



Doc. 714

10 octobre 1957

Commission européenne de l'Aviation civile

(Deuxième Session, Madrid, 24 avril - 11 mai 1957)

Rapport

Sommaire	TABLE	DES	MATIÈRES
Première partie			
INTRODUCTION - 4			
Question 1 de l'ordre du jour. — Ouverture de la session par le Président de la C. E. A. C; autres déclarations et allocutions.			
Question 2 de l'ordre du jour. — Election du Président et des trois Vice-Présidents.			
Question 3 de l'ordre du jour. — Adoption de l'ordre du jour.			
Question 4 de l'ordre du jour. — Institution de comités et de sous-comités et élection de leurs Présidents.			
2e partie			
FACILITATION - 7			
Question 6 (a) de l'ordre du jour. — Suite donnée aux recommandations antérieures (Recommandations nos 13 à 24 de la Conférence de 1954).			
Question 6 (b) de l'ordre du jour. — Détermination des dispositions propres à accroître la facilitation en Europe.			
Suite donnée aux recommandations antérieures - 8			
Détermination des dispositions à prendre - 8			
Substitution du contrôle par sondage au contrôle systématique en ce qui concerne les documents de bord et les licences - 9			
Suppression des visas (Recommandation nol) - 9			
Acceptation, pour les courts séjours, de la carte, d'identité ou du passeport périmé (Recommandation n° 2) - 10			
Facilitation en matière de mesures de santé publique (Recommandation n° 3) - 11			
Mesures de facilitation du transport des marchandises (Recommandations nos 4 et 5) - 12			
Mesures de facilitation relatives aux passagers et à leurs bagages (Recommandations nos 6 à 10) - 13			
Manutention au sol (Recommandation n° 11). - 17			
Mesures de facilitation relatives à l'entrée et à la sortie des aéronefs (Recommandations nos 12 et 13) - 18			



Élaboration de facilités suffisantes en Europe pour les touristes voyageant par air (Recommandation n° 14) -19

3e partie

QUESTIONS TECHNIQUES - 21

Question 7 de l'ordre du jour. — Questions techniques : Suite donnée aux recommandations antérieures (Recommandations nos 25 à 27 de la Conférence de 1954 et Recommandation n° 5 de la 1re Session de la Commission).

Mise en application des recommandations (Recommandations nos 25 à 27 de la Conférence de 1954 et Recommandation n° 5 de la 1re Session de la Commission) - 21

Questions techniques évoquées par les notes ECAC/2-WP/32, 57 et 73 - 22

Coopération européenne en matière d'entretien des aéronefs (Recommandation n° 15) - 23

Coopération européenne en matière de formation de base du personnel navigant (Recommandation n° 16) - 24

Coopération européenne en matière de formation de base du personnel au sol des services de navigation aérienne (Recommandation n° 17) - 24

Création d'un centre d'expérimentation de la circulation aérienne - 25

Uniformisation des règlements (Recommandation n° 18) - 26

Questions diverses : Longueur des pistes - 26

4e partie

BANALISATION DU MATÉRIEL VOLANT ET VALIDATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE. - 27

Question 5 (c) de l'ordre du jour. — Banalisation du matériel volant :

1. Suite donnée aux recommandations antérieures (Recommandations nos 7 à 12 de la Conférence de 1954 et Recommandations nos 3 et 4 de la 1re Session de la Commission) ; Examen du rapport du Groupe d'étude institué en exécution de la Recommandation n° 4 de la Commission (1955);

2. Nécessité éventuelle de nouvelles dispositions.

Question 8 (b) de l'ordre du jour. — Validation des certificats de navigabilité. Echange de vues sur la nécessité d'un accord multilatéral.

Banalisation du matériel volant :

Suite donnée aux recommandations antérieures - 27

Rapport du groupe d'étude institué en exécution de la Recommandation n° 4 (1955) . - 28

Élaboration d'un accord multilatéral destiné à faciliter les mesures de banalisation. - 29

Recommandations relatives à la banalisation du matériel volant (Recommandations nos 19 à 23) - 30

Validation des certificats de navigabilité - 32

Opportunité d'un accord multilatéral - 32

Procédure d'élaboration de l'accord - 32

Recommandation relative à la validation des certificats de navigabilité (Recommandation n° 24) - 32

5e partie

QUESTIONS ÉCONOMIQUES - 33

Question 5 (a) de l'ordre du jour. — Droits commerciaux. Transports réguliers.

Question 5 (b) de l'ordre du jour. — Droits commerciaux. Transports non réguliers.

Droits commerciaux. Transports réguliers, - 33

Élaboration d'un accord multilatéral sur les transports réguliers en Europe (Recommandation n° 25) - 33-35

Mesures provisoires (Recommandation n° 26) . - 36

Élaboration d'un accord multilatéral sur le transport intraeuropéen des marchandises (Recommandation n° 27) - 37-38

Poste aérienne : situation actuelle et mesures à prendre pour le développement de cette catégorie de transport (Recommandation n° 28) - 39-40

Droits commerciaux. Transports non réguliers - 40

Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports non réguliers en Europe (Recommandation n° 29) - 40-41

Développement du transport aérien non régulier en Europe (Recommandation n° 30) - 42

6« partie

PROGRAMME ET MÉTHODES DE TRAVAIL - 42

Question 8 de l'ordre du jour. — Questions diverses

(a) Examen des relations entre l'Air Research Bureau (A. R. B.) et la Commission.

