

## LA RESPONSABILITE POUR LES DOMMAGES RESULTANT DES VOLS SUPERSONIQUES

par

*Dr. I. H. Th Diederiks - Verschoor*

Chargé de cours à L'Université d'Utrecht

### **La responsabilité pour les dommages résultant des vols supersoniques :**

Le développement de l'aviation mène l'aviation civile vers l'époque du vol supersonique, phase que l'aviation militaire a déjà atteinte.

Le côté par lequel l'aéronef supersonique se distingue de ses prédécesseurs et qui présente un grand intérêt, c'est que le dommage, causé par le bruit de ce genre d'avions, augmentera et s'étendra considérablement.

Plusieurs études bien documentés ont déjà été publiées sur le problème des inconvénients provoqués par le bruit, aussi me limiterai-je à quelques observations générales et à la situation en Hollande<sup>1</sup>.

---

1) M. Pourcelet, La navigation aérienne et le bruit, 31 *Revue Générale de l'Air et de l'Espace*, 1968, pp. 149 - 171; A. Rudolf, Zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Verbots oder der Beschränkung der Benutzung des Luftraums durch Zivil Luftfahrzeuge mit Überschallgeschwindigkeit, 17 *Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen*, 1968, pp. 159 - 172;

J. Causse et R. Combaldieu, Bangs supersoniques et leurs effets nocifs, 65 *Recueil Dalloz Sirey*, 22.3.1967 et 5.5.1967;

S. A. Spater, Noise and the law, 63 *Michigan Law Review*, 1965, pp. 1377 - 1410; T. J. Meyer Drees, *Scmiphol en het vliegtuiglawaai*, 42 *Nederlands Juristenblad* 1967, pp. 1004 - 1008; Allen J. Roth, Sonic boom, a definition and some legal implica-

On pourrait se demander si la réglementation actuelle offre une protection suffisante aux habitants, surtout à ceux qui demeurent dans les environs d'un aérodrome. Les gouvernements de plusieurs pays se sont penchés sur les problèmes que pose l'aviation supersonique, afin de parvenir à une solution satisfaisante sur le plan national et international.

Sur le plan international on peut envisager deux possibilités :

1. La modification des conventions existantes, comme la Convention de Chicago de 1944 concernant l'aviation civile internationale, et la Convention de Rome de 1952 sur la responsabilité pour les dommages au sol causés aux tiers.

2. L'élaboration d'une convention tout à fait nouvelle. La modification de la Convention de Chicago serait possible (et en ce cas il faudrait étudier spécialement les articles 5, 9 et 33) d'autant plus que la définition "aéronef" permet d'inclure le trafic supersonique. De plus, l'article 94 de la convention prévoit la possibilité de révisions. Toutefois les objections sont les suivantes.

Il serait peut-être difficile de réaliser une modification de la convention, notamment parce qu'elle ne peut s'effectuer qu'après être ratifiée par les deux tiers des états-contractants.

Quant à la Convention de Rome, l'article 1 stipule qu'il n'est pas possible de demander une indemnité pour le dommage subi, quand il s'agit d'un vol normal et que l'aéronef s'est tenu aux règles du trafic. Les législateurs de la convention n'ont pas imaginé la possibilité du trafic supersonique.

Dans ses considérations générales sur le dommage causé par le bruit, Beekhuis<sup>2</sup> remarque : "Ou bien le bruit provoquera un

---

tions, 25 *Journal of Air Law and Commerce* 1958, pp. 68 - 75; A. J. Orther, *Sonic boom: containment and confrontation*, 34 *Journal of Air Law and Commerce* 1968, pp. 208 - 222; M. Moury, *L'indemnisation des dommages causés au sol par les avions supersoniques appartenant à un Etat membre de l'OTAN*, *Revue française de droit aérien* 1968, pp. 82 e.s.; E. Georgiades, *L'indemnisation des victimes des bangs supersoniques*, Note sous Cour d'Orléans, 18.12.1967, *Trésor Public c. Vecereau*, *Revue française de Droit Aérien* 1968, p. 209.

