L'Institut publie dès 1926 une revue, *Zeitschrift für das gesamtste Luftrecht*, continuée en 1931 sous le titre *Archiv für Luftrecht*, — Cf. *Air Law Review*, Vol. 1, p. 122.

²⁰L'Institut est transféré à Berlin en 1940, où il continue jusqu'en 1944.

²¹Cf. Discours inaugural du Président de l'Académie, Barcelone, 1911.

²²M. de Montella publie en 1929 à Barcelone un livre, *Las Leyes de Aeronautica*, avec comme sous-titre "Notes pour un cours de droit aéronautique espagnol".

²³Le cours de M. Pereterski a eu au moins 3 éditions entre 1922 et 1932. Cf. *Droit Aérien*, 1931, p. 346.

²⁴Ce cours intitulé *Le droit aérien de l'U.R.S.S.* a été publié à Moscou en 1933 (en russe).

²⁵Cf. Rev. jur. inter. de loc. aér. 1927, pp. 69-74; et Revue "Le droit aérien", 1930, pp. 342-350.

que; contrôle des aéroports et des routes aériennes; responsabilité publique et privée (théorie et pratique dans les divers pays, tendances de la jurisprudence). » L'année suivante, en 1929, un autre professeur de Koenigsberg, le Dr Rudolf Hirschberg, donne encore un cours de droit aérien.²⁶ Depuis cette époque, un cours régulier sous forme de séminaire est assuré à cette Université.

En cette même année 1929, la *Northwestern University* à Chicago fonde un *Institute of Air Law*, et invite des juristes européens ainsi que des juristes américains à donner, au cours de l'été 1930, un certain nombre de conférences.²⁷ Seuls parmi les Européens, le Dr Albert Roper, Secrétaire générale de la Commission internationale de navigation aérienne à Paris et le Prof. Arnold D. McNair de l'Université de Cambridge,²⁸ peuvent y participer et font chacun huit conférences.²⁹ M. George B. Logan, de St-Louis, et le Prof. Carl Zollmann, professeur à l'Université Marquette, représentent les juristes américains. Ce dernier, qui vient de publier un traité de droit aérien,³⁰ s'adresse spécialement aux professeurs de droit qui voudraient créer des cours de droit aérien en d'autres Universités. Cette initiative connaît un grand succès, et plus de cent auditeurs assistent à ces conférences du 6 au 19 août.

Quelques mois plus tôt, l'Université de New York qui, l'année précédente, avait déjà chargé de recherches en droit aérien un juriste, M. Harry J. Freeman, organise, du 11 février au 29 avril 1930, six conférences publiques sur divers sujets de droit aéronautique confiées notamment au Prof. Manley O. Hudson de Harvard, à M. Arnold W. Knauth et à M. Henry G. Hotchkiss de New York.³¹ La réussite de ces conférences est si complète qu'à la fin de 1930 est créée, avec l'aide de la fondation Daniel Guggenheim, une Académie américaine de droit aérien³² qui compte rapidement un grand nombre de membres américains et étrangers³³.

A l'Université de New York et à la *Northwestern University* sont alors créés des séminaires réguliers de droit aérien. A New York, ces séminaires commencent en septembre 1932 sous la direction de M. Hotchkiss et M. Knauth; et ce dernier n'a pas cessé depuis son enseignement. A Chicago, le Prof. Frederick D. Fagg, qui dès 1930-31 propose des sujets de droit aérien comme sujets de recherches à ses meilleurs étudiants, est chargé en 1931-32

²⁶Le Dr Hirschberg a publié à cette époque une excellente bibliographie dans la *Southern California Law Review*, Vol. II, p. 455.

²⁷Cf. *Journal of Air Law*, Vol. I, pp. 206, 334, 581 — *Air Law Review*, Vol. I, p. 122.

²⁸Le Prof. McNair est invité l'année suivante en 1931 à donner à l'Université de Calcutta dans l'Inde des conférences (*Tagora Law Lectures*); il publie ensuite en 1932 à Londres son livre, *The Law of the Air*.

²⁹Les professeurs Oppikofer et Ambrosini n'ont pu se rendre à Chicago.

³⁰Zollmann, *Law of the Air*, 1927.

³¹Cf. *Air Law Review*, Vol. I, p. 259.

³²Voir les Rapports annuels sur les travaux de l'Académie dans *Air Law Review*, Vol. III, pp. 375-406, et Vol. IV, pp. 281-288.

³³Voir dans *Air Law Review*, Vol. III, p. 398, la liste des membres en 1932, parmi lesquels figure M. John C. Cooper, alors avocat à Jacksonville (Floride).

d'un cours de droit aéronautique qu'il professe jusqu'en 1938; après une année d'interruption, le Doyen Wigmore et M. Quindry reprennent le cours jusqu'à la Deuxième guerre mondiale.

Pendant cette même période d'intense activité, trois importantes publications voient le jour en Amérique: d'abord en 1928, les *United States Aviation Reports*, recueil précieux de jurisprudence, édité par M. Knauth et M. Hotchkiss,³⁴ puis, simultanément au début de 1930, l'*Air Law Review*, publié par les Ecoles de droit de l'Université de New York, de l'Université catholique d'Amérique et de l'Université de l'Etat de Washington,³⁵ et le *Journal of Air Law*, édité conjointement par l'*Institute of Air Law* et les Ecoles de droit de la *Northwestern University*, de la *Southern California University* et de la *Washington University of St. Louis*.³⁶

Indépendamment de ces foyers de diffusion scientifiques, en 1933, un avocat du barreau de Miami, M. Leland Hyzer, donne à l'Université de Miami, des conférences de droit aérien; en 1935, à la *Norwich University* (Vermont), en mémoire d'un aviateur tué à la guerre, est créée une chaire « James Jackson Cabot », où des conférences sont données par des spécialistes, tels que le Dr Edward Warner et M. Parker Van Zandt, et ensuite publiées.

Dans certaines écoles de commerce et *Business Schools*, rattachées à des Universités, quelques rudiments de droit aérien sont aussi enseignés parmi les cours d'économie ou d'organisation du transport aérien. Ces cours apparaissent progressivement de 1928 à 1944 et leur nombre s'accroît après la guerre.³⁷

En Amérique latine, il convient de signaler un cours professé à Mexico en 1930 à l'Ecole militaire d'aviation par le Lic. Véjar Vasquez,³⁸ des conférences données à Buenos-Aires en 1932 à l'Ecole supérieure de guerre par M. Isidore Ruiz Moreno, un cours professé depuis 1937-38 à la Havane à la Faculté des Sciences sociales et de droit public par le Dr Pablo Carrera Justiz. En 1938, la Conférence technique inter-américaine d'aviation réunie à Lima recommande, comme l'a fait l'Assemblée de l'O.A.C.I. à Caracas, la création de chaires spéciales de droit aéronautique dans les Facultés et Instituts des Universités nationales américaines.³⁹

³⁴Cette publication continue encore sous le titre: *U.S. and Canada Aviation Reports*.

³⁵Cette Revue a cessé de paraître en 1941.

³⁶Ce Journal est encore publié sous le titre: *Journal of Air Law and Commerce*, par le *Transportation Center* de la *Northwestern University* pour les Ecoles de droit et d'affaires de cette Université.

³⁷Un. de Pennsylvanie, 1928; Un. de Syracuse, 1931; Un. de Louisiane, 1933; Un. de Texas, 1937; Un. Harvard, 1938; Un. d'Alabama, 1939; Un. d'Indiana, 1940; Un. de Wisconsin, 1941; Un. de l'Ohio, 1942; Un. de Denver (Ecole d'Eronautique), 1943; Un. Stanford, 1944 — Cf. Donald F. Mulvihill, *University Courses in Air Transportation*, (Un. of Alabama Press), 1948.

³⁸En 1929, il existe au Mexique une Association mexicaine d'aéronautique, et même une chaire de législation aérienne est alors créée.

³⁹Cf. le texte français de cette recommandation dans la Revue Générale de droit aérien, 1938, p. 133, et dans la Revue Aéronautique internationale, 1938, p. 344.

Enfin à l'Académie de droit international de la Haye, lors des sessions annuelles, des questions de droit aérien sont fréquemment traitées, spécialement dans les cours relatifs aux voies de communication.⁴⁰ En 1934, M. Fernand de Visscher donne un cours sur les conflits de loi en matière de droit aérien.⁴¹

(c) DEPUIS LA CONVENTION DE CHICAGO

La Conférence de Chicago de 1944, à la fin de laquelle a été signée la Convention relative à l'aviation civile internationale destinée à remplacer les anciennes conventions de Paris et de la Havane, détermine un renouveau d'intérêt pour les études de droit aérien. Les discussions juridiques au sein des premières Assemblées du nouvel organisme international, les sessions périodiques du Comité juridique de l'O.A.C.I. réunies à partir de 1947 en divers pays et enfin l'élaboration de nouvelles conventions internationales, qui multiplient les contacts entre juristes spécialisés, font apparaître la nécessité de développer la connaissance du droit aérien.