(c) Programme et méthodes de travail de la C. E. A. C.

Méthodes de travail - 42

Structure du programme de travail - 43 Établissement et révision du programme de travail - 43

Méthodes utilisées pour la préparation et la documentation des questions figurant au programme - 44

Etablissement de l'ordre du jour provisoire d'une session de la C. E. A. C - 45

Périodicité des sessions - 45

Organisation des sessions - 45

Remarques diverses - 46

Examen du programme de travail élaboré lors de la deuxième Session de la C. E. A. C. - 46

Ratification des conventions internationales (Recommandation n° 31) - 49

Examen des relations entre l'Air Research Bureau et la Commission - 49

1. PREMIÈRE PARTIE - Introduction - QUESTION 1 DE L'ORDRE DU JOUR. — Ouverture de la session par le Président de la C. E. A. C. ; autres déclarations et allocutions. - QUESTION 2 DE L'ORDRE DU JOUR. — Élection du Président et des trois Vice-Présidents. - QUESTION 3 DE L'ORDRE DU JOUR. — Adoption de l'ordre du jour. - QUESTION 4 DE L'ORDRE DU JOUR. — Institution de comités et de sous-comités et élection de leurs Présidents.

1. En application d'une décision prise lors de la 2e Session extraordinaire de la Commission européenne de l'Aviation civile (Caracas, 10 juillet 1956) et conformément à la règle 1 du Règlement intérieur, le Président de la Commission a convoqué la 2e Session après avoir consulté les États membres de la Commission et l'Organisation de l'Aviation civile internationale en ce qui concerne la date d'ouverture, le lieu et l'ordre du jour de la session.

2. L'invitation du Gouvernement espagnol de tenir la 2e Session à Madrid ayant été acceptée, la séance d'ouverture a eu lieu en | cette ville le 24 avril 1957.

3. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session (appendice I)¹ lors de la | première séance plénière (2e partie), le 25 avril 1957. Les questions de l'ordre du jour sont groupées sous le titre des Ire à 6e parties. Chaque partie contient les résolutions et recommandations correspondantes de la Commission, précédées de textes approuvés par la Commission et justifiant ces résolutions et recommandations.

4. En application de la règle 4 du Règlement intérieur, le présent rapport est transmis au Conseil de l'A. O. C. L, qui est invité à le communiquer au Conseil de l'Europe. Des exemplaires de ce rapport doivent également être communiqués aux Etats membres de la Commission ainsi qu'aux autres Etats et organismes qui ont été invités à se faire représenter par des observateurs à la 2e Session de la Commission.

5. Les Etats ci-après étaient représentés par des délégations dûment accréditées : Belgique, Danemark, Finlande, France, République Fédérale d'Allemagne, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Turquie et Royaume-Uni. Ces Etats sont parfois désignés dans la suite du rapport sous le nom d'Etats participants.

6. La séance inaugurale de la session a été ouverte le 24 avril, à 17 h 30, dans la salle de l'Assemblée de Y Instituto de Cultura Hispánica de la Cité Universitaire de Madrid, par M. P. M. J. Nottet, Président de la Commission, en présence de M. Rodríguez de Lecea, ministre de l'Air d'Espagne, de M. W. Binaghi, Président du Conseil de l'O. A. C. L, et de M. C. Ljungberg, Secrétaire Général de l'O. À. C. I. Au cours de la deuxième partie de la séance inaugurale, le 25 avril 1957, à 11 heures, M. Luis de Azcárraga (Espagne) a été élu Président de la Commission. Ont été élus Vice-Présidents : M. J. W. F. Backer (Pays-Bas), premier Vice-Président; M. H. Winberg (Suède), deuxième Vice-Président et M. U. Cercel (Turquie), troisième Vice-Président.

7. La Commission n'a pas institué de comité de vérification des pouvoirs, laissant au Secrétariat le soin d'examiner les lettres de créance, mais elle a institué un comité de coordination formé des membres du Bureau de la Commission et des Présidents des divers organes auxiliaires. Deux comités organiques ont été institués : Comité I (questions économiques) et Comité II (facilitation). Le premier n'a pas fonctionné en tant que comité, ayant été subdivisé en deux sous-comités : sous-comité IA (droits commerciaux) et sous-comité IB (banalisation du matériel volant et validation des certificats de navigabilité). Deux groupes d'étude ont été chargés de rendre compte directement à la Commission sur les questions 8 (a) et (c) (examen des relations entre le Bureau des Recherches aériennes et la Commission; programme et méthodes de travail de la C. E. A. C.) et sur la question 7 de l'ordre du jour (questions techniques). La composition du bureau de chacun de ces organes est indiquée ci-après, ainsi que les questions de l'ordre du jour dont ils ont été chargés et le nombre de séances qu'ils ont tenues.²

8. Le Secrétaire de la Commission était M. Edward M. Weld, Secrétaire Général adjoint de l'O. A. C. I. M. A. M. Lester remplissait les fonctions de Secrétaire adjoint, assisté de MM. R. J. Moulton, A. D. Hayward, N. Detière, H. E. Pujade, P. L. Ainley et L. Fielding du Secrétariat de l'O. A. C. I., M. J. P. de Loesch, assisté de M. H. de R. Daigle assurait les services administratifs de la session en collaboration avec M. J. M. Ar-belo, du Ministère de l'Air espagnol. Les services linguistiques étaient sous la direction de M. F. Dufau-Labeyrie. Les services de presse étaient dirigés par M. L. Boussard, chef des services d'information de l'O. A. C. I.