2) J. H. Beekhuis, *Geluidshinder door het luchtverkeer*, *Mededelin-*

certain dommage aux biens (par exemple un dommage ou une détérioration des biens appartenant au demandeur), ou bien le bruit aura causé des dommages corporels ou physiques, comme une maladie de coeur ou des troubles mentaux. Dans ce cas il ne faut pas seulement rembourser le dommage causé aux biens, mais aussi payer une certaine somme pour le dommage idéal, c'est-à-dire une réparation pour d'éventuels dommages moraux". Ces cas se sont présentés plusieurs fois dans la jurisprudence<sup>3</sup>.

Comme une modification de la Convention de Rome demanderait assez de temps, et qu'on prévoit en outre la révision d'autres points, il serait peut-être désirable de créer pour l'aviation supersonique une réglementation tout à fait neuve. Cette convention nouvelle pourrait avoir pour base la responsabilité absolue. Elle devrait cependant arrêter certains chiffres-limites en matière de dommages-intérêts et tenir compte de la faute de la victime, comme dans les Conventions de Varsovie et de Rome.

Il serait ensuite nécessaire de préciser à qui incomberait la responsabilité. A l'exploitant? l'aéroport? Ou au gouvernement?

#### La situation en Hollande :

En Hollande nous n'avons pas encore de réglementation spéciale concernant le dommage causé par le bruit des aéronefs, y compris le "sonic boom". Dans des cas semblables, la réglementation du Code Civil est applicable, soit l'article 1401, article se rapportant à l'acte illicite. Intéressante à ce sujet est la conclusion de

---

gen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, Nieuwe Reeks, Deel 29, no. 1.

- 3) Cfr. Z.f.L. 1952, pp. 386 - 387; Décision Tribunal de Grande Instance de Nice, 9.12.1964, Dalloz Jurisprudence 1965, p. 221, Cour de Cassation, 8.5.1968 (Cie Air France vs. Sté E.R.V.E. et al) R.F.D.A. 1968, p. 327; Causby vs. U.S., 328 U.S. 256, 1946 et 1945 United States Aviation Reports p. 1 e.s. et 1946 U.S.A.R. p. 235. Voir aussi sur décision : Strauus, Fluglärmrecht in U.S.A., Z.f.L. 1963, p. 263 e.s.; Long vs. U.S. 1965, U.S.A.R. p. 421; Larson vs. Fireman's Fund, 1966, U.S.A.R. p. 79; Weisberg vs. U.S., 1962, U.S.A.R. p. 281; Brunt vs. Chicago Mill, 1963, U.S.A.R. p. 69.

Manckiewicz<sup>4</sup>, qui avait, déjà en 1958, fait des observations relatives au dommage causé par le bruit : "that in future the public should seek protection against nuisance from aircraft, not so much through civil actions against the operators of airports or air services, but through pressure being exercised at government level to adopt the appropriate regulatory measures".

En Hollande l'expérience concernant le problème du bruit s'étend au domaine militaire. En ce qui concerne l'aviation militaire, le dommage causé par le franchissement du mur du son s'est limité jusqu'ici au dommage causé aux vitres et aux maisons dans les environs d'une base militaire.

Aussi bien le Ministre de la Défense que la Commission Permanente de la Défense (composée de membres de la Chambre des Députés) ont pris position sur ce point, tandis qu'un projet de loi pour l'aviation civile est en préparation.

Concernant le point de vue du Ministre de la Défense, ce dernier n'entend pas créer une indemnisation générale. Ses idées se rattachent à l'interprétation hollandaise, en matière d'actes illicites causés par l'Etat, c'est-à-dire que l'Etat qui commet des actes illicites, est justifié les commettre, si ces actes sont dans l'intérêt général. En ce cas l'Etat n'a pas l'obligation de verser une indemnité. Le Ministre emprunte cette justification au fait que l'Etat se trouve dans un état de nécessité : les manoeuvres nécessaires dans le cadre de la défense nationale entraînent quelquefois des vitesses, qui provoquent le franchissement du mur du son<sup>5</sup>.

La Commission Permanente de la Défense constate que le Ministère rejette assez fréquemment des requêtes de dommages-intérêts en s'appuyant sur les arguments suivants :

1. Il n'a pas été prouvé que les règlements de l'aviation aient été enfreints.

---

4) R.H. Manckiewicz, Some aspects of civil law regarding nuisance and damage caused by aircraft, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. XXV, 1958, pp. 44 e.s.

