

Naveau, Jacques. *Droit du transport aérien international*,  
Bruxelles, Établissements Émile Bruylant, 1980, 245 pages.

Jean Pineau

Volume 12, numéro 1, 1981

Production et politiques agricoles dans les pays industriels : du  
dedans au dehors

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/701179ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/701179ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Pineau, J. (1981). Compte rendu de [Naveau, Jacques. *Droit du transport aérien international*, Bruxelles, Établissements Émile Bruylant, 1980, 245 pages.] *Études internationales*, 12(1), 222–223. <https://doi.org/10.7202/701179ar>

De l'ensemble des analyses on retire l'impression finale que la force d'attraction de la CEE s'avérait irrésistible à cette époque et que la « carte nordique » jouait davantage un rôle intermédiaire relativement secondaire.

Il nous semble cependant que l'auteur a parfois tendance à surestimer l'importance du facteur économique exogène aux dépens des facteurs internes. Ainsi dans le cas de la Norvège et de la Finlande, la nature de leur infrastructure économique, l'orientation de leur commerce constituent à elles seules des facteurs souvent défavorables pour une union douanière surtout si celle-ci risque d'être dominée par un partenaire trop puissant, en l'occurrence : la Suède principal bénéficiaire d'une telle opération. L'auteur a souligné les raisons d'ordre économique qui expliquent l'échec de l'union projetée mais dans les comportements des fédérations industrielles, il y a certainement des préoccupations politiques. Dans le cas des Finlandais, par exemple, on aimerait voir un peu plus clairement comment interpréter l'attitude de l'URSS face à un ensemble économique nordique qui aurait pu servir de cheval de Troie pour une CEE derrière laquelle se profile l'OTAN. Et ici encore les perceptions peuvent différer de la réalité objective mais elles n'en exercent pas moins une influence considérable sur les prises de décisions à la fois politiques et économiques.

Cette étude menée d'une façon très méthodique débouche finalement sur des conclusions où la « pondération » de l'influence des différents facteurs a été quelque peu gênée par un trop grand souci de vouloir confirmer les hypothèses de base dans un domaine où tout n'est pas quantifiable, à commencer par le « sentiment nationaliste ». Par contre les intérêts économiques nationaux tels que perçus et interprétés par les groupes d'intérêts nationaux les plus puissants ressortent beaucoup plus clairement. En conclusion, chacun de ces pays désire jouer plusieurs cartes « d'association » politico-économiques et la carte nordique sert surtout de carte de réserve dans un jeu où chacun veut se ménager la plus grande marge de manoeuvre possible.

Edmond ORBAN

*Département de science politique  
Université de Montréal*

## DROIT INTERNATIONAL

NAVEAU, Jacques. *Droit du transport aérien international*, Bruxelles, Établissements Émile Bruylant, 1980, 245 pages.

Le titre de l'ouvrage que Jacques Naveau vient de publier chez Bruylant à Bruxelles ne donne pas une idée exacte de son contenu ; nous préférons le sous-titre qui n'apparaît malheureusement pas sur la couverture : « Étude critique de l'évolution du droit public et des politiques aéronautiques ». Voilà bien le sujet traité par l'auteur, juriste responsable des relations internationales de la compagnie belge SABENA.

Les quatre vingts premières pages, morcelées en deux « parties » comprenant chacune trois « chapitres », sont une introduction sur les structures de droit public, dans lesquelles se débat le transport aérien international : sont ainsi présentés sous forme schématique la Convention de Chicago, l'accord des Bermudes, les accords bilatéraux-types, l'OACI, l'IATA et les organisations régionales ou nationales.

Ce sont les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> parties qui constituent l'essentiel de l'ouvrage et lui donnent tout son intérêt : l'auteur traite, en effet, des facteurs de rupture du système élaboré en 1944 et qui fonctionna relativement bien jusqu'au début des années 60.