9. Les États contractants de l'O. A. C. I. ci-après étaient représentés par des observateurs : Brésil, Canada, Japon, Libéria, Pakistan, Syrie, États-Unis et Uruguay.

10. Les Organisations internationales ci-après étaient représentées par des observateurs : Conseil de l'Europe, Conférence européenne des Ministres des Transports, Organisation météorologique mondiale, Bureau des Recherches aériennes (A. R. B.), Fédération internationale des Transports aériens privés, Institut du Transport aérien (I. T. A.), Association du Transport aérien international (I. A. T. A.), Association internationale des Courtiers aériens, Association internationale des Constructeurs de Matériel aéronautique, Chambre de Commerce internationale, Fédération internationale des Associations de Pilotes de ligne (I. F. A. L. P. A.), Union internationale des Assureurs aériens.

11. La liste complète des délégués et des observateurs figure à l'appendice 2¹³.

1. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

2. Organe - Président - Secrétaire - Questions
Droits commerciaux (IA) (9 séances) - M. L. de Azcarraga (Espagne) - M. A. M. Lester - 5 (a) et 5 (b)
Banalisation du matériel volant et validation des certificats de navigabilité (IB) (7 séances) - M. L. J. Pedreira (Portugal) - M. A. M. Lester - 5 (c) et 8 (b)
Facilitation (II) (9 séances) - M. L. C. Nash (Royaume-Uni) - M. R. J. Moulton - 6
Groupe d'étude technique (5 séances) - M. R. Bulin (France) - M. H. E. Pujade - 7
Groupe d'étude sur le programme et les méthodes de travail de la C. E. A. C. (10 séances) - M. D. Haguenu - M. D. Haguenu - M. N. Detière - 8 (a) et 8 (c)

3. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

2. DEUXIÈME PARTIE - Facilitation

QUESTION 6 (a) DE L'ORDRE DU JOUR. — Suite donnée aux recommandations antérieures (Recommandations nos 13 à 24 de la Conférence de 1954).

QUESTION 6 (b) DE L'ORDRE DU JOUR. — Détermination des dispositions propres à accroître la facilitation en Europe.

Suite donnée aux recommandations antérieures - [Question 6 (a)]

12. Dès le début de ses travaux, la Commission s'est aperçue qu'il serait utile d'examiner la mise en application en Europe des recommandations de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (Strasbourg, avril-mai 1954) ainsi que de certaines dispositions de l'annexe 9 (3e édition, applicable depuis le 1er mars 1957). Cet examen s'est poursuivi pendant une bonne partie des trois premières séances du Comité de facilitation. Après avoir examiné les notes de travail WP/11 (présentée par le Secrétariat), WP/49 (présentée par le Royaume-Uni) et WP/51 (présentée par la Belgique) et entendu certaines déclarations verbales, le Comité a constaté :

12.1. que la plupart des Etats membres de la Commission avaient déjà largement mis en application les recommandations de Strasbourg et la 3e édition de l'annexe 9 ou qu'ils se préparaient à le faire;

12.2. que les débats avaient été très utiles en fournissant aux délégations l'occasion de procéder à un échange de vues sur les moyens d'arriver à une application complète des diverses normes et pratiques recommandées de l'annexe 9 ainsi que des recommandations de Strasbourg, et d'accroître la facilitation en général;

12.3. que le meilleur moyen de présenter les recommandations particulières de la Commission sur les questions de facilitation serait de les présenter dans le cadre des subdivisions de la question 6 (b) de l'ordre du jour.

Détermination des dispositions à prendre - [Question 6 (b)]

13. En ce qui concerne l'alinéa 2 ci-dessus, la Commission a estimé qu'il serait utile que les spécialistes des douanes, du contrôle des passeports, de la santé publique et autres participent désormais en plus grand nombre aux réunions de la C. E. A. C. et que les recommandations de la C. E. A. C. relatives à la facilitation soient diffusées dans ces milieux spécialisés avant que l'on convoque des réunions de spécialistes de ces domaines en Europe.

14. En ce qui concerne l'alinéa (3) ci-dessus, la Commission a décidé que chaque État membre devrait faire savoir à l'O. A. C. I. d'ici le 1er avril 1958 dans quelle mesure il aura au 1er mars 1958 mis en application sur son territoire européen les recommandations formulées dans le cadre des subdivisions de la question 6 (b) ci-après. Dans le cas où il n'aurait pas mis ces recommandations intégralement en application, il devrait expliquer quelles difficultés il a éprouvées et dire s'il espère pouvoir mettre ces recommandations en application à l'avenir. De son côté l'O. A. C. I. devrait communiquer les renseignements reçus à tous les États membres de la C. E. A. C. dès que possible à partir d'avril 1958.

