



Doc. 1024

28 août 1959

Réponse au rapport sur la troisième Session de la Commission européenne de l'Aviation civile

Rapport

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Hendrik VOS, Pays-Bas, Groupe socialiste



A. I . Projet de recommandation présenté par la commission économique

L ' Assemblée,

1. Ayant examiné le rapport sur la troisième Session de la Commission européenne de l ' Aviation civile;
2. Félicitant la Commission du travail qu' elle a accompli au cours de sa troisième Session;
3. Exprimant sa gratitude pour la prompte transmission du rapport et la sollicitude dont les suggestions antérieures de l'Assemblée ont fait l' objet;
4. Exprimant l'espoir que la fructueuse coopération qui a été établie avec la C. E. À. C. sera développée davantage
5. Se félicitant des nouvelles recommandations que la Commission a adoptées en matière de facilitation , en particulier de celles concernant le contrôle sanitaire , les documents d ' identité , les cartes d ' embarquement et de débarquement , les services publics aux aéroports et la simplification des licences d'importation et d ' exportation;
6. Se félicitant des propositions de la Commission relatives à la coopération dans le domaine de la formation professionnelle : échange d ' instructeurs , admission de stagiaires étrangers dans les écoles de pilotage, harmonisation des programmes et des méthodes d' instruction , etc. ;
7. Se félicitant de l ' adoption d ' un projet d ' accord multilatéral sur la délivrance et la validation des certificats de navigabilité pour les aéronefs construits dans un pays membre et exportés dans un autre;
8. Soulignant qu'il importe de compléter, signer et ratifier le projet de Convention de l'O. A. C. I. sur certains aspects juridiques de l ' affrètement et de la banalisation , de façon que cet instrument , ainsi que les recommandations de la Commission relatives aux aspects techniques de la banalisation , puissent permettre une rapide amélioration des conditions de banalisation des aéronefs et des équipages entre les entreprises européennes
9. Tenant compte des récents développements dans le domaine de l ' organisation de l ' aviation civile européenne;
10. Regrettant que les efforts en vue d ' aboutir à un accord multilatéral sur les services réguliers soient jusqu ' à présent demeurés infructueux , et estimant qu ' un tel accord revêt la plus haute importance ;
11. Se félicitant de ce que la Commission ait créé un Comité de coordination et de libéralisation , et exprimant l'espoir que, après quelques années de fonctionnement de ce Comité , la préparation d ' un accord multilatéral sur les services réguliers couvrant également les avions à réaction , se révélera possible,
12. Recommande au Comité des Ministres de faire en sorte que les gouvernements membres :
 - a. Mettent en oeuvre les diverses recommandations adoptées par la Commission européenne de l ' Aviation civile au cours de sa troisième Session ou pendant les sessions précédentes , notamment les recommandations mentionnées dans les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 ci-dessus;
 - b. Utilisent au mieux le nouvel appareil institutionnel créé par la Commission pour favoriser l ' harmonisation et la libéralisation de leurs politiques en matière d ' aviation civile et en vue d ' aboutir à un accord multilatéral en matière de libéralisation;
 - c. Examinent la possibilité d ' étendre à tous les pays membres du Conseil de l ' Europe l ' Accord sur le contrôle de l'espace atmosphérique supérieur (« Euro contrôle »);
 - d. Informent aussitôt que possible l ' Assemblée ou la C. E. A. C. des suites données par eux à la présente recommandation.

B. I I . Exposé des motifs par M. VOS

1.

1. La troisième Session de la C.E.A. C. s'est tenue du 9 au 20 mars 1959 à Strasbourg, sur l'invitation de l'Assemblée. Parmi les nombreux points inscrits à l'ordre du jour figurait la Résolution 141 que l'Assemblée a adoptée en octobre 1957. Les divers problèmes soulevés dans ce texte ont été envoyés aux commissions compétentes, qui ont examiné attentivement les propositions de l'Assemblée.

