

réactés de plus en plus rapides, dotés d'une plus grande puissance de décollage et utilisant des pistes d'atterrissage moins étendues aggraveront encore ce problème. Il existe plusieurs solutions possibles: imposer des couvre-feu aux aéroports pour permettre certaines périodes de tranquillité; changer l'emplacement des aéroports et des voies de départ; restreindre la construction dans le voisinage; mieux isoler les demeures et les bureaux; mais chacune de ces solutions à l'échelle nationale exigera une sorte d'entente internationale pour devenir complètement effective. J'espère que la Cinquième Conférence sur la navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui doit bientôt débiter à Montréal, aboutira à une entente sur un étalon international pour mesurer le bruit, comme premier pas vers un accord international sur le bruit des avions. A ce moment-là, les juristes du droit aérien international pourraient peut-être énoncer des règlements et des dispositions pour que ces solutions soient mises en vigueur partout dans le monde. Il se peut qu'un jour tous les nouveaux avions soient obligés de ne pas dépasser certains niveaux de bruits, acceptés à l'échelle internationale.

Un des accords signés à Chicago était l'Accord international sur les parcours aériens, communément appelé l'"accord des deux libertés", en vertu duquel la liberté de survol réciproque était garantie. De tels vols, effectués à des vitesses supersoniques, ne peuvent manquer de déranger et d'incommoder ceux qui, au sol, se trouvent sous le parcours aérien de l'avion supersonique. En conséquence, si le survol doit être permis, on devra établir des accords internationaux sur le niveau du bruit provenant de la détonation sonique qui sera toléré.

A l'intérieur du pays, les vieux concepts du droit commun touchant le droit de propriété à partir du sol "jusques au ciel", ont été limités par voies législative et judiciaire pour répondre aux exigences des voyages aériens d'un bout à l'autre du pays. La reconnaissance de droits privés à l'espace aurait entravé le développement de l'aviation dans l'intérêt du public. Le degré auquel les services de transports aériens pourront profiter des progrès technologiques dans le domaine de l'aviation dépend du consentement des pays à échanger la "liberté de l'air" sur une base multilatérale.

Un autre problème particulier est celui de la responsabilité. En 1965, les États-Unis ont condamné certaines dispositions de la Convention de Varsovie de 1929, qui limitait la responsabilité des avions en cas de blessures ou de morts de passagers dans des avions internationaux. Les États-Unis ont retiré leur condamnation l'année dernière quand la plupart des grandes lignes aériennes du monde ont signé un accord en vertu duquel elles ont accepté que les limites de la responsabilité à l'endroit des passagers soient beaucoup élargies. Toutefois, il n'apparaît pas recommandable qu'une question qui relève réellement de la responsabilité du gouvernement soit réglée pendant trop longtemps par un accord entre les lignes aériennes. Il est temps de faire de nouveaux efforts pour ébaucher un protocole qui introduirait un peu de souplesse dans les limites de responsabilité. J'aimerais ajouter que le projet de convention sur la responsabilité, qu'étudie sérieusement en ce moment le sous-comité juridique des Nations Unies sur les utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, comportera sans doute des critères de responsabilité totale pour tout dommage causé au sol ou dans l'air. Les juristes du droit aérien feraient donc bien d'étudier attentivement en quoi cela pourrait intéresser le droit aérien international privé.