Substitution du contrôle par sondage au contrôle systématique en ce qui concerne les documents de bord et les licences - [Question 6 (b) (1)]

15. La Commission a noté avec intérêt une note de travail dans laquelle la délégation française exposait les avantages que présenterait le remplacement du contrôle systématique de certains documents d'aéronefs par un sondage occasionnel et indiquait les règlements français à cet égard. Toutefois, les débats ont montré qu'aucun des États membres de la Commission ne procédait plus régulièrement à l'inspection des documents techniques de bord (carnet de route, licences des membres d'équipage, devis de poids, certificat de navigabilité, licence d'appareil radio de bord, certificat d'immatriculation d'aéronef) à chaque arrivée et à chaque départ. Il a donc été décidé qu'une recommandation de la Commission à ce sujet n'était pas nécessaire.

Suppression des visas - [Question 6 (b) (2)]

16. La Commission a rappelé que la Conférence de Coordination des Transports aériens européens avait recommandé (Recommandation n° 13, [Doc. 7575-CATE/I](#)) que les visas soient supprimés dès que possible sur une base de réciprocité, au moyen d'accords bilatéraux ou autres arrangements pour les voyages d'affaires ou de tourisme entre les 19 États qui sont maintenant membres de la C. E. A. C. La Commission a

noté que cette recommandation avait été largement appliquée par les pays intéressés (cf. ECAC/2-WP/13). Par ailleurs, six pays (Danemark, Pays-Bas, Norvège, Suède, Suisse et Royaume-Uni) ont indiqué qu'ils avaient supprimé, par des accords bilatéraux ou autres arrangements, les visas pour toutes les catégories de voyageurs, y compris les immigrants. Étant donné qu'il reste un certain nombre d'accords à négocier avant que tous les visas soient supprimés pour les voyages d'affaires et de tourisme (non immigrants) en Europe, et étant donné que certains accords actuels ne s'appliquent pas à toutes les catégories de touristes au sens de la définition de l'annexe 9 et permettent des séjours allant jusqu'à six mois, la Commission a décidé d'adopter la recommandation suivante :

2.1. RECOMMANDATION N° 1 - Suppression des visas

La Commission,

Considérant que le trafic touristique prend une importance de plus en plus grande et qu'il est appelé à s'accroître notablement avec la mise en service des avions de transport à réaction;

Considérant que la suppression des visas pour les touristes faciliterait grandement l'acheminement de ce genre de trafic,

Prend note des progrès déjà accomplis par les États membres de la Commission en ce qui concerne la suppression des visas,

Invite instamment les États qui ne l'ont pas encore fait, à s'efforcer de supprimer les visas actuellement exigés.

Acceptation, pour les courts séjours, de la carte d'identité ou du passeport périmé - [Question 6 (b) (3)].

La Commission a examiné cette question (cf. ECAC/2-WP/14 et 41) et a conclu qu'au moins en ce qui concerne les pays où il existe une carte nationale d'identité, la facilitation pourrait être considérablement améliorée si ces cartes pouvaient être acceptées au lieu du passeport pour des séjours de courte durée. Le passeport périmé pourrait également constituer un document de voyage suffisant dans ce cas. La Commission a en conséquence adopté la recommandation suivante (une déclaration de la délégation des Pays-Bas sur cette recommandation figure à l'appendice 5) ¹⁴ :

2.2. RECOMMANDATION N° 2 - Acceptation de la carte d'identité ou du passeport périmé

La Commission,

Considérant qu'en général les États imposent moins de formalités aux touristes qu'aux autres voyageurs pour le franchissement des frontières ;

Considérant qu'il convient d'encourager le tourisme, dans l'intérêt des États;

Considérant que plusieurs États membres de la Commission ont déjà accepté comme document de voyage, à défaut de passeports en cours de validité, des cartes d'identité ou des passeports périmés pour des séjours de courte durée,

Recommande que les États membres de la Commission envisagent la possibilité d'accepter des cartes d'identité ou des passeports périmés pour les séjours de courte durée.

Facilitation en matière de mesures de santé publique - [Question 6 (b) (4)]

17. La Commission a étudié le paragraphe 8.2 de l'annexe 9 et noté que huit États membres, en exécution de l'article 104 (d) du Règlement sanitaire international, ont conclu un accord visant à ce qu'un aéronef dont le vol a son origine en un point quelconque de la « zone sanitaire franche » (c'est-à-dire la zone comprenant la Belgique, la France métropolitaine, l'Allemagne, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni) et qui, au cours de ce vol, ne fait escale en aucun point en dehors de cette zone, ne soit pas soumis au contrôle sanitaire à son arrivée en tout autre point de la « zone sanitaire franche ». La Commission est convenue qu'il semblait possible d'étendre cet accord à la totalité de ses dix-neuf États membres, et elle a en conséquence adopté la recommandation suivante :

4. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

2.3. RECOMMANDATION N° 3 - Suppression du contrôle sanitaire aux aéroports

La Commission,

Considérant que huit Etats membres de la Commission ont pris des dispositions pour simplifier le contrôle sanitaire dans une certaine zone appelée « zone sanitaire franche », conformément aux conditions publiées dans le Relevé épidémiologique hebdomadaire n° 5 (1957) de l'Organisation Mondiale de la Santé;

Considérant qu'il semble que tous les Etats membres de la Commission acceptent que cette « zone sanitaire franche » soit étendue à tous leurs territoires en Europe,

Invite instamment les États membres qui ne l'auraient pas déjà fait à s'efforcer de faire incorporer leur territoire dans ladite zone sanitaire franche et à faire savoir à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, à la Commission européenne de l'Aviation civile, à l'Organisation Mondiale de la Santé et au Conseil de l'Europe qu'ils désirent cette incorporation.

Mesures de facilitation du transport des marchandises - [Questions 6 (b) (5)]

18. La Commission a étudié sous tous ses aspects la situation européenne en ce qui concerne l'acheminement des marchandises en transit (ECAC/2-WP/19), en tenant compte en particulier des documents, des inspections ou contrôles nécessaires ainsi que des nécessités d'écoulement et des installations requises pour faciliter l'acheminement de cette catégorie de trafic. Il a été généralement reconnu que les marchandises transportées par air, qui passent en transit à travers un pays, ne sont pas introduites, au sens pratique du terme, dans le pays en question. Bien que quelques États membres de la C. E. A. C. (notamment l'Irlande et la Suisse) aient poussé à l'extrême les mesures de facilitation en matière de marchandises en transit aérien, en ce sens qu'aucun document et aucun examen ne sont nécessaires et que ces marchandises sous contrôle peuvent être transbordées d'un avion à un autre ou transférées d'une entreprise de transport aérien à une autre sans formalité, et bien qu'un certain nombre d'autres pays aient fait des progrès sensibles dans cette voie, le besoin général n'en subsiste pas moins d'améliorer la situation sur de nombreux aéroports européens. Aussi la Commission a-t-elle adopté la recommandation ci-après :

2.4. RECOMMANDATION N° 4 - Simplification des formalités de transbordement des marchandises

La Commission,

Considérant que les formalités dont s'accompagne le transbordement d'une quantité toujours croissante de marchandises aux aéroports internationaux sont dans de nombreux cas d'une complexité excessive et provoquent des retards inutiles ;

Considérant que les marchandises en transit ne sont pas, en fait, introduites sur le territoire du pays où a lieu le transbordement,

Recommande que ses Etats membres simplifient le plus tôt possible leurs formalités de transbordement en réduisant au strict minimum le nombre des documents et les contrôles douaniers, à seule fin de permettre d'accélérer le plus possible le transport international des marchandises par air.

Au cours du débat général sur cette question de l'ordre du jour, il s'est également avéré que les aéroports importants de l'Europe n'étaient pas encore tous dotés de magasins en douane. La Commission a donc décidé d'adopter la recommandation suivante :

2.5. RECOMMANDATION N° 5 - Création de magasins sous douane

La Commission,

Considérant que les aéronefs ne peuvent transporter que des quantités restreintes de produits destinés à la consommation (tabac, spiritueux, etc.);

Considérant qu'il est souhaitable d'éviter le travail qu'entraîne, lorsque de tels produits sont importés, la perception de droits et le remboursement ultérieur de ces droits ;

Considérant que la création aux aéroports de magasins sous douane réservés aux entreprises de transport aérien aide à surmonter de telles difficultés,

Recommande que les Etats membres de la Commission qui n'ont pas encore pris de dispositions en vue de la création, aux aéroports, de magasins sous douane pour les produits destinés à la consommation à bord des aéronefs, envisagent de le faire dès que possible.

Mesures de facilitation relatives aux passagers et à leurs bagages - [(Question 6 (b) (6))]

19. La Commission a constaté que des difficultés se présentent encore lorsqu'il s'agit de remplir les documents relatifs aux enfants non accompagnés. Les enfants, particulièrement lorsqu'ils sont très jeunes, peuvent éprouver des difficultés à remplir une formule relativement simple soit par ignorance, soit parce qu'ils ne comprennent pas ce que l'on exige d'eux, soit encore en raison de difficultés linguistiques. C'est pourquoi la Commission a adopté la recommandation ci-après :

2.6. RECOMMANDATION N° 6 - Suppression des formalités pour les enfants

La Commission,

Considérant que quelques pays européens exigent encore que les enfants non accompagnés remplissent les mêmes documents que les adultes;

Considérant que ces enfants peuvent éprouver des difficultés à remplir lesdits documents ;

Considérant que le personnel de cabine doit fréquemment passer beaucoup de temps à les aider à remplir ces documents et que les tâches courantes de ce personnel risquent d'en souffrir;

Considérant qu'en ce qui concerne les formalités de congé il est peu probable que des enfants d'âge scolaire présentent un danger pour la sécurité intérieure d'un Etat,

Recommande que les Etats membres de la Commission dont les règlements exigent que les enfants non accompagnés de moins de seize ans remplissent les documents de congé, renoncent à cette exigence.