La Convention de Chicago (1944) avait établi le principe de la Souveraineté des États sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire, mais l'entente n'avait pu se faire sur les libertés commerciales, la controverse sur la 5<sup>e</sup> liberté ayant fait échouer l'accord dit « des cinq libertés ». Les États allaient se contenter d'accords bilatéraux bâtis sur le modèle de l'accord des Bermudes, jusqu'au moment où les positions relativement solidaires des compagnies aériennes membres de l'IATA devaient commencer à vaciller. L'auteur analyse avec clarté et précision les éléments politiques et économiques qui ont contribué à rendre inadéquat le cadre juridique mis au point dès l'après-guerre : les lignes régulières qui ont fait l'objet de réglementations minutieuses ne

suffisent plus et les « charters » - dont on s'était désintéressé - se développent à outrance. Les usagers devenant de plus en plus nombreux, la demande s'accroît et on y répond en multipliant les vols non réguliers, puis, les avions gros porteurs faisant leur apparition, les coefficients de remplissage des vols réguliers diminuent. Le caractère de plus en plus flottant des monnaies, la vague de nationalisme allant à contre-courant de l'internationalisme qui prévalait dans les années 50, l'augmentation du nombre des compagnies régulières, tout cela ne pouvait que saper le système d'antan. L'auteur observe, en outre, que l'OACI et l'IATA n'ont pas su jouer le rôle que ces organismes auraient pu ou dû tenir.

La situation de l'industrie aéronautique devait encore s'aggraver vers 1975 ; la dénonciation par la Grande-Bretagne de l'accord des Bermudes, le 21 juin 1976, faisait s'effondrer l'un des piliers du système de Chicago. L'auteur recrée le climat dans lequel se déroulaient les négociations de « Bermude 2 » (pluralité de transporteurs concurrents sur une route donnée, « phénomène Laker ») qui se révélait être un compromis inacceptable... qu'on ne pouvait pas ne pas conclure et résume la teneur de ce nouvel accord rapidement désavoué par l'administration du Président Carter ; il situe ensuite le contexte de la conférence spéciale de l'OACI tenue en avril 1977 à Montréal, puis soumet une analyse critique de la politique américaine de déréglementation, campagne favorable au « ciel ouvert », qui s'avère ne pas être un échec.

L'auteur nous livre, enfin, quelques réflexions personnelles, persuadé que « le réalisme, en l'occurrence, comporte une part d'idéalisme » et que l'aviation civile doit rester non politique, mondiale, ouverte, sûre et économique ; on ne peut se passer de cette activité qu'est le transport aérien, mais elle est nécessairement onéreuse : aussi doit-elle être organisée et cela internationalement, car « nous ne pourrions bientôt plus nous payer l'anarchie ».

Vibrant plaidoyer en faveur d'un système réglementaire cohérent et d'une volonté politique commune des États, l'ouvrage de M. Naveau est bien écrit, réfléchi, convaincant : est-il optimiste ? Nous aurions tendance à croire

qu'il n'est pas pessimiste ! Pourtant l'usager ne peut s'empêcher d'observer que, depuis une dizaine d'années, s'est confortablement installé le règne de la loi de la jungle et qu'on semble s'y complaire.

Jean PINEAU

*Faculté de droit  
Université de Montréal.*

NGUYEN QUOC Dinh, *Droit international public*, 2<sup>e</sup> éd., revue et augmentée par P. Daillier et A. Pellet, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1980, 997 pages.

Nous avons déjà eu l'occasion de souligner, en d'autres lieux (1975) 16 *Cahiers de Droit* 743), la parution de la première édition de cet ouvrage. Nous avons alors noté, tout d'abord, son excellente qualité pédagogique puisqu'il se limitait à l'essentiel tout en évitant les raccourcis brutaux d'une schématisation trop aride ainsi que les pièges toujours dangereux des apriorismes traditionnels en la matière. Mais il nous avait semblé nécessaire, en même temps, de relever certains silences inquiétants qui affaiblissaient cette oeuvre dans sa tentative de présenter une vue globale du droit international actuel. Avec la venue de cette deuxième édition revue et augmentée, il ne serait probablement pas osé de prétendre que le but initial de l'auteur, décédé prématurément en 1976, est définitivement atteint, même si un critique impitoyable pourrait toujours y chercher querelle sous un rapport quelconque. Il s'agit, en un mot, d'un livre standard qui est là pour y rester.

L'architecture du volume procède d'un plan fondamentalement classique. Ainsi, à l'introduction générale, consacrée essentiellement à l'histoire et aux principales théories du droit international, s'enchaîne la première partie qui traite des sources générales de ce même droit. La seconde partie, intitulée « La Communauté internationale » étudie les éléments fondamentaux qui composent cette communauté et précise les règles du jeu qui ont été créées ; en découlent alors une théorie générale de l'État, une théorie générale des organisations internationales, un exposé du