

(TRADUCTION)

EN FAIT

Le requérant, Michael Anthony Rayner, de nationalité britannique, exploite avec des membres de sa famille, une entreprise agricole déjà ancienne et comprenant plusieurs secteurs, un domaine agricole et un immeuble à usage d'habitation pour les employés. Il est représenté par la « Fédération of Heathrow Anti-noise Groups » (FHANG) et par M. N.C. Walsh, du Cabinet Blaker, Son et Young, solicitors à Lewes.

Sa requête concerne la nuisance sonore liée à l'aéroport d'Heathrow.

A. *Situation du requérant*

Le requérant habite avec sa famille au numéro 3, Riverside Bungalows, Poyle Park, Colnbrook. Sa maison, acquise par sa famille en 1952, était alors occupée par un locataire. Le requérant s'y installa en 1961. Il habitait auparavant dans le village d'Horton. La majeure partie des biens possédés ou occupés par l'entreprise familiale du requérant se situent dans un rayon d'1,500 km de la maison du requérant. Celle-ci est située à 2 km environ à l'ouest et dans l'axe de la piste nord d'Heathrow.

La maison est régulièrement survolée par les avions le jour et dans une certaine mesure la nuit et se situe dans un périmètre de 60 NNI\*.

Le village de Horton, où le requérant habitait jusqu'en 1961, est situé (selon la carte que le requérant a soumise) dans un périmètre de 55 NNI.

Le requérant a produit un rapport sur le contrôle du bruit des avions, établi par les services scientifiques de Londres (Groupe bruit et vibrations) et selon lequel le niveau moyen du bruit à Poyle Park est de 87 décibels (dB[A]) pour l'atterrissage et de 86 dB[A] pour le décollage. Le rapport précise en outre que le chiffre du niveau de bruit exprimé en pourcentage et dépassant 90 dB[A] est de 29 % pour l'atterrissage et 38 % pour le décollage.

\* NNI = Noise and Number Index (indice numérique de bruit) qui tient compte du nombre d'avions dépassant un certain niveau de bruit et du bruit moyen des avions à partir d'un certain niveau de bruit. Au Royaume-Uni, les critères officiels utilisés en matière d'autorisation de construire des logements dans les zones atteintes par le bruit des avions, exprimés en NNI, sont les suivants :

60 NNI et au-dessus : refus des permis de construire

40 - 50 NNI : aucune grande construction nouvelle ne peut être autorisée, à moins qu'elle ne présente une isolation sonore suffisante

35 - 39 NNI : un permis de construire ne peut être refusé pour cause de motif de bruit uniquement.

Les chiffres du niveau moyen de bruit fournis par le Gouvernement défendeur sont de 104-110 PNdB (décibels pondérés perçus) pour l'atterrissage et 93,2-111,3 PNdB pour le décollage. Ce qui correspond, souligne le requérant, à 91-97 dB[A] et 77,8-98,3 dB[A] respectivement, selon la conversion habituelle des PNdB - dB[A].

#### B. *Développement et importance de l'aéroport d'Heathrow*

L'aéroport est passé du ministère de l'Air aux services de l'aviation civile le 1<sup>er</sup> janvier 1946. En mai 1952, la BOAC inaugura le premier service de ligne aérienne ne comportant que des avions à réaction.

Trois terminaux ont été construits et ouverts en 1955, 1961 et 1968. Un quatrième sera achevé en 1985. La construction à Stansted d'un cinquième terminal ou d'un troisième aéroport de Londres est à l'étude.

Le trafic passagers de l'aéroport n'a cessé d'augmenter régulièrement. En 1956, l'aéroport recevait 3 millions de passagers. En juillet 1963, il en a enregistré plus d'un million en un seul mois. En 1973, 22,4 millions de passagers empruntaient les lignes internationales et 4,4 millions les lignes intérieures. Les mouvements d'appareils s'en sont accrus d'autant : pour les six mois de juin à décembre 1946, le chiffre était de 2.046. En 1960, il était de 146.501. Dans les douze mois précédant le 29 février 1980, le chiffre atteignait 303.110. Actuellement, plus de 70 compagnies aériennes utilisent l'aéroport, desservant plus de 200 destinations dans le monde entier.