5) *Handelingen van de Tweede Kamer* 1964/1965, 7800 No. 8, p. 15.

2. Il n'a pas été prouvé que l'aéronef était de nationalité néerlandaise. Il est très bien possible, qu'il se soit agi d'aéronefs appartenant au cadre de l'OTAN.

3. Le dommage ne pouvait pas être prévu.

La Commission est d'avis qu'il appartient à l'Etat de payer des dommages-intérêts. Elle n'admet pas l'argument suivant lequel le dommage n'ait pas pu être prévu. Quand le mur du son a été franchi, la réalisation d'un dommage est une conséquence possible et normale. Ainsi la condition de l'article 1401 C. C., se rapportant à la prévision d'un dommage est dans ce cas remplie. La Commission estime que l'Etat qui agit pour le bien national et qui remplit ses obligations envers l'OTAN, possède une justification suffisante et n'agit en principe pas de manière illégale. En vertu de la jurisprudence néerlandaise existante, la Commission estime qu'il est désirable que l'Etat paie des dommages-intérêts, car c'est précisément dans cette offre de dédommagement que ladite justification trouve son parachèvement<sup>6</sup>.

En ce qui concerne la responsabilité des aérodromes, il est intéressant de prendre connaissance des considérations de M. Goekoop<sup>7</sup>. A la question de savoir si, en Hollande, selon le droit civil, les aérodromes pourraient être rendus responsables du bruit, Goekoop croit pouvoir répondre négativement. Il s'appuie à cet effet sur un double aspect :

a. Aussi bien la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique que la loi nationale sur l'aviation restreignent le nombre des personnes admises à faire valoir leurs droits à des dommages-intérêts lors de la création d'un champ d'aviation, notamment en cas d'expropriation. L'étendue du terrain affecté, l'installation de l'aérodrome et l'emploi de ce dernier sont déterminés par l'expropriation elle-même et le but qu'elle poursuit.

---

6) Handelingen van de Tweede Kamer 1964/1965, 7800, No. 6, pp. 9 en 10. Cfr. A.G.J.A. Draaisma, Aansprakelijkheid voor schade door supersonische knallen door militair luchtverkeer, *Ars Aequi* 1968, pp. 157 e.s.

7) C.R. Goekoop, Geluidshinder door vliegtuigen, *Nederlands Juristenblad* 1968, pp. 921 e.s.

Le fait que le nombre de personnes admises à faire valoir des droits à des dommages-intérêts lors d'une expropriation, soit limité est également reconnu par le Droit néerlandais. Il tient compte, par exemple, du cas du locataire d'une exploitation industrielle ou de celui de l'exploitant d'un café, qui à cause d'une déviation de la circulation se verraient isolés.

b. Il faut prouver que les aérodromes ont agi contrairement à la loi. A cet effet il faudrait également fournir la preuve de ce que l'exploitant de l'aérodrome a agi sans prendre les mesures de précaution requises pour la sécurité publique. Or, selon Goekoop, il ne sera pas possible de fournir une telle preuve, d'autant plus que le bruit n'est pas occasionné par l'aérodrome lui-même et que ce dernier est légalement obligé d'accueillir tous les avions. A ce sujet, Goekoop montre en outre l'analogie avec le transport routier, où l'usager —en général— ne peut pas non plus être rendu civilement responsable de dommages occasionnés par le trafic. En outre il sera souvent difficile de prouver des dégâts matériels.

#### **Assurance :**

Il n'est pas simple de régler l'assurance contre le dommage causé par le bruit, car il est presque certain que le bruit engendrera des dommages. En outre on peut s'attendre à une prime assez élevée étant donné le grand nombre de cas de dommages qui pourraient se présenter. Il est également évident que les assureurs ne veulent pas inclure le "sonic boom" dans le terme "explosion", terme qui se trouve souvent dans les contrats d'assurance. La Jurisprudence nous en donne la preuve<sup>8</sup>.