A côté des enseignements qui se sont maintenus pendant la guerre, certains qui avaient disparu reparaissent, et de nouvelles chaires sont créées surtout à partir de 1955.

En Suisse, le Prof. Riese à Lausanne⁴² et le Prof. Oppikofer à Zurich, auquel succède en 1950 le Prof. Guldiman, n'ont pas cessé leur enseignement. Il en a été de même à la Havane, où en 1949 le Prof. Sanchez de Bustamente y Sirven fait en outre des conférences à l'Académie interaméricaine de droit comparé et international.

Parmi les cours qui reprennent, parfois sous une forme différente, on doit citer :

—le séminaire de la *Northwestern University*, intitulé *Transportation*, qui s'ouvre en 1947, sous la direction de M. Edward C. Sweeney qui fait une grande place au droit aérien ; il est remplacé en 1950 par M. Henry H. Hill qui dirige un séminaire intitulé *Air Law*, transformé trois ans plus tard en séminaire *Transportation* (Prof. Nathaniel L. Nathanson) ; l'enseignement a été réorganisé l'année dernière en un *Transportation Center* ;⁴³

—l'Institut de droit aérien et de problèmes économiques à Varsovie, qui reprend en 1948, sous la direction du Prof. Cezary Berezowski ;

—Les cours de la *Southern California University* et de l'Université de Miami, repris à partir de 1949 et 1952 respectivement ;

—l'Institut allemand qui avait été complètement détruit pendant la guerre et qui, reconstitué, s'ouvre en 1951 à l'Université de Cologne sous la direction du Prof.

⁴⁰*Recueil des Cours*: Vol. 2 (Dupuis), 4 (Bourquin), 30 (Schænborn), 55 (de Leener), 66 (François), 68 (Sandiford).

⁴¹*id.*, vol. 48 (1934).

⁴²Le Prof. Riese publie en 1949 à Stuttgart un *Luftrecht*.

⁴³Cf. *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 23 p. 68.

Alex Meyer et sous le nom de *Forschungstelle für Luftrecht*;

—le cours du Prof. Paul de la Pradelle à Aix-en-Provence donné alternativement au début avec un autre professeur, M. Charlier;

—Le cours à Rome du Prof. Ambrosini, suspendu pendant son séjour à Buenos Aires auprès d'un Institut argentin nouvellement organisé.

Dans les pays où existe déjà un enseignement de nouvelles chaires sont créées. Ainsi,

—en Suisse, le Prof. Jean Lacour est chargé en 1946 d'un cours de droit aérien, transformé ultérieurement en un cours du droit des transports;⁴⁴ à la mort de M. Lacour, l'enseignement est repris par M. Henri Bourgeois;

—en France, de nouveaux cours réguliers de droit aérien sont créés à Bordeaux en 1949 pour le Prof. Michel de Juglart et à Toulouse en 1950 pour M. Saint-Alary;⁴⁵ à Paris, des conférences (huit ou dix) sont données par intermittence à l'Institut des hautes études internationales, soit par le Bâtonnier Le Goff, soit par le Prof. Berlia, soit par M. Maurice Lemoine, Directeur adjoint d'Air France;⁴⁶

—en Allemagne, s'organisent à l'Université de Francfort un Institut des transports (Prof. Abraham) et à l'Université de Hambourg un séminaire (Dr Hans Wurdinger);

—en Pologne, des cours sont donnés à l'Université Jagelonnienne de Cracovie et à l'Université Nicolas Kopernik (ancienne Université de Wilna transférée);

—aux Etats-Unis, sans parler des *Business Schools* dont douze offrent entre 1945 et 1948 de nouveaux cours d'économie et d'administration aéronautique;⁴⁷ diverses Universités ajoutent à leurs programmes — quelquefois pour une période limitée — le droit aérien. Un cours donné à l'Université Notre-Dame depuis 1945 par le Doyen Manion disparaît en 1952 lors de son départ; il en est de même à la *Virginia Law School* en 1955 quand le Prof. Erwin Seago est appelé à Washington au *Department of Commerce*. A l'Université Columbia, le Prof. Oliver Lissitzyn dirige depuis 1954 un séminaire sur certains aspects juridiques et politiques de l'aviation internationale. Enfin, en 1956-57, l'Université Harvard, où depuis plusieurs années le Prof. Louis Sohn explique les attributions et le fonctionnement de l'O.A.C.I. dans son cours sur les organisations internationales, crée un séminaire de droit aérien confié au Prof. R. R. Baxter.

Le développement le plus intéressant dans l'enseignement du droit aérien

⁴⁴Une Association suisse de droit aérien, constituée sous la présidence du regretté Prof. Lacour, publie depuis 1952 un excellent Bulletin. — M. Lacour a également signé avec le Prof. Riese un « Précis de droit aérien », publié en 1951.

⁴⁵M. de Juglart publie en 1952 un "Traité élémentaire de droit aérien", et M. Saint-Alary, en 1955, un "Droit de l'air".

⁴⁶M. Lemoine a publié en 1947 un "Traité de droit aérien", et a fondé avec M. Garnault en 1947 une "Revue française de droit aérien", organe de la Société française de droit aérien.

⁴⁷Cf. Mulvihill, *op. cit.*

réside dans l'apparition, surtout à partir de 1950, de nouvelles chaires ou instituts dans des pays où il n'y en avait pas encore.

La décision de la Conférence de Chicago d'installer le siège de la nouvelle organisation internationale d'aviation à Montréal ne pouvait manquer de susciter au Canada un intérêt supplémentaire pour le droit aérien, d'autant que le curriculum des Facultés de droit, tel qu'il est défini par le Barreau de Québec, comporte un certain nombre de leçons de droit aérien. Dès 1944, l'Université de Montréal donne un cours avec M. Jean Casgrain comme professeur, remplacé ultérieurement par M. Nicolas Mateesco; l'année suivante, en 1945, le Prof. Morin inaugure un cours à l'Université Laval à Québec; et en 1955, les Facultés de droit d'Ottawa et de Sherbrooke suivent le mouvement avec les Prof. Gérald Morissette et Léonce Côté.

L'année 1947 voit deux créations: l'une, aux Pays-Bas, où le Prof. Goëdhuus inaugure à l'Université de Leyde une chaire, à laquelle s'ajoute en 1953 une autre chaire à l'Université d'Utrecht pour Madame de Rode-Vershoor; l'autre, en Argentine où un décret du 24 juillet 1947 établit à Buenos-Aires un *Instituto de derecho aeronáutico de la Nación*, dépendant du Ministère de la Justice, dont le corps enseignant se compose de juristes, d'officiers, d'économistes avec l'assistance pendant plusieurs années du Prof. italien Ambrosini.⁴⁸

En 1949, l'Institut Francisco de Vitoria pour le droit international que dirige à Madrid le Prof. Antonio de Luna crée dans son sein une Section de droit aéronautique, centre de recherches confié au Prof. Luis Tapia Salinas.⁴⁹

En 1950, M. René Golstein, conseiller juridique de la SABENA, inaugure à l'Université libre de Bruxelles une série de conférences, transformées en 1953 en un cours régulier.⁵⁰ La même année, 1950, au Mexique, le Prof. Lic. Antonio Francoz Rigalt⁵¹ commence à l'Université nationale autonome de Mexico un cours de licence, complété l'année suivante par un cours de doctorat avec le Dr Octavio Véjar Vasquez.

L'année 1951 est particulièrement brillante en Amérique. Au Brésil, malgré les efforts des juristes brésiliens en vue de faire créer des chaires d'université, le droit aérien n'est cependant enseigné qu'à l'Institut aéronautique de technologie de Sao Paulo avec le Prof. Paulo Ernesto Tolle. Au Chili, le Prof. Eduardo Hamilton occupe la première chaire spécialisée à l'Université catholique du Chili à Santiago.⁵² Enfin, au Canada, l'Institut de droit aérien international ouvre sa première session à l'Université McGill.⁵³

⁴⁸Pendant son séjour en Argentine, le Prof. Ambrosini publie en 1949 ses *Instituciones de derecho de la Aviación*.