20. Dans le cadre de cette question, la Commission a également fait le point de la situation en ce qui concerne le congé des bagages au départ et à l'arrivée et des bagages non accompagnés. Elle a constaté notamment que, bien que certains Etats aient réalisé quelques progrès quant aux formalités relatives à ces trois catégories de bagages, il reste place pour de nouvelles améliorations, indispensables avant la mise en service prochaine d'avions à réaction d'une capacité pouvant atteindre 150 passagers. En conséquence, la Commission a adopté les trois recommandations ci-après :

2.7. RECOMMANDATION N° 7 - Inspection des bagages au départ

La Commission,

Considérant que six de ses États membres ont déjà supprimé l'inspection des bagages au départ;

Considérant que plusieurs autres États membres appliquent intégralement les dispositions du paragraphe 3.16 de l'annexe 9, c'est-à-dire qu'ils procèdent habituellement à l'inspection des bagages au départ par contrôle sélectif ou par sondage;

Considérant que néanmoins la mise en service d'avions à réaction de grande capacité exigera de nouveaux efforts pour simplifier les formalités de congé des bagages au départ, lorsque ces formalités n'ont pas été complètement supprimées,

Recommande que ceux de ses États membres qui n'ont pas encore complètement supprimé l'inspection des bagages au départ envisagent la mise au point de méthodes d'inspection par contrôle sélectif ou par sondage qui permettent de supprimer la manutention séparée de certains bagages au sol aux fins d'inspection et évitent toute méthode qui implique l'apposition sur ces bagages d'étiquettes gommées.

2.8. RECOMMANDATION N° 8 - Inspection des bagages à l'arrivée

La Commission,

Considérant qu'avec l'entrée prochaine en service d'avions d'une capacité de 150 passagers, de nouvelles méthodes plus rapides devront être employées pour le déchargement des bagages à l'arrivée et leur admission par les agents des douanes;

Considérant qu'à la simplification de formalités d'inspection des bagages à l'arrivée est liée la question des tolérances uniformes pour les touristes aériens qui constituent la grande majorité des voyageurs, et que la Convention des Nations Unies sur les facilités douanières en faveur du tourisme, signée le 4 juin 1954, établit cette uniformité,

Recommande

1. que les États membres et leurs exploitants étudient et mettent en pratique de nouvelles méthodes permettant d'accroître la rapidité de la manutention et des formalités d'admission des bagages à l'arrivée, en tenant compte notamment des possibilités mentionnées au paragraphe 3.16 de l'annexe 9, permettant en outre d'éviter l'ouverture obligatoire de tous ces bagages et d'améliorer l'acheminement du trafic et la disposition des installations;
2. que ceux des États membres qui ne l'ont pas encore fait adhèrent dès que possible à la Convention des Nations Unies sur les facilités douanières en faveur du tourisme, signée le 4 juin 1954.

2.9. RECOMMANDATION N° 9 - Bagages non accompagnés

La Commission,

Considérant que le paragraphe 4.13 de l'annexe 9 spécifie que les bagages non accompagnés seront considérés comme bagages et non comme marchandises pour les formalités de congé lors du passage en douane;

Considérant que l'O. A. C. I. a signalé que le volume de ce trafic croît constamment,

Recommande que ses Membres

1. en ce qui concerne les formalités douanières, considèrent comme effets personnels du passager tous les bagages, accompagnés ou non;
2. lorsqu'ils établiront les plans d'une nouvelle aérogare ou les plans de réaménagements d'une aérogare existante, prévoient des locaux destinés à l'entreposage des bagages non accompagnés à l'intérieur du bâtiment de l'aérogare;
3. prennent des dispositions pour que les exemptions de droits et les tolérances relatives à certains articles transportés dans les bagages accompagnés soient également applicables lorsque ces articles se trouvent dans des bagages non accompagnés.

21. En outre, la Commission a noté les progrès remarquables qui ont été réalisés par treize des dix-neuf États membres de la C. E. A. C. dans la suppression du manifeste de passagers depuis l'adoption en 1954 par la Conférence de Coordination des Transports aériens européens de la Recommandation n° 21. Elle a reconnu en même temps que ces mesures de simplification ne pouvaient être pleinement mises à profit par les passagers ou les compagnies aériennes que si tous les autres États membres de la C. E. A. C. prenaient des mesures analogues de façon que soit réalisée l'uniformité pour les vols intraeuropéens effectués entre leurs territoires. La Commission a donc adopté la recommandation suivante :

2.10. RECOMMANDATION N° 10 - Suppression des manifestes de passagers

La Commission,

Considérant que, dans l'intérêt de la facilitation, il est souhaitable de réduire au minimum toutes les formalités imposées par les autorités publiques en ce qui concerne la présentation de déclarations pour l'admission et le congé des aéronefs, des passagers et des bagages;

Considérant que la présentation de listes nominatives de passagers n'est généralement pas obligatoire en Europe pour les transports de sur-face;

