

REVUE
JURIDIQUE INTERNATIONALE
DE LA
LOCOMOTION AÉRIENNE

REVUE MENSUELLE
DU COMITÉ JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'AVIATION

I. — 1910

PARIS
A. PEDONE, EDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, rue Soufflot, 13

s'est soustrait à la surveillance douanière ou sanitaire : alors, l'Etat riverain déférera à ses tribunaux les aérostats privés, et il agira par la voie diplomatique auprès de leur gouvernement au cas d'aérostats publics.

5° Le droit de conservation permet-il à l'Etat sous-jacent d'empêcher le passage, au-dessus de son sol, des aérostats militaires étrangers? Ce droit, on le sait, l'autorise à se prémunir contre tout ce qui est de nature à menacer son territoire, non seulement dans le présent mais encore dans l'avenir ; or, la navigation des aérostats d'armée n'est en somme, la plupart du temps, qu'une manœuvre militaire, une préparation aux actes de guerre qu'ils sont destinés à commettre ; un Etat ne saurait donc souffrir que l'atmosphère qui l'entoure, quoique libre en principe, puisse être utilisée par les autres Etats pour l'instruction de leur flotte aérienne qui peut-être un jour servira contre lui. Il n'est permis, du reste, aux troupes d'un pays de procéder à des manœuvres que dans les endroits où ce pays a un pouvoir exclusif et dans ceux où personne n'a de droits ; or, l'atmosphère qui environne un Etat ne rentre dans aucune de ces deux catégories : l'Etat sous-jacent y possède, en vertu de son droit de conservation, des droits déterminés.

Cette dernière idée doit faire également obstacle à ce que les aérostats de police d'un Etat agissent sans autorisation dans l'atmosphère qui domine le territoire d'un pays étranger.

PAUL FAUCHILLE,

Membre de l'Institut de droit international.



QUESTIONS PRATIQUES

1. — *Comment s'appellera le Droit qui régira la vie de l'air ?*

Beaucoup de juristes se sont déjà préoccupés des problèmes nouveaux soulevés par la locomotion aérienne. Avant même que les expériences concluantes de Bétheny et les voyages triomphaux des grands dirigeables militaires aient donné la certitude que l'air était conquis définitivement par l'homme, des jurisconsultes s'étaient sentis troublés dans la gravité de leurs conceptions juridiques et avaient médité sur les questions soulevées par les modestes sphériques.

Maintenant que la conquête est acquise et qu'il ne s'agit plus que

de perfectionner ce que le génie des Wright, des Santos-Dumont, des Renard et des Blériot a inventé, les hommes de loi se sont mis en mouvement, car ils ont compris que ce n'est ni avec la loi romaine ni avec le droit coutumier, ni avec le Code Napoléon que l'on doit résoudre les problèmes juridiques nouveaux.

Ils doivent d'abord éclaircir la terminologie un peu obscure de la récente conquête. Il est bien certain que l'évolution du langage nouveau ne s'arrêtera pas aux termes en usage, car il n'est guère possible d'admettre « qu'un *aviateur vole sur un aéroplane* » ; ces trois termes trop disparates jurent entre eux. De même, dans le langage juridique, il importe d'éviter les écueils d'une terminologie baroque. Une fois l'usage établi, il est difficile si non inutile de réagir ; mais il faut, avant qu'un usage s'établisse, mettre les spécialistes en garde contre une onomastique défectueuse.

Nous nous bornerons à cet égard à quelques observations .

Le terme *Droit Aérien* est-il acceptable ? Les dénominations de *Droit Civil*, *Droit Commercial*, *Droit Pénal*, *Droit Fiscal*, *Droit Maritime*, etc., sont là pour nous indiquer qu'un adjectif qualifie clairement un Droit ; cette forme est plus élégante que celle, nécessitée quelquefois par des raisons purement euphoniques ou grammaticales, de l'adjonction d'un substantif : *Droit de Procédure civile*.

Si l'on admet donc qu'il faille qualifier le Droit régissant l'air, on peut sans hésiter préférer la dénomination : *Droit Aérien* à celle, moins élégante, de *Droit de l'Air*. Cette dernière est défectueuse en ce sens qu'elle pourrait soulever des difficultés de syntaxe : le *Droit de l'Air* pourrait laisser supposer que l'air a des droits, ce qui est ridicule. D'autre part, l'adjectif *aérien* est suffisamment précis, il ne prête à aucune confusion et est assez euphonique ; la terminologie *Droit Hygiénique*, par exemple et par antithèse, est beaucoup moins heureuse en son genre et nous lui préférons le vocable *Droit de l'Hygiène* pour des raisons que l'on aperçoit à première vue.

Il y aurait donc lieu, croyons-nous, d'adopter le titre : **DROIT AÉRIEN**.

Mais cet intitulé ne s'appliquera jamais qu'au droit régissant l'air proprement dit, c'est-à-dire la couche des gaz respirables. Tous les problèmes soulevés par la locomotion nouvelle vont se mouvoir dans cette couche d'air. Est-ce à dire que nous ne puissions prévoir les solutions juridiques que nos descendants auront à donner à toutes les questions soulevées par l'utilisation de la couche des gaz irrespirables et de la couche d'éther où baigne notre planète ? Les problèmes de la propriété et de l'utilisation des ondes hertziennes se poseront un

jour. Un droit nouveau régira des relations juridiques nouvelles. Ce ne sera plus du *Droit Aérien*. Quel sera-t-il ? Il serait peut-être hasardeux de le prédire, car le terme Ether lui-même ne voile que notre ignorance et nous n'oserions proposer le vocable *Droit Ethéré*. Mais à coup sûr il s'agit du *Droit de l'Espace*.

Le terme *DROIT DE L'ESPACE* serait ainsi le terme générique; le *Droit de l'Espace* serait au *Droit Aérien* ce que le *Droit Privé* est au *Droit Civil* et au *Droit Commercial*.

Emile LAUDE,
Avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