⁴⁹Le Prof. Tapia Salinas publie en 1944 un *Manual de derecho aeronáutico*.

⁵⁰M. Golstein donnait précédemment quelques conférences à l'Institut d'aéronautique dépendant de la Faculté des Sciences appliquées.

⁵¹Le Lic. Francoz Rigalt avait publié en 1939 ses *Principios de derecho aéreo*.

⁵²Le Prof. Hamilton publie en 1950 un *Manual de derecho aéreo*.

⁵³Depuis l'installation à Montréal en 1945 de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et de l'Association internationale du transport aérien, l'opportunité de créer

Les Congrès internationaux en 1953 et 1954 multiplient leurs recommandations pour l'institution de chaires de droit aérien; par exemple, le Deuxième Congrès hispano-luso-américain de Sao Paulo en octobre 1953; le Congrès international de droit aérien de Naples en juin 1954.

En 1953-54, l'*University College* de l'Université de Londres introduit pour la première fois le droit aérien dans le *syllabus* de sa Faculté de droit avec le Prof. Bin Cheng; toutefois, depuis 1944 l'Université de Londres avait inscrit le droit aérien parmi les matières à option pour la maîtrise en droit (LL.M.) et des séminaires hebdomadaires avaient été donnés à l'*Institute of Advanced Legal Studies* par le Prof. Cheng en collaboration avec deux autres. En 1953, le *London Institute of World Affairs* crée un diplôme en "droit aérien international et comparé."⁵⁴

En 1955, l'expansion du droit aérien s'étend à tous les continents. En Europe d'abord: en Angleterre, sur la demande du Ministère du Transport et de l'Aviation civile et grâce au généreux appui financier des constructeurs aéronautiques et des entreprises de transport aérien régulières et indépendantes, un poste de conférencier en droit aérien est institué à la *London School of Economics* et confié à M. F. P. Neil,⁵⁵ en Yougoslavie, à la Faculté de droit de Belgrade, le Dr Borko Nikolajevitch enseigne le droit aérien dans le cadre du droit des communications, et à l'Institut de droit comparé de Belgrade, des recherches sont faites à la Section de droit aérien sous la direction de M. Zacko Milanovic. En Asie, est constitué à Tokyo, à l'Université métropolitaine, un Institut de droit aérien dirigé par le Prof. Sugiyama et un « Journal de droit aérien » (*Kuho*) est publié par le Prof. Ikeda;⁵⁶ des chaires de droit aérien apparaissent dans deux autres universités. En Australasie, des conférences sont données à l'Université de Melbourne et à l'Université d'Auckland. En Amérique latine, au Salvador, un *Cursillo de derecho aéreo y reglamentación aeronáutica* donné par M. Rafael Paz Paredes, conseiller de la Mission d'assistance technique de l'O.A.C.I. en Amérique centrale, inaugure cet enseignement en cette région du monde.

En 1956-57, le Proche-Orient est aussi atteint; des cours sont donnés à la Faculté de droit de Beyrouth (Liban) et à l'Université de Tel Aviv (Israël).

en cette ville un centre de haut enseignement de droit aérien et aussi d'y publier une revue spécialisée avait été discutée à maintes reprises entre les Secrétariats des deux organismes. Mais, c'est en 1950 que la Faculté de droit de l'Université McGill prend l'initiative d'envisager la création d'un institut après avoir évalué, avec les diverses personnes compétentes des milieux aéronautiques internationaux et canadiens, les chances de succès d'une telle création. L'Institut est définitivement établi par décision du Conseil des Gouverneurs de l'Université au début de mars 1951; le Prof. John C. Cooper en est le premier directeur.

⁵⁴Cf. l'exposé du Dr Cheng dans le Rapport de la Conférence d'Edinbourg (1954) de l'*International Law Association*.

⁵⁵Cf. *The Aeroplane*, 11 février 1955, p. 168.

⁵⁶Le Prof. Ikeda publie en 1955 un *Droit international aérien*, dont un compte-rendu est donné dans le présent numéro du *McGill Law Journal*.

En Angleterre, la *Royal Aeronautical Society* organise à Oxford, au printemps, en 1956 et 1957, un Cours de transport aérien, dont une partie est consacrée au droit aérien.

Enfin, l'Académie de droit international de la Haye inscrit maintenant dans ses programmes annuels des cours spécialement consacrés au droit aérien.⁵⁷

II — ETAT ACTUEL DE L'ENSEIGNEMENT DU DROIT AERIEN

Afin d'avoir une vue d'ensemble de l'enseignement du droit aérien dans le monde, il convient d'abord de résumer en un tableau général les renseignements obtenus des sources les plus autorisées, en particulier des professeurs eux-mêmes. Le tableau ci-après est présenté suivant un ordre géographique et alphabétique, qui ne saurait en rien correspondre à l'importance relative de l'enseignement dans les divers pays. Il comprend spécialement les cours ou séminaires donnés d'une façon régulière dans des universités ou établissements assimilés; les renseignements recueillis sur d'autres établissements sont indiqués à toutes fins utiles.⁵⁸

Les données de ce tableau seront ensuite analysées.

(a) TABLEAU DE L'ENSEIGNEMENT DU DROIT AÉRIEN DANS LES DIVERS PAYS

I. Amérique du Nord

(a) Canada

(i) Université McGill. — Institut de droit aérien international.

Deux années d'études:

— Première année en résidence: 300 heures de cours, plus des séminaires; recherches pour la préparation d'essais discutés en classe.

— Deuxième année: préparation *in absentia* d'une thèse qui, si elle est jugée satisfaisante, est récompensée d'une maîtrise en droit (LL.M.) avec mention « droit aérien international ».

Programme:⁵⁹

I. Introduction:

Bibliographie.

Définition du droit aérien; sources.

Organisations internationales et administrations nationales — Conventions, lois et règlements.

Organisations diverses intéressées au droit aérien.

⁵⁷Cf. Recueil des Cours: E. Pépin, le droit aérien, Vol. 71, pp. 477-568; R. Y. Jennings, *Some Aspects of the international Air Law*, Vol. 75, pp. 513-588; D. Gædhuys, *Questions of Public International Air Law*, Vol. 81, pp. 205-307; P. de la Pradelle, *les frontières de l'air*, Vol. 86, pp. 118-202.

⁵⁸Quelques articles ont paru sur ce sujet. — Cf. notamment *Interavia*, No 8 (août 1949), pp. 494-497; *Air Affairs* (hiver 1948), numéro spécial consacré à l'éducation aéronautique; *Ciencia Aeronautica* No 29 (avril 1957), pp. 11-14 (article de M. Luis Tapia Salinas).

⁵⁹Le cours est complété par des visites à des usines de construction aéronautique, à des aéroports, aux différents services de lignes aériennes.

II. Problèmes de navigation aérienne:

- L'aéronef.
- Le personnel d'aviation, navigant et non navigant.
- Les aéroports.
- La circulation aérienne, sa réglementation et ses incidents.
- La recherche et le sauvetage.
- Les enquêtes d'accidents.

III. L'utilisation des aéronefs:

- Le transport aérien et ses problèmes.
- Le travail aérien.
- Le tourisme.

IV. Règlement des différends en aviation.

V. Les problèmes du droit de l'espace.

VI. Notions sur l'aviation en temps de guerre.

Des leçons sont aussi consacrées à l'histoire du droit au commerce et du droit de transit depuis l'antiquité.

Des conférences sont également faites par des spécialistes sur certains sujets relatifs soit à l'économie du transport aérien, soit à l'administration des entreprises d'aviation aux divers échelons, soit à la comparaison de l'aviation aux autres modes de transport.

(ii) *Université de Montréal.* — Faculté de droit.

Cours de deuxième année; obligatoire; examen.

20 heures dans l'année.

Programme:

- Droit international public: *Convention de Paris* et autres.
- Droit international privé: *Convention de Varsovie* de 1929; *Convention de Rome* de 1933. — Projets.
- Droit interne canadien, fédéral et provincial.
- Droit comparé.

(iii) *Université d'Ottawa.* — Faculté de droit.

Cours de deuxième année; obligatoire; examen.

15 heures dans l'année.

Programme:

- Histoire du transport aérien et du droit aérien.
- Droit aérien international, privé et public.
- Droit interne canadien.
- Droit comparé.

(iv) *Université Laval à Québec.* — Faculté de droit.

Cours de deuxième année; obligatoire; examen.

30 heures dans l'année.

Programme:

- Introduction générale: les transports, la conquête de l'air, notions techniques; l'avenir.
- Questions de souveraineté.
- Études des grandes conventions internationales et des divers organismes.
- Droit aérien canadien.