Il ressort des statistiques soumises par le requérant, et que le Gouvernement défendeur n'a pas contestées, que l'aéroport enregistre selon les jours de 700 à 900 décollages ou atterrissages. Le Concorde est en service depuis 1970, mais le nombre total d'arrivées ou de départs de cet appareil est très faible, 1 % environ de l'ensemble des mouvements d'avions à Heathrow.

Depuis 1978, il existe une liaison par hélicoptère entre Heathrow et Gatwick, soit une vingtaine de vols par jour.

Heathrow est au Royaume-Uni le premier aéroport pour la valeur du commerce visible et en 1983 les opérations de fret ont été évaluées à 16,6 milliards GBP. Il entre pour une grande part dans les recettes du Royaume-Uni (4 milliards de livres par an) que viennent dépenser dans le pays les visiteurs d'outre-mer. Plus de 20 % des passagers utilisent l'aéroport comme point de transit. Selon une estimation prudente, l'aéroport rentre pour 200 millions GBP net dans la balance des paiements du Royaume-Uni et fournit un emploi direct à quelque 45.000 personnes. Le nombre de personnes employées localement à l'entretien du complexe est important. Heathrow est également une importante source de recettes pour la région puisque, pour l'exercice 1982/83, il a payé environ 9 millions GBP d'impôts locaux et de loyer.

### C. Mesures de réduction du bruit

Diverses mesures ont été prises pour lutter contre la nuisance sonore liée à l'exploitation d'un aéroport.

#### a. Homologation phonique

Les gouvernements successifs du Royaume-Uni ont essayé, par voie de coopération internationale, de rendre les avions moins bruyants. Le grand forum est à cet égard l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), avec à l'origine son Comité sur le bruit des aéronefs (CAN) et maintenant sa Commission sur la protection de l'environnement contre les nuisances de l'aviation (CAEP). Une série de normes ont été décidées qui aboutissent à écarter les appareils non conformes. Au Royaume-Uni, c'est un décret sur la navigation aérienne (homologation phonique) qui les a mises en œuvre. En mai 1979, de nouvelles normes ont été définies que le Royaume-Uni a appliquées par le décret de 1984, toujours en vigueur. Le texte prévoit notamment :

- des modifications pour répondre aux besoins en avions à réaction subsoniques ;
- les besoins de la production future de type d'avions supersoniques et de versions dérivées.

#### b. Restrictions des vols de nuit pour les avions à réaction

Le Gouvernement du Royaume-Uni a pris depuis 1971 des mesures concrètes pour réduire progressivement le nombre des vols de nuit et diminuer d'autant les perturbations sonores d'Heathrow.

En 1978, le Gouvernement a décidé la suppression progressive sur 10 ans de tous les vols d'appareils plus bruyants. L'opération doit s'effectuer par fixation de deux quotas, l'un pour les mouvements d'appareils plus bruyants, l'autre pour ceux d'appareils moins bruyants. Il a été décidé que les premiers seraient progressivement amenés à zéro en dix ans par suppression annuelle d'un même nombre d'appareils et par augmentation parallèle du nombre des mouvements d'avions moins bruyants.

Pour savoir si un appareil peut figurer dans le quota des moins bruyants, ses caractéristiques sonores sont mesurées en décibels pondérés (PNdB) dans le périmètre de la norme 95. Selon le Gouvernement défendeur, la norme 95 est le niveau de bruit en-deçà duquel, selon les renseignements actuels, une personne normalement constituée dormant dans une pièce insonorisée ne se réveillera probablement pas. Les critères précisés (6.500 m<sup>2</sup> pour le décollage, 4.000 m<sup>2</sup> pour l'atterrissage) correspondent en gros aux caractéristiques de l'avion à réaction moderne le moins bruyant, par exemple l'Airbus A 300 B et le TriStar L1011. A dater du 1<sup>er</sup> avril 1987, aucun vol de nuit des types d'appareils les plus bruyants ne sera plus autorisé.