Considérant que la préparation des copies du manifeste de passagers à remettre aux autorités publiques impose un travail supplémentaire considérable aux transporteurs aériens, tend à augmenter la durée d'immobilisation des aéronefs au sol et deviendra pratiquement impossible avec la mise en service d'aéronefs de plus gros tonnage transportant un nombre de passagers nettement plus élevé qu'à l'heure actuelle;

Considérant que treize États européens ont supprimé, ou sont sur le point de supprimer, toute formalité de présentation des manifestes de passagers pour les vols intraeuropéens ;

Considérant que les avantages résultant de cette simplification ne se feront sentir pleinement que si tous les Etats membres de la C. E. A. C. prennent des mesures analogues de manière à uniformiser les méthodes suivies dans leurs territoires pour tous les vols intraeuropéens;

Considérant qu'il est entendu qu'à défaut de manifestes de passagers, les transporteurs aériens seront toujours disposés à fournir, dans un délai de quelques heures, la liste nominative des passagers pour un vol donné, lorsque les autorités publiques exigent une telle liste dans des cas exceptionnels;

Considérant qu'aux termes du paragraphe 2.3.1 de l'annexe 9 (troisième édition), il est recommandé à l'exploitant d'indiquer simplement sur la déclaration générale le nombre des passagers embarqués ou débarqués à chaque point d'embarquement ou de débarquement,

est recommandé à l'exploitant d'indiquer simplement sur la déclaration générale le nombre des passagers embarqués ou débarqués à chaque point d'embarquement ou de débarquement,

Manutention au sol - [Question 6 (b) (7)]

22. La Commission a entendu des déclarations de plusieurs délégations ainsi que de l'observateur de l'I. T. A. (ECAC/2-WP/35), de l'observateur de l'I. A. T. A. (ECAC/2-WP/25) et du secrétaire au sujet des mesures propres à améliorer la circulation des aéronefs et de leur chargement ainsi que la manutention au sol en général. L'attention de la Commission s'est portée particulièrement sur les points suivants : (1) l'importance de prévoir des bâtiments d'aérogares qui puissent être adaptés à l'évolution des conditions sans avoir recours à de fréquentes constructions nouvelles; (2) l'importance de concevoir les bâtiments d'aérogares d'un point de vue utilitaire plus que d'un point de vue esthétique. En vue d'améliorer l'écoulement du trafic et les installations aux aéroports internationaux, la Commission a adopté la recommandation suivante :

2.11. RECOMMANDATION N° 11 - Ecoulement du trafic et installations aux aéroports internationaux

La Commission,

Considérant que l'expérience a montré que les progrès les plus marquants dans le domaine de la facilitation s'obtiennent généralement par la méthode qui consiste à examiner chaque catégorie de trafic et à déterminer les mesures essentielles pour l'acheminer rapidement, en ce qui concerne (1) les documents, (2) l'inspection et le contrôle et (3) l'écoulement du trafic et les dispositions à adopter pour les installations;

Considérant que l'écoulement du trafic et les dispositions adoptées pour les installations influent souvent, non seulement sur le nombre des documents et des inspections ou des contrôles nécessaires, mais encore sur la durée de l'immobilisation au sol et sur l'importance des opérations au sol aux aéroports en général,

Recommande que les Etats membres procèdent à l'examen des conditions d'écoulement du trafic et des dispositions relatives aux installations qui sont nécessaires à chaque catégorie de trafic dans chacun des bâtiments des aérogares internationales les plus importantes et, dans tous les cas où cet examen conduit à des résultats concrets faisant l'objet de comptes rendus publiés, qu'ils communiquent ces comptes rendus aux autres Etats membres de la Commission et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Mesures de facilitation relatives à l'entrée et à la sortie des aéronefs - [Question 6 (b) (8)]

23. La Commission a constaté que certains de ses Etats membres n'ont pas encore mis intégralement en application le paragraphe 2.18 de la troisième édition de l'annexe 9 et que chacun de ces Etats a notifié des dérogations présentant un caractère différent. Elle a estimé qu'il serait très utile aux exploitants d'aéronefs commerciaux ou privés n'assurant pas des services réguliers de voir réaliser à tout le moins une normalisation dans toute l'Europe sur la base fournie par le paragraphe 2.18 de l'annexe 9, et elle a en conséquence adopté la recommandation suivante :

2.12. RECOMMANDATION N° 12 - Admission temporaire d'aéronefs non réguliers

La Commission,

Considérant qu'il est souhaitable d'appliquer, dans toute la mesure du possible, aux aéronefs autres que ceux des services réguliers le régime douanier libéral déjà en vigueur pour l'importation temporaire des aéronefs des services réguliers,

Recommande que les Etats membres autorisent l'admission temporaire des aéronefs commerciaux et privés autres que ceux des services réguliers sans que le propriétaire ou l'exploitant soient obligés de déposer une caution ou de fournir une garantie aux autorités douanières; s'il ne leur est pas possible d'accorder cette exemption sans limite de durée, l'admission devrait être autorisée conformément aux dispositions du paragraphe 2.18 de l'annexe 9.