(v) *Université de Sherbrooke.* — Faculté de droit.

Cours de deuxième année; obligatoire; examen.

10 heures dans l'année.

(b) Etats-Unis

1. Dans les Facultés de droit.

(i) *Columbia University* à New York.

Séminaires sous le titre général: "Problèmes juridiques internationaux."

14 semaines (2 heures par semaine)

Programme:

Les sujets changent chaque année; pour 1957-58, le sujet est: "Utilisation de l'espace aérien et de l'espace supérieur" (*Use of air space and outer space*).

(ii) *Harvard University*.

Séminaire; facultatif. — Essai sur un sujet choisi.

15 semaines (2 heures par semaine).

Programme:

Historique, bibliographie.
Convention de Chicago et autres accords en vigueur.
Politique des Etats-Unis; organes, accords de transport aérien.
Tarifs; rôle de l'I.A.T.A.
Aéronefs: nationalité, propriété, location, affrètement.
O.A.C.I. organisation et fonctions.
Contrôle international des standards de sécurité.
Problèmes de responsabilité: *Convention de Varsovie* et *Convention de Rome*.
Contrôle national et international de l'espace aérien.
Facilitation.

(iii) *University of Kansas City*.

Cours de troisième année; facultatif.

Ouvert aux étudiants *graduate* et *undergraduate*.

15 semaines (3 heures par semaine); mais le cours n'est donné que tous les 2 ou 3 ans.

Programme:

Questions juridiques intéressant l'industrie de l'aviation (nationale et internationale).
Droits sur l'espace.
Responsabilité contractuelle et délictuelle (*tort*) des entreprises d'aviation.
Aéroports.
Conventions et organisations internationales.
Procédure devant le C.A.B.

(iv) *University of Miami*.

Séminaire; facultatif.

15 semaines (2 heures par semaine).

Programme:

Notions générales.
Examen de problèmes, différents chaque année, d'intérêt national et international: par exemple, problèmes de responsabilité, problèmes de réglementation de la navigation aérienne, etc.

(v) *University of New York.*

Séminaire; facultatif; examen obligatoire.

Ouvert aux étudiants et aux autres personnes intéressées.

15 semaines (2 heures par semaine le soir).

Programme :

Notions générales : définition, sources.

Espace aérien : souveraineté et propriété privée.

Contrôle fédéral de l'espace aérien et de l'économie du transport aérien.

Réglementation du travail dans l'aviation.

Organisations internationales.

Assurances aériennes.

Responsabilité des constructeurs.

Conventions de Varsovie, de Rome, de Genève, de Bruxelles.

Crimes en avion.

Aéroports.

Taxation.

Ce cours comprend de nombreuses références au droit comparé ainsi qu'au droit maritime et au droit des transports terrestres.

(vi) *University of Virginia.*

Cours de troisième année (précédemment séminaire); facultatif; examen obligatoire.

15 semaines (2 heures par semaine).

Programme :

Droit aérien public et privé (national et international).

Notions de droit comparé.

2. Dans les *Schools of Business* rattachées aux Universités, sont donnés, sous des titres divers, des cours sur l'économie du transport aérien, l'administration des lignes aériennes, les aéroports. La plupart de ces cours comportent des notions de droit aérien.⁶⁰ Une étude plus approfondie de cette discipline est faite dans les deux écoles ci-après :

(i) *Southern California University. — School of Commerce, Department of Trade and Transportation: Commercial Aviation.*

Cours de droit aérien et de réglementation; obligatoire.

15 semaines (2 heures par semaine).

Programme :

Histoire du droit aérien international; étude spéciale de la Conférence de Chicago et de l'O.A.C.I. (3 semaines).

Questions américaines: administration, législation, cas et décisions sur toutes matières intéressant l'aviation. (12 semaines)

(ii) *St. Louis University. — Parks College of Aeronautical Technology.*

Cours de droit aérien international.

⁶⁰En 1948, une enquête a été faite par l'Université de l'Alabama auprès de 56 *Schools of Business*. (Voir note 37). — A l'Université de Washington à Seattle, un cours de droit aérien a été supprimé.

Programme :

Notions de droit international général.
 Historique du droit aérien international.
 Etude détaillée des conventions en vigueur.
 O.A.C.I., organisation et fonctionnement.

II. *Amérique latine (centrale et méridionale).*

(a) Argentine

(i) *Institut de droit aéronautique de la nation*, à Buenos Aires.

Ce n'est pas un institut universitaire ; il dépend du Ministère de la Justice.

Un cours très complet était donné pendant les premières années d'existence de l'Institut.⁶¹ Il est actuellement en réorganisation.

(ii) *Université Nationale de Cordoba*. — Institut de droit Aéronautique.

Cet Institut dépend de la Faculté de Droit et de Sciences sociales.

(b) Brésil

Il n'y a pas encore d'enseignement autonome de droit aérien dans les Universités brésiliennes : cette discipline est généralement enseignée en même temps que le droit international et le droit commercial, et généralement à la suite du cours de droit maritime.⁶² Mais il existe un cours spécial à

l'Institut aéronautique de technologie de Sao Paulo.

Cours obligatoire avec examen écrit.

16 semaines (3 heures par semaine).

Programme.⁶³

Notions générales sur le droit aérien (histoire, définitions, sources.)

Eléments constitutifs du droit aérien.

L'aéronef.

Le transport aérien (économie, responsabilité, assurances, organisation internationale).

(c) Chili

Université catholique du Chili, à Santiago.

Cours régulier de cinquième année ; obligatoire.

2 heures par semaine de mars à septembre.

⁶¹Cf. le *Plan de Actividades* (année 1949) publié par l'Institut.

⁶²Récemment, l'Université de Sao Paulo (Faculté de droit) a inclus le droit aérien international parmi les sujets de recherches et de thèse pour le doctorat. — Quelques conférences sont également données au Brésil à l'École supérieure de guerre et à l'École d'état-major d'aéronautique.

⁶³Comme ce cours s'adresse à des ingénieurs, un autre cours d'introduction générale à l'étude du droit fait également partie du programme.

Programme :

Droit international aérien.

Législation nationale.

Il existe également des séminaires de recherches sur le droit aérien.

(d) Cuba

Université de la Havane. — Faculté des Sciences sociales et de droit public. (Chaire des communications et transports).

25 conférences sur le droit aéronautique.

Programme :

Historique.

Droit international aéronautique (organisation internationale, et organes nationaux de divers pays).

Etude des diverses conventions internationales.

Enseignement aéronautique en divers pays.

Droit de la guerre aérienne.

(e) Mexique

Université nationale autonome de Mexico. — Ecole de Droit.

Deux cours donnés par deux professeurs différents :

— un cours de licence (68 leçons) ;

— un cours de doctorat (30 leçons).

Programme du cours de doctorat :

1. Droit aérien en temps de paix :

Généralités : autonomie, division, historique

Espace aérien : souveraineté, propriété.

Aérodromes.

Aéronefs : droit public et droit privé.

Actes commis en aéronef.

Personnel.

Circulation aérienne, réglementation.

Transport par air.

Responsabilité du transporteur, de l'Etat, etc.

Assurances.

Aviation militaire.

2. Droit aérien en temps de guerre :

Généralités.

L'espace aérien en temps de guerre.

L'aviation civile et la guerre.

Principes régissant la guerre aérienne.

Relations entre belligérants et neutres.

Aéronautique sanitaire.

Relations entre la guerre aérienne et la guerre maritime.

III. *Asie*

(a) Israël

Université de Tel Aviv. — Faculté de droit.⁶⁴

16 leçons.

Programme :

Introduction : nature, sources, organisation internationale, lois nationales.

⁶⁴Quelques leçons seraient aussi données à l'Université hébraïque de Jérusalem.

Réglementation du droit de voler (conventions internationales).
 Juridiction et conflits de loi.
 Transport par air (*Convention de Varsovie*, lois israéliennes).

(b) Japon

- (i) *Université Senshu à Tokyo*. — Faculté de droit.
Cours de droit aérien international.
30 semaines (1 heure par semaine).
- (ii) *Université de Meiji*. — Faculté de droit.
Droit aérien.
- (iii) *Université Métropolitaine de Tokyo*. — Faculté de droit.
Outre les cours de droit aérien, l'Institut de droit aérien est installé à cette Université.

(c) Liban

Faculté de droit de Beyrouth.

Des cours de droit aérien figurent pour la première fois au programme de l'année 1957-1958.