### c. *Surveillance du bruit*

C'est au début des années soixante qu'a été exercée pour la première fois une surveillance du bruit des aéronefs au décollage. Depuis juillet 1974, la British Airports Authority (BAA) exerce cette surveillance au nom du Gouvernement grâce à un équipement automatique. Cet équipement comprend 13 sonomètres (« NMT ») reliés à une unité centrale de contrôle. Le système dispose d'un contrôle automatique propre à détecter valablement tout bruit dépassant le seuil limite pour la période.

La répartition des sonomètres est telle que tout appareil à réaction décollant de l'aéroport passe au-dessus ou tout près d'un point de contrôle. Les sonomètres assurent, par conséquent, un contrôle valable des niveaux maximum de bruit pour tous les appareils.

Le niveau de bruit d'un avion à réaction au décollage ne doit pas dépasser les limites légales de 110 PNdB le jour (de 7h. à 23h., heure locale) ou de 102 PNdB la nuit (23h.-7h., heure locale) enregistrées par le sonomètre le plus proche après le décollage.

En cas de dépassement de la limite admissible, le BAA en informe par courrier la compagnie et adresse copie de la lettre au ministère des Transports. C'est aux exploitants de la compagnie de veiller à ce que leurs appareils fonctionnent conformément aux conditions prévues par la loi. Pour cela, ils auront peut-être à veiller spécialement aux méthodes de décollage et/ou à adapter le poids au décollage de façon à coller à un itinéraire précis de départ.

### d. *Trajectoires de bruit minimal*

Ces trajectoires sont conçues pour éviter autant que possible les grandes agglomérations et survoler par conséquent le plus petit nombre de personnes en fonction des exigences de sécurité et de gestion de la circulation aérienne.

### e. *Autres mesures d'exploitation*

Oltre les principales mesures précitées, d'autres dispositions importantes sont en vigueur qui visent à réduire les niveaux de bruit, par exemple les méthodes spéciales d'approche, les altitudes minima au décollage et à l'approche de la terre, l'utilisation alternée des pistes, la limitation des mouvements de transport aérien, l'agrément préalable à l'exploitation, les taxes d'atterrissage calculées en fonction du bruit.

### f. *Plan d'aide à l'isolation phonique*

Le premier plan d'isolation phonique des habitations a été introduit pour Heathrow en avril 1966. D'autres l'ont été en 1972 et 1975, ce dernier ayant été amélioré en 1977 par élévation des plafonds financiers. Le plan actuel est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1980 grâce au Règlement No. 153 de 1980.

Différentes considérations ont présidé à la formulation du plan actuel. Pour déterminer la zone à couvrir, le Gouvernement a estimé qu'il fallait tenir compte des niveaux de bruit que les gens auraient à supporter dans les années à venir car on s'attend à ce que la mise en service graduelle d'appareils moins bruyants réduise progressivement les niveaux de bruit aux alentours d'Heathrow (comme d'ailleurs aux environs des autres aéroports). Le plan s'est donc concentré sur les zones qui devaient encore connaître des niveaux de bruit relativement élevés au milieu des années 80. Il s'est concentré aussi sur les zones les plus perturbées par les vols de nuit. Dans ce cas, le montant des subventions accordées visait à couvrir la totalité des dépenses raisonnables encourues.

Selon le plan actuel, la limite se fonde sur le périmètre de 50 NNI prévu pour 1985 et le mélange des pistes de bruit de 95 PNdB pour les appareils moins bruyants. 35 NNI est généralement considéré comme indiquant un taux de faible nuisance et 55 NNI un taux de nuisance élevé. 95 PNdB est le niveau de bruit extérieur en-deçà duquel, selon un communiqué de presse du ministère du Commerce daté du 21 février 1978, les calculs actuels indiquent qu'une personne normalement constituée dormant dans une pièce insonorisée ne sera sans doute pas réveillée. La zone comprise entre ces deux courbes isosopiques a été alors élargie pour tenir compte des limites naturelles, des routes le plus souvent.

Lorsque le plan a été introduit en 1966, l'isolation du toit était facultative dans la demande de subvention. Elle a été exclue du plan de 1980 pour *tous* les types d'habitation, car cet équipement était offert en 1978 par le Plan d'isolation de l'habitat relevant du ministère de l'Environnement. On a estimé que l'isolation effectuée pour économiser l'énergie fournissait également une bonne protection phonique.

