

Si la Convention de Paris a établi le fondement juridique de l'aviation internationale, elle a, en elle-même, fait peu de chose pour faciliter ou réglementer le commerce aérien international. Cette lacune a été comblée dans les années d'entre les deux guerres mondiales par différentes mesures *ad hoc*. En Europe, six compagnies aériennes se sont réunies à La Haye en 1919 pour former l'Association du trafic aérien international, dont le rôle était de faciliter l'exploitation de services aériens internationaux dans des domaines tels que les documents, les conditions de voyage, la responsabilité du transporteur et les horaires.¹ Dans d'autres parties du monde, le commerce aérien a été développé dans une large mesure grâce aux efforts de certains transporteurs. C'est ainsi, par exemple, que la compagnie aérienne américaine Pan American a développé le transport aérien aux Amériques puis outre-mer, en grande partie par ses propres efforts. Le transporteur négociait directement avec les gouvernements étrangers.

L'Accord sur le transit des services aériens internationaux (l'Accord de

La Convention de Varsovie de 1929 chercha à établir un régime juridique uniforme pour le transport international par voie aérienne, en acceptant la complexité et l'interdépendance croissantes que ce mode de transport allait introduire. Non seulement les gouvernements s'engageaient dans l'élaboration de règlements relatifs aux normes d'exploitation, mais ils commençaient à s'intéresser davantage aux conditions économiques dans lesquelles le transport aérien international allait être autorisé. Un des héritages de cette convention est la limitation de la responsabilité du transporteur qui figure sur tous les billets des compagnies aériennes.

Ce régime *ad hoc* persista jusqu'à la seconde guerre mondiale. Vers la fin de la guerre, la Conférence de Chicago fut convoquée en 1944 avec l'espoir d'instituer une approche multilatérale, à la fois pour régir les droits aériens et pour la réglementation

¹ Voir Taneja (1980).