IV. Europe

(a) Allemagne

- (i) *Université de Cologne*. — *Forschungstelle für Luftrecht*.
Cours; facultatif.
2 semestres (2 heures par semaine).
Programme:
Semestre d'hiver: droit aérien public; en particulier la *Convention de Chicago*.
Semestre d'été: droit aérien privé.
- (ii) *Université de Francfort*. — *Institut für Verkehrswissenschaft*.
Cours de droit maritime et aérien.
Séminaire sur des problèmes juridiques de transports.
- (iii) *Université de Hambourg*.
Séminaire de droit commercial, maritime et aérien.

(b) Belgique

- (i) *Université libre de Bruxelles*. — Faculté de droit.
Cours; facultatif.
15 leçons.
Programme:
Nature du droit aérien, sources.
Les conventions internationales, spécialement celle de Varsovie.
Réglementation nationale.

(ii) *Faculté des Sciences appliquées.*

Conférences aux étudiants en construction aéronautique et en navigation aérienne.

8 conférences.

Programme :

Principes en droit aérien (5 conférences).

Réglementation de la navigation aérienne (3 conférences).

(iii) *Ecole supérieure de criminologie et de police.*

Cours.

15 heures.

Spécialement le droit aérien belge.

(c) Espagne

(i) *Université de Salamanque.* — Faculté de droit.

Cours de droit aérien pour les candidats au doctorat.

En outre, séminaires complémentaires.

(ii) *Institut "Francisco de Vitoria" à Madrid.* — Section de droit aéronautique.

Le Chef de la Section donne des séries de conférences.⁶⁵

(iii) *Ecole des ingénieurs de l'aéronautique*

Cours; obligatoire. 3e année.

Programme :

Législation, économie et trafic aériens.

(d) France

(i) *Université d'Aix-en-Provence.* — Faculté de droit.

Cours à option. — Licence, 3e année. — Examen.

40 heures par an.

Programme :

Origine et développement du droit aérien.

Espace aérien et infrastructure.

Aéronef et gens de l'air.

Exploitation aérienne.

Accident aérien.

Droit aérien militaire.

(ii) *Université de Bordeaux.* — Faculté de droit.

Cours à option. — Licence, 3e année. — Examen.

40 heures par an.

⁶⁵En 1955, 25 cours et conférences devant plus de 250 auditeurs. — Cette Section a déjà une importante bibliothèque, de bons fichiers et a publié en 3 séries distinctes d'excellentes monographies. — En outre il existe des séminaires à la Faculté des Sciences politiques et économiques de Madrid.

Programme :

1. Introduction : Définition — Conventions — Organes d'élaboration du droit — Les grandes lignes aériennes.
2. Navigation aérienne :
L'instrument.
Le domaine de la navigation aérienne.
Les incidents de la navigation aérienne.
3. Transport aérien :
Transport en droit interne.
Transport international.
Assurances aériennes en droit français et sur le plan international.

(iii) *Université de Lille.* — Faculté de droit.

Quelques cours chaque année.

(iv) *Université de Paris.*

Il n'existe aucun enseignement spécialisé à la Faculté de droit ; le Professeur de droit maritime consacre environ 6 leçons au droit aérien (licence, 3^e année). A l'Institut des Hautes études internationales, rattaché à la Faculté de droit, il y a par intermittence une série de 8 ou 10 conférences de droit aérien.

(v) *Université de Rennes.* — Faculté de droit.

Leçons de droit aérien privé pour les étudiants de licence, par le Professeur de droit maritime.

Leçons de droit aérien public, pour les élèves d'une Ecole régionale de sciences administratives.

Leçons sur le droit de la guerre aérienne par le Professeur de droit international public, pour les candidats au Commissariat de la Marine.

(vi) *Université de Toulouse.* — Faculté de droit.

Cours à option. — Licence, 3^e année. — Examen.

40 heures par an.

Programme :

Eléments de la navigation aérienne et régime juridique : le lieu, l'instrument.

Exercice de la navigation aérienne et droit du transport aérien : organisation des transports aériens publics, contrat de transport, responsabilité du transporteur, assurances, abordage et sauvetage.

(vii) *Autres enseignements non universitaires.*

Centres d'enseignement supérieur aérien (Ecole d'Etat-Major) :

10 leçons.

Ecole nationale d'aéronautique : 10 leçons.

Ecole supérieure des transports (école privée) de l'Ecole nouvelle d'organisation économique et sociale : navigation aérienne et le droit, organisation internationale, assurances aériennes.

(e) Italie

- (i) *Ecole supérieure des ingénieurs aéronautiques de Rome.*
Seul établissement donnant un cours complet autonome de droit aérien.
Cours obligatoire.
40 leçons d'une heure.
- (ii) *Istituto superiore navale de Naples.*
Cours de droit aérien.
- (iii) Dans les Facultés de droit l'enseignement du droit aérien est incorporé dans les cours sur le droit de la navigation qui sont donnés à Gênes, Turin, Milan, Modène, Padoue, Trieste, Macerata, Rome, Naples, Bari, Messine.

(f) Pays-Bas

- (i) *Université de Leyde.* — Faculté de droit.
Cours de droit aérien.
10 à 15 leçons par an.
Programme :
Introduction.
Conventions de Chicago et autres.
Transports réguliers et irréguliers.
Accords bilatéraux — Accord multilatéral.
Transports aériens, affrètement, cabotage.
Droit aérien privé, *Conventions de Varsovie et de Rome.*
- (ii) *Université d'Utrecht.* — Faculté de droit.
Cours de droit aérien.
25 leçons.
Programme :
Droit public et privé, interne et international.

(g) Pologne

- (i) *Université de Varsovie.* — Faculté de droit. Institut de droit aérien et des problèmes économiques de l'Aviation.
Cours pour les étudiants de troisième et quatrième années, les candidats au doctorat, et autres personnes intéressées.
Certificat spécial après examen.
En principe, deux heures par jour pendant une année académique, par un grand nombre de professeurs différents, qui enseignent les disciplines suivantes :
Droit aérien international.
Problèmes économiques de l'aviation
Droit aérien administratif.

Droit aérien civil.
 Droit pénal aérien.
 Encyclopédie aérienne.
 Droit aérien et droit maritime.
 Transports aériens internationaux.
 Collaboration des entreprises de transport aérien dans le cadre de l'I.A.T.A.
 Problèmes d'exploitation aérienne.
 Activité de l'O.A.C.I. et rôle du Conseil dans le trafic aérien.
 Géographie aérienne.

(ii) *Université Jagélonienne de Cracovie.* — Faculté de droit.
 Cours de droit aérien public et de droit aérien privé.

(iii) *Autres Universités.*

Quelques leçons de droit aérien sont données dans le cadre d'autres cours, soit des Relations internationales, soit du Droit administratif :
 — à l'Université de Wroclaw (ancienne Université de Lvov transférée) et
 — à l'Université Nicolas Kopernik (ancienne Université de Wilna transférée).

(h) Royaume-Uni

(i) *London University College.* — Faculté de droit.

1. Cours de "droit aérien international et comparé".

Facultatif. — Pas d'examen; toutefois, un examen peut être subi au *London Institute of World Affairs* par les étudiants ayant suivi les deux séries de cours ci-après — de préférence au cours de deux années successives. — Les candidats qui réussissent à l'examen reçoivent un "Diplôme en droit aérien international et comparé".
 Trois termes pour chaque série de cours (1 h. ½ par semaine).

Programme :

Première série: Problèmes généraux.

Sources, définition.

Le droit de voler.

Régime juridique de l'aéronef, de l'équipage, des passagers et du fret.

Aéroports; règles de l'air et contrôle du trafic.

Transport aérien. — Responsabilité. — Assurances.

Droit aérien en temps de guerre.

Organismes internationaux et nationaux.

Deuxième série: Problèmes choisis.

Accords de transport aérien. — Règlement des différends.

Responsabilité des exploitants d'aéronefs.

Conflits de juridiction et de lois.

2. Séminaires de droit aérien.

Le droit aérien est un des cours à option pour les candidats à la maîtrise en droit (LL.M.).

Séminaires hebdomadaires pendant les trois termes.

(ii) *London School of Economics.*

Conférences pour les candidats à un B.Sc. (Economics), ayant choisi le cours "Histoire et économie du transport".

Autres conférences pour les autres étudiants.

Le Professeur dirige aussi des séminaires pour les candidats à la maîtrise en droit (LL.M.).

(iii) En dehors des cours académiques ci-dessus⁶⁶ qui relèvent de l'Université de Londres, il en est d'autres qui dépendent de *County Councils*, par exemple :

— au *City of London College (London County Council)*,

— au *Chiswick Polytechnic (Middlesex County Council)*.