Dans le cadre de ces observations, les propositions d'instituer un fonds de garantie international pour l'indemnisation du dom-

8) Bear/Fidelity, Circuit Court, State of Alabama, 8.5.1959, U.S.A.R. 1959, p. 146. "A sonic boom is not an "explosion" within the wording of an insurance policy covering risk of explosion"; Alexander/Firement Insurance, State of Texas, Court of Civil Appeals, 23.10.1958, U.S. & C.A.R. 1959, p. 431. "No judicial notice can be taken of what a sonic boom is or if it is an explosion, because it is not a scientific fact which is generally recognized and ought to be known by men of ordinary understanding and intelligence".

mage causé par l'aviation supersonique me semblent fort attrayantes<sup>9</sup>.

### Conclusion :

C'est avec plaisir que j'appuie les propositions du Prof. Meyer<sup>10</sup>, qui recommande les points suivants à notre attention:

#### 1. Quant à l'industrie de l'aviation :

chaque possibilité technique — même quand elle occasionnerait de grandes dépenses — doit être employée pour prévenir le bruit.

#### 2. Quant à la loi :

sur le terrain législatif il faut tout mettre en oeuvre pour diminuer les effets du bruit et particulièrement pour défendre aux aéronefs qui ne sont pas suffisamment adaptés aux normes juridiques, de participer au trafic aérien. Il faut en outre limiter à un minimum le bruit inévitable.

#### 3. Quant à ceux qui souffrent du bruit :

il leur faudra supporter le bruit du trafic normal, parce qu'aujourd'hui l'aviation est un moyen de transport indispensable pour le bien public. Elle ne doit pas être gênée dans son développement futur.

On pourrait ajouter qu'il serait désirable d'élaborer une réglementation imposant une défense de bâtir dans les zones autour d'un aéroport<sup>11</sup>.

Il serait préférable à mon avis de faire une nouvelle convention internationale sur la responsabilité pour le dommage causé

---

9) H. Achtnich, *Überschall - Luftverkehr, Probleme der Haftung für Stoszwellschäden*, Z.f.L. 1968, pp. 173 - 184, et Y. Jouan, *Les conséquences des vols à vitesse supersonique : effets physiques, sociaux et juridiques*, R.G.A.E. 1969, pp. 172 e.s.

10) A. Meyer, Z.f.L., 6. Jahrgang 1957, pp. 4 e.s.

11) Cfr. P. Zonderland, *Nederlands Juristenblad* 1966, pp. 433 e.s. et 473 e.s.; C.R. Goekoop, *Nederlands Juristenblad* 1968, pp. 921 e.s.

par le trafic supersonique en ajoutant l'institution d'un fonds international de garantie afin d'assurer la réparation du dommage.

Du point de vue national néerlandais, on projette de compléter la réglementation de l'aviation civile par une défense du trafic supersonique, tout en laissant ouverte la possibilité d'exemption de cette défense.

Il est également question de soumettre le trafic d'aviation supersonique militaire à une réglementation spéciale.

J'aimerais encore signaler quelques développements récents, dans la législation néerlandaise. Le 26 juin 1970, il a été soumis à la Seconde Chambre des Etats-Généraux un projet de loi complétant les articles 2 et 76 de la loi sur la navigation aérienne.

Il a été ajouté à l'art. 2 une disposition selon laquelle la notion de navigabilité aérienne doit également s'étendre à l'admissibilité du bruit produit par l'aéronef.

Comme l'indique l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi, l'appréciation de la navigabilité peut également s'étendre au bruit produit par l'aéronef.

L'art. 76 se trouve complété en ce sens que des Règlements Généraux d'administration peuvent contenir des dispositions tendant à limiter le bruit causé par les aéronefs.

Les idées que renferme le projet de loi visent à ce que les aéronefs remplissent certaines conditions quant au bruit qu'ils produisent. Les personnes exploitant les terrains d'aviation pourraient se voir imposer l'obligation de prendre des mesures limitant le bruit causé par l'essai des moteurs d'avions.

En décembre 1967, la commission consultative pour la lutte contre le bruit des avions, créée le 30 juin 1967, a déjà proposé de prendre des mesures dans ce sens, tandis qu'elle recommandait également la création de zones de silence autour des terrains d'aviation.

Le projet de loi a été présenté parce qu'outre la sécurité du public, il s'agit de garantir la "vivabilité" du milieu. C'est pourquoi le bruit produit par les aéronefs en survol doit être confiné dans les limites de l'admissible.