2. Tout en reconnaissant la compétence du Conseil de l'Europe pour les questions générales de facilitation (suppression des formalités de frontière), la C. E. A. C. souligne qu'elle était la seule organisation intergouvernementale compétente dans le domaine particulier de la facilitation aux aéroports. Cette revendication a été admise en ce sens que le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe a invité le comité spécial de hauts fonctionnaires pour la simplification des formalités de frontière à retirer de son ordre du jour la question des formalités aux aéroports. En même temps, la C. E. A. C. a demandé l'appui d'autres organisations en vue de la mise en œuvre de ses recommandations en matière de facilitation aux aéroports ; un paragraphe dans ce sens a donc été inséré dans le projet de recommandation.

3. Grâce à la Résolution 141, le problème des redevances de service passagers a été inscrit à l'ordre du jour de la sous-commission économique de la C. E. A. C. La perception de ces redevances ayant été approuvée par le Conseil de l'O. A. C. I., la Commission a estimé devoir se borner pour l'instant à recommander aux gouvernements membres d'éviter dans toute la mesure du possible qu'elle ne incommoder les passagers. La mise en œuvre des recommandations de la C. E. A. C. en matière de facilitation est en principe soumise tous les deux ans à un contrôle ; étant donné que les redevances de service passagers relèvent effectivement de la facilitation, les suites données à cette recommandation devraient donc être tenues compte dans l'objet d'un rapport.

4. La Résolution 141 reflète l'intérêt que l'Assemblée porte aux propositions formulées au cours de la deuxième Session de la C. E. A. C. pour une coopération plus étroite en matière d'information. Nous avons estimé que l'admission de stagiaires de nationalités différentes dans les mêmes écoles constituait un excellent moyen pour promouvoir l'idée européenne. Cependant, nous avons abordé le sentiment que cette mesure pourrait permettre un emploi plus rationnel du très coûteux matériel d'instruction. À tous les points de vue, il convient donc de se féliciter des nouvelles propositions de la Commission en vue d'une normalisation des programmes et du matériel de formation et d'un échange d'instructeurs — particulièrement pour les pilotes et les opérateurs-radar.

5. Jusqu'à présent, la banalisation des aéronefs et des équipages a été pratiquée en Europe d'une façon limitée. Cependant, à mesure que l'utilisation d'avions à réaction se généralise et que la coopération entre les compagnies aériennes devient plus étroite, cet aspect de la rationalisation est susceptible de revêtir une importance de plus en plus grande. L'O. A. C. I. s'en est rendu compte et, dans un récent rapport sur les incidences économiques de la mise en service des avions long-courriers à réaction, elle déclare que « le problème du maintien d'une rotation convenable du matériel volant et des équipages, sur des routes à faible densité de trafic, et le coût relativement élevé des avions long-courriers à réaction pour faire valoir davantage en évidence la nécessité d'arrangements inter-entreprises, sur la banalisation du matériel volant et des équipages ».

6. Une coopération fructueuse entre les compagnies aériennes par la mise en commun des ressources, des services, etc., rendra également nécessaire une harmonisation des règles et principes adoptés dans le domaine de l'aviation civile. Bien que les annexes à la Convention de Chicago servent de cadre à ces derniers, des différences subsistent d'un pays à l'autre, par exemple en ce qui concerne les codes de navigabilité. Étant donné l'importance capitale que le commerce international de matériel volant ne manque jamais d'acquiescer au cours des cinq prochaines années, quand les sociétés européennes constitueront leurs flottes d'avions à réaction et que les consortiums s'efforceront de normaliser leur équipement, nous avons inséré dans la recommandation un paragraphe relatif à l'adoption d'un projet d'accord sur la délivrance et la validation des certificats de navigabilité pour les aéronefs construits dans un pays membre et exportés dans un autre. Cet accord vise à simplifier le commerce intra-européen de matériel volant. Alors que les gouvernements devraient être invités à mettre l'accord en œuvre aussitôt que possible, il faut reconnaître que son champ d'application demeurera relativement limité tant que les États-Unis n'y adhéreront pas. En outre, s'il est vrai que la Commission a décidé que tous les pays membres de l'O. A. C. I. pourront y adhérer après deux ans, on peut se demander si ce délai n'est pas trop long, voire si la décision de limiter l'accord aux pays de la C. E. A. C. a été judicieuse. En ce qui concerne la question la plus importante de toutes, la libéralisation des services réguliers passagers, fret et courrier, les travaux de la troisième Session se sont