(iv) Les cours de "transport aérien" organisés par la *Royal Aeronautical Society* au printemps à Oxford pendant trois semaines, comprennent dix conférences de droit aérien, à côté de conférences sur l'économie et sur l'organisation du transport aérien.

(i) Suède

(i) *Stockholm Höghskola.*

Tous les élèves doivent prendre le cours de transport, y compris le transport aérien.

Ce cours est complété chaque année par quelques leçons sur le droit aérien.

(ii) *Université de Stockholm.*

Séminaire de droit aérien d'un genre particulier. Centre de discussion entre juristes associés aux diverses branches de l'aviation (aviation civile, aviation militaire, assureurs et autres experts.)

(j) Suisse

(i) *Université de Genève.* — Faculté de droit et des sciences économiques et sociales.

Cours des transports. — Obligatoire.

Un semestre (2 heures par semaine, dont une heure correspond à l'enseignement du droit aérien).

Programme de droit aérien.

Introduction : bibliographie, espace aérien, souveraineté.

Historique : droit suisse et droit international.

Législation suisse et internationale ; P.O.A.C.I.

Transport aérien : règlement suisse, *Convention de Varsovie*.

Responsabilité civile envers les tiers.

L'avion en droit privé.

⁶⁶L'Université de Southampton a annoncé en 1957 l'ouverture d'un cours de droit aérien qui ne paraît pas avoir déjà commencé.

- (ii) *Université de Lausanne*. — Faculté de droit.
Cours professé tous les deux ans. — Facultatif.
Deux semestres (2 heures par semaine).

Programme :

Introduction.
Aéronef (droit public et privé).
Espace aérien : droit de l'Etat et du propriétaire foncier.
Infrastructure.
Personnel aérien.
Entreprises de transports aériens : leurs relations avec les usagers et les tiers.
Assurances aériennes.
Droit pénal aérien.

- (iii) *Université de Zurich*. — Faculté de droit.
Cours professé tous les deux ans. — Facultatif.
Un semestre (2 heures par semaine) ; quelques séminaires pendant l'autre semestre.

Programme :

Généralités.
Eléments : espace aérien, infrastructure, aéronef, personnel.
Aviation commerciale.
Risques aériens.
Droit douanier.
Droit pénal.

- (iv) *Autres Universités*.
Le droit aérien est enseigné à l'Université de Berne dans le cadre du droit des transports, et à l'Université de Fribourg dans le cadre du droit civil. Quelques conférences sont aussi faites à Bâle.

(k) Turquie

- (i) *Université d'Istanbul*. — Faculté de droit.
Cours à option pour étudiants de quatrième année, donné par un professeur de droit maritime.
32 heures pendant un semestre.

Programme :

Historique de l'aviation.
Souveraineté aérienne.
Conventions internationales (Paris, la Havane, Chicago).
Conventions de Varsovie et de Rome.
Etude comparative des institutions et des législations nationales.

- (ii) *Université technique d'Istanbul*. — Département aéronautique.
Cours à option pour les étudiants de cinquième année, professé par des membres de l'Institut d'aviation civile de la même Université.
Un semestre.

Programme :

O.A.C.I., organisation.
Annexes techniques, intéressant les ingénieurs.
Réglementation nationale et internationale de l'aviation civile.

(1) Yougoslavie

(i) *Université de Belgrade*. — Faculté de droit.

Cours sur le droit des communications, qui comprend des leçons sur le droit aérien (spécialement *Conventions de Chicago et de Varsovie*).

Cours à option pour les étudiants de quatrième année.

(ii) *Université de Belgrade*. — Institut de droit comparé.

Groupe de recherches en droit aérien, pour candidats au doctorat.

V. Pacifique

(a) Australie

Bien qu'il n'y ait pas de cours régulier de droit aérien dans les universités australiennes, six conférences ont été données en 1955 à l'Université de Melbourne, et seront sans doute continuées.

Programme :

1. Objet, définitions.

2. Droit australien : les pouvoirs fédéraux ; les *Acts* et la législation complémentaire ; les licences de services aériens ; les corporations ; les taxes.

3. Droit international :

L'O.A.C.I., organisation.

Souveraineté sur l'espace aérien, les libertés.

Statut juridique de l'aéronef et du commandant.

Propriété privée sur l'espace aérien.

Les *Conventions de Rome* de 1932 et 1952.

La *Convention de Varsovie* et l'*Acte* de 1935.

La *Convention de Genève* sur la reconnaissance de droits sur aéronef.

(b) Nouvelle-Zélande

Il n'existe pas encore de cours régulier de droit aérien dans les universités de Nouvelle-Zélande. Toutefois, à l'*University College* d'Auckland, trois conférences ont été faites en 1955 et 1957 par un spécialiste de la Direction de l'aviation civile. Ces conférences étaient obligatoires pour les étudiants en droit international, en droit criminel et en *torts*.

Des conférences semblables seraient aussi données dans l'avenir au *Victoria City College* (Wellington).

VI. Enseignements en projet

Des projets existent en divers pays, notamment :

(a) au *Chili*. — La *Universidad nacional de Chili* envisage la création

(b) dans l'*Inde*. — La Direction de l'Aviation prépare un programme de cours d'Université.

d'un cours.

- (c) au *Portugal*. — Le Ministère de l'Education nationale a recommandé récemment aux Facultés de droit d'inclure dans le cours de droit commercial certains aspects de droit aérien, et d'instituer parmi les cours complémentaires une chaire de droit aérien.
- (d) à *Taiwan*. — Un cours serait créé en 1958.
- (e) au *Vénézuela*. — Un enseignement pour les étudiants de cinquième année serait en voie d'organisation dans les Universités de Caracas, Zulia et de Los Andes.

(b) ANALYSE DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LE TABLEAU PRÉCÉDENT

1. *Pays et établissements où le droit aérien est enseigné*

Malgré les progrès réalisés au cours des dernières années, le droit aérien n'est encore enseigné régulièrement, en tant que discipline autonome, que dans 22 Etats (dont 21 Etats membres de l'O.A.C.I. parmi ses 72 membres), à savoir :

<i>en Amérique du Nord :</i>	Canada et Etats-Unis.
<i>en Amérique latine :</i>	Argentine, Brésil, Chili, Cuba, Mexique.
<i>en Asie :</i>	Israël, Japon, Liban.
<i>en Europe :</i>	Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Royaume-Uni, Turquie, Yougoslavie.

Des cours non réguliers ont aussi été donnés au Salvador, en Australie, et en Nouvelle-Zélande.

Cet enseignement régulier (cours ou séminaire) est donné :

(a) dans 37 Facultés de droit rattachées à des Universités, parmi plus de 300 Facultés ou Ecoles de droit existant dans le monde;⁶⁷ elles sont réparties géographiquement de la façon suivante :

Etats-Unis	6	Espagne	1
Canada	5	Turquie	1
Allemagne	3	Yougoslavie	1
France	3	Israël	1
Suisse	3	Liban	1
Japon	3	Argentine	1
Pays-Bas	2	Chili	1
Pologne	2	Cuba	1
Belgique	1	Mexique	1

(b) dans des Ecoles supérieures techniques aéronautiques : au Brésil, en Italie, en Turquie ;

⁶⁷Les Etats-Unis, à eux seuls, ont, d'après le livre *American Universities and Colleges*, publié par l'*American Council on Education*, 7e édition, 1956, p. 134, environ 170 écoles de droit d'importance très variable.

(c) dans des Académies ou Ecoles militaires; aux Etats-Unis (*Air Force Academy*), en France (Ecole d'Etat-Major de l'Air), au Brésil (Ecole de guerre);

(d) dans des Ecoles de commerce, *Business Schools*, Instituts de transport: particulièrement aux Etats-Unis; l'enseignement y est parfois autonome, le plus souvent confondu dans un cours de transport, d'économie ou d'administration;

(e) dans des écoles diverses, par exemple en Belgique (Ecole supérieure de criminologie et de police).

Il existe aussi des instituts spécialisés, Instituts de droit aérien ou de droit aéronautique: à Buenos Aires (en voie de réorganisation), à Cordoba (Argentine), à Cologne, à Tokio, à Varsovie; la Section de droit aéronautique de l'Institut Francisco de Vitoria à Madrid peut être assimilée à un Institut. Tous ces Instituts sont surtout des centres de recherches, mais en outre à Cordoba, Cologne et Varsovie, ils assurent l'enseignement du droit aérien pour l'Université à laquelle ils sont rattachés.