#### D. *Situation en droit*

##### a. *Recours*

Il n'existe aucun recours spécifique offert aux personnes pouvant être affectées par le bruit des avions au voisinage des aéroports. L'article 76 de la loi de 1982 sur l'aviation civile (anciennement article 40 de la loi de 1949) est ainsi libellé :

« Nul ne peut engager une action pour trouble de la possession ou pour nuisance du seul fait du vol d'un avion au-dessus de sa propriété à la perpendiculaire du sol si, compte tenu du vent, du temps et de toute autre circonstance, la hauteur est raisonnable ou conforme aux incidents habituels de ce vol, tant que se trouvent dûment respectées les dispositions de l'ordonnance sur la navigation aérienne et des textes prévus à l'article 62 ci-dessus et qu'il n'y a pas eu violation de l'article 81 ci-dessous. »

L'article 76 par. 2 de la loi de 1982 prévoit une responsabilité absolue (c'est-à-dire sans avoir approuvé la négligence ou l'intention) lorsqu'un préjudice matériel ou un dommage est causé à une personne ou à une propriété terrestre ou aquatique, notamment par un avion en vol ou un objet tombant d'un avion.

Les dispositions de l'article 76 sont comparables à celles de la Convention de Rome relatives aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (« Convention de Rome »).

La loi de 1960 sur la réduction du bruit exempté expressément de ses dispositions le bruit causé par des avions.

*b. Indemnisation pour nuisance sonore ou acquisition de propriétés touchées par le bruit*

Une indemnisation pour moins-value de maisons et de terrains touchés par le bruit d'un aéroport est prévue par la loi de 1973 sur l'indemnisation foncière. Pour avoir droit à réparation, le demandeur doit prouver que l'aéroport bénéficie d'une immunité contre les poursuites judiciaires du fait de nuisances. Cette immunité provient de l'article 77 par. 2 de la loi de 1982 sur l'aviation civile et s'étend à l'exploitation d'Heathrow.

Ces nouveaux droits à indemnisation sont liés à des ouvrages publics, nouveaux ou modifiés, mis en service après le 16 octobre 1969. Pour des raisons de principe et de pratique, l'intensification d'un usage existant, par exemple à partir d'ouvrages déjà mis en service avant la date fixée par la loi de 1973, n'ouvre pas droit à indemnisation.

La BAA, entreprise publique, n'est pas habilitée à acquérir une propriété proche d'un aéroport sauf à prouver que cette acquisition est nécessaire au bon accomplissement de ses fonctions.

## **GRIEFS**

Le requérant se plaint de la fréquence des bruits excessifs causés par les atterrissage ou décollages d'avions, des niveaux sonores excessifs et de l'absence de répit convenable. Il se plaint également de ce que, contrairement à la législation d'autres Etats membres de la Convention, la législation britannique exclut les recours civils pour cause de nuisance, quelle que soit l'importance du préjudice ou du dommage subi. Il invoque à cet égard les articles 6 par. 1, 8 par. 1 et 13 de la Convention, ainsi que l'article 1 du Protocole additionnel.

## **EN DROIT**

1. Le requérant se plaint de nuisances sonores et vibratoires causées par le trafic aérien à l'aéroport d'Heathrow. Il se plaint en outre de ce que l'article 76 de la loi de 1982 sur l'aviation civile (CAA) l'empêche de porter son grief devant un tribunal interne.

La Commission a déjà déclaré dans l'affaire Arrondelle (No 7889/77, déc. 15.7.80, D.R. 19 p. 186) qu'en vertu de la Convention, le Royaume-Uni répond lorsqu'il y a plainte pour bruits d'avions au voisinage des aéroports britanniques car c'est un organe de l'Etat, la British Airports Authority (BAA), qui a construit et aménagé les aéroports civils. De plus, la circulation aérienne est régie par voie de législation, la loi de 1982 sur l'aviation civile (CAA).

Le requérant se plaint d'une situation continue pour laquelle il n'existe incontestablement aucun recours spécifique en droit britannique. Il peut dès lors dans ces conditions être considéré comme ayant satisfait à la condition de l'article 26 de la Convention.