naturellement ressentis des préparatifs en vue de la création d'Air - Union. Bien que — à en juger d'après l'appui donné à une nouvelle proposition néerlandaise formulée au cours de la troisième Session — le nombre des pays en faveur d'un accord multilatéral ait augmenté depuis les sessions précédentes, la Commission a fini par reconnaître qu'il fallait renoncer, pour l'instant, à cette solution. Une méthode différente, fondée sur la création d'un appareil intergouvernemental de consultation permanente, a donc été préconisée par la délégation du Royaume-Uni approuvée par la Commission. La C. E. A. C. vient donc de créer un Comité de coordination et de libéralisation qui se réunira entre les sessions de la C. E. A. C., suivant les besoins. La création du Comité de coordination et de libéralisation reflète sans doute la constatation que le rôle de la Commission sera de plus en plus important dans ces circonstances, et les gouvernements et les parlements ne devraient craindre aucun effort pour assurer que ce nouvel appareil intergouvernemental soit utilisé efficacement.

7. La mise en commun des services d'entretien de la S.A.S. et de la Swissair et la création d'Air - Union ne font évidemment pas qu'il importe moins de suivre de près les politiques des divers gouvernements dans le domaine de l'aviation civile et de favoriser la libéralisation progressive des services aériens. Alors que le statut d'Air - Union implique une répartition des droits de trafic et aboutit donc à une libéralisation des services réguliers entre les pays participants — ce qui devrait permettre de mieux servir le public — les Représentants à l'Assemblée voudront sans doute surveiller de près de tels consortiums internationaux pour que leur puissance accrue ne donne pas lieu à des abus. Il importe absolument de diminuer les tarifs aériens et, bien que le problème soit complexe, c'est en fonction de ce besoin primordial qu'il convient de juger la création de tels consortiums.

8. Il faut encore évoquer deux problèmes relatifs à l'aviation civile européenne dont la Commission ne s'est pas occupée, mais dont la commission économique considère qu'ils méritent une étude extrêmement approfondie. Il s'agit tout d'abord de la situation de la construction aéronautique en Europe. Tout semble indiquer que cette industrie est en passe de se heurter à de graves difficultés. Dans le Royaume-Uni où, il y a quelques années, l'industrie de la construction aéronautique paraissait être tout à fait saine, la situation est très gravement compromise. Les difficultés de l'industrie aéronautique sont liées au coût de la construction des appareils modernes de transport de passagers, notamment des appareils à réaction, à l'impossibilité d'obtenir des commandes suffisamment nombreuses pour garantir une production économique et au récent fléchissement de la production des avions militaires à équipement.

9. L'autre problème est celui des tarifs de transport aérien. Il est inutile d'insister sur les avantages que trouverait le grand public dans une réduction du prix des voyages aériens. Le succès remarquable de la nouvelle classe touristique économique sur les lignes transatlantiques témoigne de l'incidence du prix sur le développement du trafic. La commission économique se propose donc d'examiner, pour autant qu'elle pourra réunir la documentation nécessaire, la façon dont fonctionne actuellement l'I.A.T.A., organisme chargé à l'heure actuelle de fixer les tarifs internationaux pour les principales entreprises de transport aérien du monde. Là encore, la commission espère pouvoir soumettre ses vues à l'Assemblée lorsqu'elle aura achevé l'examen du problème.

10. Enfin, il se pose un problème de procédure, étant donné que la C. E. A. C. n'est responsable ni devant l'Assemblée, ni devant le Comité des Ministres, ni même directement devant les gouvernements européens membres de la Commission, mais devant l'Organisation de l'Aviation civile internationale à Montréal. En outre, certains gouvernements non membres du Conseil de l'Europe sont représentés au sein de la C. E. A. C. Pour assurer que nos propres gouvernements qui sont membres du Conseil de l'Europe aussi bien que de la C. E. A. C. mettent en œuvre les recommandations de la Commission, nous devrions insister, soit pour que nos gouvernements nous rendent compte de leur action par l'unique moyen direct, le rapport que le Comité des Ministres nous adresse à l'ouverture de chaque partie de session, soit pour qu'ils fassent rapport à la C. E. A. C., de manière que les mesures prises par eux puissent être mentionnées dans le rapport de la Commission.