A Montréal, l'Institut de droit international aérien de l'Université McGill est à la fois établissement autonome d'enseignement et centre de recherches; il bénéficie à la Faculté de droit des facilités matérielles d'enseignement et de bibliothèques⁶⁸ et dépend, pour l'admission des étudiants et la sanction de leurs études, de la Faculté des *Graduate Studies and Research*.

Le petit nombre de Facultés, où le droit aérien est enseigné en tant que discipline autonome, ne signifie pas que l'étude des questions juridiques relatives à l'aviation soit totalement absente des programmes des autres facultés; mais cette étude est comprise dans des cours divers: relations internationales, organisations internationales, droit maritime (le plus souvent), droit administratif, droit commercial, et même droit civil. Certains aspects relèvent nécessairement du droit international public, mais il y a des universités qui n'enseignent pas encore cette discipline.

2. Programmes et Méthodes

Si l'on met à part l'Institut de l'Université McGill, où l'ensemble des problèmes juridiques concernant l'aviation est enseigné sous leurs divers aspects (international, national, droit comparé), l'enseignement donné dans les établissements mentionnés plus haut est loin d'être uniforme. Il reflète, et dans ses programmes, et dans ses méthodes, les deux grands types d'enseignement du droit existant dans le monde, à savoir: enseignement purement théorique ayant surtout en vue la formation juridique de l'esprit de l'étudiant, et enseignement purement pratique en vue de le préparer à l'exercice d'une profession.⁶⁹ Les

⁶⁸Une section de la bibliothèque de la Faculté est réservée aux livres de droit aérien; la bibliothécaire assure également la conservation des thèses et des essais soumis par les étudiants de l'Institut.

⁶⁹Cf. Charles Eisemann, *The University Teaching of Social Sciences; Law*. Publication de l'UNESCO, 1954.

différences entre ces deux types sont rarement aussi tranchées, spécialement en ce qui concerne le droit aérien, sauf dans certaines institutions purement professionnelles.

L'enseignement est donné à peu près exclusivement sous forme de cours *ex cathedra*, sauf dans la plupart des universités américaines où la forme *seminar*⁷⁰ est pratiquée de préférence; le cours magistral est souvent complété par des séminaires.

On peut distinguer parmi les programmes deux grandes catégories:

(a) Si le cours essaie de donner une idée complète et plutôt théorique du droit aérien. — idée qui ne peut être que superficielle étant donné le nombre d'heures réservées d'ordinaire à cette discipline, — il comprend le plus souvent deux grandes divisions: — soit droit aérien public et droit aérien privé, avec examen dans chaque partie des problèmes de droit international et de droit interne, — soit droit aérien international et droit aérien national, avec examen successif dans chaque division des questions de droit public et de droit privé. Parfois aussi le cours général est divisé en navigation aérienne et transport aérien. On trouve rarement une partie consacrée au droit comparé.

(b) Le plus souvent le cours, — et naturellement le séminaire, — se borne à l'examen d'un certain nombre de problèmes, soit nationaux soit internationaux, qui sont étudiés parfois dans un ordre logique suivant une hiérarchie correspondant à leur importance relative, mais le plus souvent sans ordre apparent. Les conventions internationales constituent presque toujours la partie fondamentale; parmi les questions nationales, à côté de l'étude d'une loi de base, des développements sont souvent consacrés aux organes nationaux s'occupant d'aviation, et parfois aux questions de procédure devant eux. Les règlements techniques internationaux ou nationaux sont très rarement examinés. D'autres matières telles que le droit pénal aérien, les assurances aériennes,⁷¹ la législation du travail dans l'aviation, n'apparaissent que dans quelques programmes. Bien que les cours concernent principalement l'aviation civile, et plus particulièrement les transports aériens, certains traitent de l'aviation militaire et de la guerre aérienne.

Enfin, les introductions générales au droit aérien ajoutent parfois à l'examen des définitions, sources, etc., quelques notions historiques ou techniques sur le développement de l'aviation ou des transports en général.

Au point de vue méthode, si quelques professeurs étudient encore, l'une après l'autre, et même parfois article par article, les conventions internationales et les lois nationales, la plupart en dégagent les principes généraux et groupent

⁷⁰La forme française de ce mot d'origine germanique, "séminaire", est maintenant couramment employée dans les Universités françaises, et paraît avoir remplacé les anciennes expressions: "conférences", "séances de travail", "groupes de travail" et "travaux pratiques".

⁷¹On trouve en particulier des leçons sur les assurances dans les centres mondiaux d'assurances et de réassurances aériennes, par exemple, à Londres, New York, Zurich.

leurs explications autour de sujets bien caractérisés. D'après les renseignements recueillis, la méthode dite des "cas", si largement employée pour l'enseignement de la *common law* et intrôduite parfois dans l'enseignement du droit international public, n'est pas utilisée en droit aérien, ce qui ne veut pas dire que les cas — ou, suivant la terminologie des pays de droit civil, la jurisprudence — ne soient pas indiqués aux étudiants. Les décisions judiciaires ne constituent certes pas l'élément essentiel de l'enseignement, mais servent nécessairement d'exemples pour illustrer l'application des principes qui sont à la base des dispositions conventionnelles internationales et des dispositions législatives nationales, et parfois pour montrer l'évolution de ces principes. Ainsi, à l'Institut de l'Université McGill, l'étude de chaque sujet ou groupe de sujets, poursuivie progressivement suivant le déroulement normal des opérations de la navigation aérienne et des divers usages de l'aviation, porte

- d'abord, sur les principes découlant du droit international positif et des instruments internationaux en vigueur,
- puis, sur les effets de ces principes sur les droits nationaux des divers Etats (droit comparé),
- enfin, sur l'application de ces principes de droit national et international par les tribunaux (jurisprudence).

3. *Importance et durée des cours*

Le nombre d'heures de cours réservées au droit aérien est en moyenne de 30 heures par an, soit un semestre ou 15 semaines, à raison de 2 heures par semaine. Quelques établissements (Brésil, Chili, France, Italie) accordent 40 ou 48 heures. A Mexico et à Lausanne, environ 60 heures sont consacrées à cet enseignement qui, à Lausanne, n'a lieu cependant que tous les deux ans ainsi que dans d'autres universités suisses ou américaines. Au *London University College*, le cours est réparti sur deux années avec 45 heures chaque année. L'Institut de Varsovie paraît dépasser largement les moyennes précédentes.

Pour mémoire, l'Institut de l'université McGill donne environ 300 heures de cours par an, plus des séminaires.

4. *Nature et sanction des cours*

Les cours de droit aérien ne sont obligatoires que dans certaines Facultés ou Ecoles, par exemple : au Canada, au Brésil, à Genève, et à la *Southern California University* pour ceux qui veulent avoir un diplôme d'"aviation commerciale".

Dans les autres universités, le droit aérien est un cours à option ou facultatif. Mais les étudiants qui ont choisi ce cours doivent subir un examen — comme dans le cas de cours obligatoires — en vue d'obtenir un LL.B., un baccalauréat ou une licence en droit.

A Londres, bien qu'il n'y ait pas d'examen à l'*University College*, un examen subi avec succès au *London Institute of World Affairs* donne droit à

un diplôme "en droit aérien international et comparé". Des étudiants peuvent également choisir le droit aérien comme matière pour la maîtrise; certains préparent des thèses de doctorat.

A l'Université McGill, une thèse jugée satisfaisante est récompensée d'une maîtrise (LL.M.) avec mention "droit international aérien".

5. *Etudiants et Professeurs*

Les cours sont généralement réservés aux étudiants inscrits à la Faculté de droit ou à l'École intéressée. C'est généralement un cours de troisième année (deuxième année au Canada, quatrième année en Pologne et en Turquie).

Il y a des cours de doctorat spéciaux à Mexico et à Salamanque.

Certaines Universités américaines admettent aussi à côté des étudiants *undergraduate* des *graduate* (Kansas City, *New York University*).

Quelques cours sont ouverts également à des personnes non inscrites comme étudiants, par exemple à l'Institut de Varsovie, aux cours du soir de la *New York University*.

L'enseignement de l'Institut de l'Université McGill s'adresse à des personnes ayant déjà une formation juridique; les candidats doivent justifier d'un grade universitaire ou de leur admission à un Barreau. Parmi les étudiants admis, il y a eu, à côté de bacheliers et de licenciés en droit, des professeurs de droit international et de droit aérien, des juristes appartenant à leurs administrations nationales, ainsi que des avocats. Le recrutement de l'Institut est largement international. Les étudiants qui jusqu'à présent ont suivi les cours sont venus de 35 pays différents situés dans les cinq continents et représentent par suite les divers systèmes juridiques existants.