Le requérant a invoqué d'abord l'article 8 de la Convention. Selon lui, les nuisances sonores dont il se plaint constituent une ingérence dans le droit au respect de sa vie privée et à l'inviolabilité de son domicile.

La Commission estime que l'article 8 par. 1 de la Convention, garantissant ce droit, ne saurait s'interpréter comme s'appliquant uniquement aux mesures directes prises par les autorités et portant atteinte à la vie privée et/ou au domicile d'un individu. L'article peut également couvrir les intrusions indirectes, conséquence inévitable de mesures qui ne visent pas du tout des particuliers. Dans ce contexte, il faut relever qu'un Etat ne doit pas seulement respecter mais aussi protéger les droits garantis par l'article 8 par. 1 (voir Cour Eur. D.H., Arrêt Marckx du 13 juin 1979, série A n° 31, par. 31). Une nuisance sonore considérable peut sans nul doute affecter le bien-être physique d'un individu et dès lors porter atteinte à sa vie privée. Elle peut également priver un individu de la possibilité de jouir des agréments de son domicile. En l'espèce, le périmètre de 60 NNI dans lequel vit le requérant est incontestablement une zone dans laquelle, en raison de la pollution sonore élevée, il n'est pas autorisé de construire de nouvelles habitations. Le niveau moyen de bruit des aéronefs survolant le domicile du requérant atteint, le Gouvernement défendeur l'a reconnu, des pointes de quelque 110 PNdB. On peut déduire du communiqué de presse publié le 21 février 1978 par le ministère du Commerce que ce niveau de bruit est susceptible de réveiller une personne dormant dans une pièce insonorisée. La Commission estime que dans ces circonstances, le niveau de bruit constitue une atteinte aux droits susmentionnés garantis par l'article 8 par. 1.

Il reste dès lors à examiner si l'ingérence justifiait au regard du paragraphe 2 de cet article.

Il n'est pas contesté que l'exploitation de l'aéroport d'Heathrow soit fondée juridiquement. En outre, il ne peut être mis en doute que l'exploitation d'un aéroport et l'usage croissant des avions à réaction soient de l'intérêt du bien-être économique d'un pays et soient également nécessaires dans une société démocratique. Il est essentiel au développement du commerce intérieur et extérieur de disposer de moyens rapides de transport et c'est également un important facteur de développement du tourisme.

L'ingérence dans le droit du requérant au regard de l'article 8 par. 1 est également proportionnée au but légitime lié à l'exploitation de l'aéroport. Certes, lorsqu'un Etat est autorisé à restreindre des droits ou libertés garantis par la Convention, la règle de proportionnalité peut l'obliger à s'assurer que ces restrictions n'obligent pas l'intéressé à supporter une charge déraisonnable.

La Commission relève dans ce contexte que les autorités du Royaume-Uni ont pris, le requérant le reconnaît lui-même, diverses mesures pour enrayer et limiter les nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport d'Heathrow. En particulier, le requérant n'a pas contesté qu'il avait droit à une subvention pour isolation phonique.

Il faut relever en outre que le requérant s'est installé à Poyle Park en 1961 alors qu'auparavant, il habitait un peu plus loin de l'aéroport et de sa piste nord, dans le village de Horton qui n'est à présent que dans le périmètre de 55 NNI. Or, en 1961, les avions à réaction étaient déjà en service et l'aéroport avait déjà connu une grande expansion. Le requérant a donc dû se rendre compte qu'il ne choisissait pas d'habiter un environnement très paisible. Il n'a pas allégué qu'à l'époque il n'avait aucune raison de ne pas escompter une expansion du trafic de la circulation aérienne accroissant le niveau de bruit sur sa maison, ni qu'il n'avait pas d'autres possibilités de choisir une résidence autre que Poyle Park. Il a dès lors pris le risque de choisir d'habiter dans un environnement susceptible de se détériorer.

Dans cette mesure, l'affaire peut se distinguer du cas du requérant Baggs (1) qui avait achevé de construire sa maison en 1950.