Dans la plupart des Universités, les cours de droit aérien sont confiés à des professeurs de carrière; généralement avant de l'enseigner ils s'y étaient intéressés à titre personnel, parfois comme un *hobby*. Mais ces professeurs sont tantôt des publicistes, tantôt des privatistes, rarement des comparatistes, et la méthode de chacun reflète sa formation. Dans certains pays on fait appel pour l'enseignement à des praticiens, avocats, juristes, consultants, qui ont manifesté antérieurement quelque intérêt pour le droit aérien.

III — AVENIR DE L'ENSEIGNEMENT DU DROIT AERIEN

De l'analyse qui précède, il ressort que l'enseignement du droit aérien est loin d'être satisfaisant. Les progrès réalisés pendant ces dernières années, particulièrement dans les Universités et institutions assimilées, paraissent insignifiants si on les compare à la formidable expansion de l'aviation sous toutes ses formes: transport, travail, tourisme, sans parler de l'aviation militaire.⁷² La construction et l'utilisation des appareils, la formation du personnel, la

⁷²D'après les statistiques de l'O.A.C.I., le nombre de Kilomètres parcourus par les seuls services aériens réguliers est passé de 90 millions en 1929 à 295 millions en 1939 et à 2.830 millions en 1957; à la fin des mêmes années, le nombre des heures de cours autonomes de droit aérien (à l'exception de l'Université McGill) peut être évalué à 80, 300 et 1.500 respectivement.

création et l'exploitation des aéroports et autres installations, la circulation aérienne et ses incidents, les relations contractuelles et délictuelles qui en découlent, et plus récemment l'apparition d'engins nouveaux constituent autant de phénomènes juridiques qui posent des problèmes de droit.

Est-il possible de nier que l'enseignement du droit aérien réponde aujourd'hui à un besoin?

Pour ceux qui considèrent l'enseignement du droit comme destiné à donner aux étudiants une formation juridique générale, le droit aérien enseigné d'une manière complète et autonome est une excellente discipline nécessitant une connaissance générale des principes fondamentaux du droit et faisant appel — plus encore que le droit maritime ou le droit des transports — à d'autres branches du droit : droit public (constitutionnel et administratif), droit privé (civil, commercial et *common law*), droit international, conflits de loi, droit pénal, droit fiscal, sans parler des éléments économiques et politiques qu'il est souvent impossible de dissocier. Cette discipline a sa place dans tout enseignement scientifique du droit.

Pour ceux chez qui les préoccupations professionnelles dominent et pour qui la recherche des débouchés immédiats est le but de l'enseignement, l'étude du droit aérien apparaît nécessaire pour profiter des débouchés nouveaux créés par les progrès incessants de l'aviation ; si ceux-ci ont entraîné la rédaction et la mise en application de conventions internationales de plus en plus compliquées et la promulgation de lois nationales et de règlements chaque jour plus nombreux,⁷³ ils ont fait naître aussi un nombre croissant d'instances judiciaires soulevant des points de droit national et international. Sans doute les pays ayant une importante aviation commerciale ont déjà dans leurs administrations aéronautiques et leurs lignes aériennes des spécialistes ; il en existe aussi parmi les avocats. Mais le nombre de ces spécialistes est limité et l'aviation de ces pays est en constante progression ; d'autres pays s'ouvrent aussi à l'aviation. Un des professeurs de droit aérien aux Etats-Unis s'efforce de montrer à ses élèves que les problèmes juridiques d'aviation ne sont pas chasse gardée et réservés aux soi-disant spécialistes et qu'un avocat de pratique générale peut aussi les aborder.

C'est un fait que, dans tous les pays où un enseignement de droit aérien a été introduit au cours des douze dernières années, les étudiants lui ont réservé un accueil enthousiaste, et le nombre des inscrits pour les cours à option est allé en augmentant d'année en année.⁷⁴

⁷³Cf. l'étude sur la codification des lois nationales parue dans le *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 24, Winter 1957.

⁷⁴A Cologne, il n'y eut que cinq étudiants pendant l'année de réouverture de l'Institut ; mais deux ans plus tard, il y en eut plus de cent. Le même intérêt, mais dans une proportion moindre, a été constaté à Mexico et au *London University College*.

On peut donc conclure que cet enseignement répond à un besoin. Tel paraît avoir été d'ailleurs l'avis de l'Assemblée de l'O.A.C.I. en adoptant la résolution mentionnée au début de cette étude.⁷⁵

On doit alors rechercher quelles sont les causes de ce lent développement.

A notre avis, il y en a trois :

- les formalités requises dans la plupart des Universités pour l'ouverture d'un cours nouveau ;
- la difficulté de trouver des professeurs qualifiés ;
- l'énormité de la documentation et la difficulté de la rassembler et de faire un choix.

Si les Universités qui, dans certains pays, sont des institutions privées peuvent, après avis d'un conseil de directeurs ou de gouverneurs, créer un cours nouveau, les matières enseignées dans les Universités, institutions publiques, dépendent généralement de programmes établis par l'autorité gouvernementale, parfois après approbation d'un Parlement. Une modification au programme adopté ne va généralement pas sans difficulté. Ainsi, au Brésil, malgré les recommandations formulées par plusieurs congrès de juristes nationaux et internationaux et aussi par l'importante Société brésilienne de droit aérien, les projets de lois tendant à la création de chaires spécialisées dans les Universités n'ont pas encore été examinés ; en Italie, où cet enseignement est confondu avec celui du droit de la navigation, les travaux d'une commission examinant un retour à l'autonomie du droit aérien avancent lentement ; au Mexique, où le droit aérien n'est enseigné qu'à Mexico, les efforts en vue d'instituer cet enseignement dans les autres Universités n'ont pas encore abouti.

Pour surmonter cette première difficulté qui est d'ordre gouvernemental ou constitutionnel, une résolution telle que celle adoptée par l'Assemblée de l'O.A.C.I. à Caracas est certainement d'une grande utilité ; les Représentants régionaux de l'Organisation ne manqueront pas d'insister, auprès des Gouvernements qu'ils visitent, pour qu'il y soit donné suite.

La difficulté de trouver un professeur qualifié pour un enseignement nouveau, si intéressant soit-il, est réelle. Elle est implicitement reconnue dans la lettre adressée par l'O.A.C.I. aux Gouvernements⁷⁶ et la solution préconisée consiste à diriger les étudiants intéressés vers des centres où existe un tel enseignement, en leur octroyant au besoin des bourses au titre du Programme d'assistance technique. Mais ne serait-il pas préférable d'essayer de former des professeurs ?

La plupart de ceux qui enseignent actuellement le droit aérien s'étaient intéressés depuis longtemps à l'aviation et avaient généralement suivi les travaux scientifiques sur le droit aérien ; mais le nouveau venu dans cette discipline, — qui l'ajoutera sans doute à un ou plusieurs autres enseignements, — éprouvera,

⁷⁵Bien que la résolution ait été votée à l'unanimité, seuls quelques Délégués de l'Amérique latine et les Délégués de l'Italie et de la Nouvelle Zélande l'ont expressément appuyée. — Cf. O.A.C.I., Doc. 7712, A10-LE/5, p. 28.

⁷⁶Voir note 5.

pour la préparation de ses cours, quelques difficultés devant l'énormité de la documentation existant et le choix nécessaire; de plus la réglementation internationale et nationale se modifie sans cesse au fur et à mesure des progrès de la technique.

Pour remédier à cette double difficulté, il serait peut-être possible de réunir des groupes de professeurs d'université, venant de divers pays, dans des centres appropriés où, pendant une certaine période — quelques semaines par exemple — ils seraient instruits, par les soins de directeurs d'études qualifiés, des meilleures méthodes d'enseignement et surtout des sources documentaires de base.⁷⁷ Pour l'organisation de tels centres d'information ou de perfectionnement, il serait peut-être possible de compter sur une aide de l'Assistance technique des Nations Unies, par l'intermédiaire de l'O.A.C.I.⁷⁸

Ce serait sous une forme réduite un genre d'enseignement analogue à celui qui est donné à l'Institut de droit aérien international de l'Université McGill, qui a déjà contribué à la formation, parmi ses anciens étudiants, de professeurs et de conférenciers en droit aérien.

⁷⁷Afin de faciliter la recherche du matériel d'enseignement, une bibliographie mondiale du droit aérien est en préparation; le premier fascicule sera publié au cours de la présente année.

⁷⁸La résolution votée par la dernière Assemblée Générale des Nations Unies au sujet du Programme élargi d'Assistance technique vise l'établissement de *training institutes*.