De plus, la présente affaire se distingue de l'affaire Baggs dans la mesure où ce dernier requérant vivait dans un périmètre de 72,5 NNI, où les niveaux de bruit maximal dépassent de beaucoup ceux indiqués pour le domicile du présent requérant. Il doit être relevé dans ce contexte que l'échelle des PNdB est logarithmique, autrement dit toute augmentation de 10 unités sur l'échelle se traduit par un doublement de l'importance du bruit.

Le requérant a reconnu qu'un nombre important de personnes vivent dans le périmètre de 60 NNI alors qu'incontestablement, rares sont les gens exposés au niveau de bruit que doit supporter le requérant Baggs et qui rend la propriété de ce dernier invendable en pratique. La Convention ne garantissant pas en principe le droit à un environnement paisible, la pollution sonore dont peut répondre un Gouvernement, comme en l'espèce, ne saurait être considérée comme constituant une charge déraisonnable pour les individus concernés s'ils ont la possibilité de déménager sans difficultés ou préjudices majeurs. Le présent requérant a lui-même précisé, dans une lettre du 5 février 1985 soumise en même temps que les observations sur

(1) Voir D.R. 44, p. 13:

la recevabilité et sur le bien-fondé, présentées le 18 février 1985 par son avocat, que la demande locale de maisons est suffisante pour garantir une vente rapide de son logement. Si la vente de sa propriété peut, comme il le prétend, rencontrer certaines difficultés, rien ne prouve le caractère insurmontable de ces difficultés, partiellement dues au fait que la propriété sert à l'exploitation agricole.

Selon la Commission, les circonstances de l'espèce ne montrent pas que le requérant soit soumis à une nuisance sonore d'un degré et d'une fréquence tels qu'il faudrait les considérer comme intolérables et exceptionnels, comparés à la situation d'un grand nombre de personnes vivant à proximité d'un aéroport. La situation du requérant n'est pas identique à celle du requérant Baggs qui ne peut pas échapper aux nuisances sonores sans sacrifier sa maison car elle est pratiquement invendable. L'ingérence dont se plaint le présent requérant n'est par conséquent pas disproportionnée au but légitime lié à l'exploitation de l'aéroport. Il s'ensuit que la requête est, sur ce point, manifestement mal fondée au sens de l'article 27 par. 2 de la Convention.

2. Le requérant a invoqué par ailleurs l'article 1 du Protocole additionnel, qui garantit le droit au respect de ses biens. Cette disposition concerne essentiellement la confiscation arbitraire de propriétés et ne garantit pas en principe le droit au respect des biens dans un environnement agréable. Il est exact que des nuisances sonores du fait des avions, très importantes du point de vue niveau et fréquence, peuvent affecter lourdement la valeur d'un bien immobilier ou même le rendre invendable et constituer de la sorte une expropriation partielle. Cependant, le requérant n'a soumis aucun élément prouvant que la valeur de sa propriété a été substantiellement diminuée en raison du bruit des avions, ce qui constituait une charge disproportionnée équivalant à une expropriation partielle et nécessiterait le versement d'une indemnisation.

L'examen de ce grief par la Commission ne révèle dès lors aucune apparence de violation de l'article 1 du Protocole additionnel.

Il s'ensuit que la requête est, sur ce point aussi, manifestement mal fondée au sens de l'article 27 par. 2 de la Convention.

3. Le requérant a également allégué une violation de l'article 6 de la Convention au motif que la loi de 1982 sur l'aviation civile exclut tout droit d'action en réparation pour troubles de la possession et nuisances du fait des vols d'avions au-dessus d'une propriété et toute action contre des nuisances dues au bruit ou à l'agacement causé par un avion ou un aérodrome.

Le Gouvernement défendeur estime que l'article 76 de la CAA n'entrave pas l'essence même du droit d'accès à un tribunal.

Certes, selon la jurisprudence de la Cour européenne des Droits de l'Homme, toute contestation civile doit pouvoir être portée devant un tribunal (Cour Eur. D.H.).

arrêt Golder du 21 février 1975, série A n° 18, p. 18, par. 36). Cependant, l'article 6 par. 1 ne pose pas de conditions quant à la nature et à la portée de la législation nationale pertinente régissant le « droit » en question. D'autre part, la Commission ne se juge pas en principe plus compétente pour déterminer ou pour réexaminer la teneur matérielle du droit civil qui devrait prévaloir dans l'Etat partie qu'elle ne pourrait le faire vis-à-vis du droit pénal. Comme elle l'a déclaré dans l'affaire Sporrong et Lönnroth :

« Que, dans un cas particulier, l'objet de la contestation soit un droit dépend premièrement du système juridique de l'Etat en cause. Mais la notion de 'droit' est elle-même, jusqu'à un certain point, une notion autonome. Aussi n'est-il pas d'une importance décisive pour ce qui a trait à l'article 6 par. 1 qu'un privilège ou un intérêt donné qui existe dans un système de droit interne ne soit pas classé ou décrit comme un 'droit' dans ce système. Il est évident, toutefois, que les organes de la Convention ne sauraient créer, par voie d'interprétation de l'article 6 par. 1, un droit matériel qui n'aurait aucune espèce de fondement dans le droit interne de l'Etat en cause. » (rapport Comm. 8.10.80, par. 150; voir également No 8282/78, déc. 14.7.80, D.R. 21 p.109, Kaplan c/Royaume-Uni, rapport Comm. 17.7.80, par. 134, D.R. 21 p. 5).

Contrairement aux affaires examinées jusqu'ici par la Commission (voir No 7443/76, déc. 10.12.76, D.R. 8 p. 216; No 10096/82 non publiée; No 10475/83, déc. 9.10.84, D.R. 39 p. 246) et la Cour européenne des Droits de l'Homme (voir Cour D.H., arrêt Ashingdane du 28 mai 1985, série A n° 93), la disposition de l'article 76 CAA ne confère pas une immunité de juridiction à certains groupes de personnes (par exemple, les militaires ou les malades mentaux dans les affaires précitées), mais exclut d'une *manière générale* toute action pour troubles de la possession ou pour nuisances causés par un avion volant à une altitude raisonnable, indépendamment de la situation du plaignant. La Commission considère que le but et l'effet de l'article 76 CAA est d'exclure en général toute demande éventuelle en réparation pour troubles de la possession ou nuisances, et pas simplement de limiter la compétence des tribunaux civils à certaines catégories d'actions civiles. Le requérant ne peut dès lors pas invoquer en droit anglais un droit matériel à réparation pour les nuisances sonores alléguées. Le simple fait qu'une action pour nuisances sonores causées par un avion n'aurait dès lors aucune chance de réussir, n'équivaut pas à priver le requérant du droit d'accès à un tribunal.

La Commission relève également dans ce contexte que le requérant a lui-même reconnu que si l'article 76 CAA ne devait pas s'appliquer, il faudrait, pour engager une action pour nuisances, prouver un usage déraisonnable. Sa thèse est cependant qu'en dépit des diverses mesures de réduction du bruit prises par les autorités compétentes, les droits que lui garantit la Convention ont été méconnus en raison des nuisances sonores des avions. Dans ces conditions, il ne peut pas être considéré comme clairement établi qu'en droit anglais le requérant pourrait faire valoir devant un tribunal un droit concret s'il n'était pas empêché de le faire par l'article 76 CAA.

Il s'ensuit que ce grief ne révèle aucune apparence de violation des droits et libertés consacrés par la Convention, en particulier par l'article 6 par. 1.

La requête est, sur ce point aussi, manifestement mal fondée au sens de l'article 27 par. 2 de la Convention.

4. Par contre, la Commission estime que le grief selon lequel le requérant a été privé, en ce qui concerne la nuisance sonore des avions, de tout recours effectif devant une instance nationale, pose au regard de l'article 13 de la Convention des questions de droit et de fait tellement complexes qu'il faut, pour les trancher, procéder à un examen au fond.

Par ces motifs, la Commission

**DÉCLARE RECEVABLES**, tous moyens de fond réservés, le grief du requérant selon lequel, en ce qui concerne le bruit des avions, il ne dispose d'aucun recours effectif devant une instance nationale au sens de l'Article 13 de la Convention ;

**DÉCLARE LA REQUÊTE IRRECEVABLE** pour le surplus.