24. Dans le cadre de cette question de l'ordre du jour, la Commission a également étudié l'utilisation des documents de congé à des fins statistiques; une importante majorité des délégations présentes a exprimé l'avis que les États membres de la Commission devraient envisager de tirer ces statistiques de sources autres que les documents de congé et que le moyen choisi ne devrait pas avoir de répercussions sur les formalités de congé des aéronefs et de leur chargement ni sur le temps nécessaire à ces formalités. La Commission a donc adopté la recommandation suivante : (Une déclaration des délégations française et italienne sur cette recommandation figure à l'appendice 5)¹⁵ :

2.13. RECOMMANDATION N° 13 - Utilisation des documents de congé à des fins statistiques

La Commission,

Considérant que la suppression ou la simplification des documents de congé, notamment au moment de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, est un des objets principaux de la facilitation;

Considérant qu'à cet égard, l'Accord général sur les Tarifs douaniers et le Commerce (G. A. T. T.) recommande que, lorsque des renseignements statistiques sont exigés par des gouvernements, ils soient autant que possible extraits des documents de douane et autres que l'exportateur ou l'importateur établit normalement pour la douane (cf. annexe 9, appendice 8)¹⁶;

Considérant que, conformément au vœu exprimé dans l'annexe 9, un certain nombre d'États ont déjà renoncé à exiger le manifeste de passagers et la carte d'embarquement /débarquement et que la suppression d'autres documents de congé est envisagée;

Considérant que certains États exigent, à des fins uniquement statistiques, des documents dont la présentation influe sur les formalités de congé et sur leur durée,

Estime que les documents de congé n'ont pas un caractère suffisamment permanent et que leur emploi n'est ni suffisamment généralisé, ni suffisamment uniforme pour qu'ils constituent une source satisfaisante de statistiques,

Recommande que les États membres de la Commission, s'ils ont besoin de renseignements statistiques, envisagent de les tirer de sources autres que les documents de congé et fassent en sorte que le moyen choisi dans ce but n'ait pas de répercussions sur les formalités de congé des aéronefs et de leur chargement ni sur le temps nécessaire à ces formalités.

Élaboration de facilités suffisantes en Europe pour les touristes voyageant par air - [Question 6 (b) (9)]

25. La Commission a constaté, en ce qui concerne son programme de facilitation, que le développement du trafic touristique européen dépend essentiellement de trois facteurs :

26. simplicité des formalités d'admission (facilitation) ; (2) équipement et attrait touristiques (facilités et hébergement suffisants, hôtels, monuments, points d'intérêt, etc.); (3) publicité et propagande. La Commission a noté avec grand intérêt la note ECAC/2-WP/38 présentée par l'Institut de Transport aérien (I. T. A.), qui appelle l'attention sur le fait que le développement du transport aérien rendu possible par la mise en service d'avions à réaction risque d'être freiné par l'absence de facilités hôtelières suffisantes en Europe; elle a noté également la résolution adoptée le 25 octobre 1956 par l'Union internationale des Organismes officiels de Tourisme qui souligne les mesures que pourraient prendre les États à ce propos (cf. appendice 6)¹⁷. La Commission a donc adopté la recommandation suivante :

2.14. RECOMMANDATION N° 14 - Equipement hôtelier pour l'ère de la réaction

La Commission,

5. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

6. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

7. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

Considérant que la mise en service d'avions à réaction de grande capacité et volant à des vitesses accrues augmentera sensiblement le trafic touristique en Europe;

Considérant que la Commission se charge de prendre un certain nombre de mesures dans le domaine de la facilitation afin de simplifier les formalités d'admission, entre autres pour encourager le tourisme, ce qui est dans l'intérêt des États membres de la C. E. A. C.;

Considérant que certains éléments tendent à laisser prévoir que l'équipement hôtelier actuel ne répondra plus, à la suite de la mise en service d'avions à réaction, aux besoins créés par l'affluence, en Europe, de touristes voyageant par air;

Considérant que l'Union internationale des Organismes officiels de Tourisme a récemment étudié ce problème,

Invite instamment les États membres de la Commission à envisager l'opportunité et la possibilité de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que l'équipement hôtelier soit suffisant pour faire face à l'accroissement du trafic touristique auquel on peut s'attendre à la suite de la mise en service d'avions à réaction et que, à ce propos, ils envisagent de prendre, en totalité ou en partie, les mesures mentionnées dans la résolution de l'Union internationale des Organismes officiels de Tourisme en date du 25 octobre 1956.

3. TROISIÈME PARTIE - Questions techniques

QUESTION 7 DE L'ORDRE DU JOUR. — Questions techniques : Suite donnée aux recommandations antérieures (Recommandations n°3 25 à 27 de la Conférence de 1954 et Recommandation n° 5 de la Ire Session de la Commission)

27. La Commission a décidé de répartir son travail sous deux rubriques principales :

27.1. Examen des progrès réalisés dans la mise en application des recommandations techniques de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens et de la première Session de la C. E. A. C, notamment des Recommandations nos 25, 26 et 27 du [Document 7575](#) et de la Recommandation n° 5 du [7576](#) (Question 7 de l'ordre du jour proprement dite; cf. paragraphes 28 et 29 ci-après).

27.2. Examen des problèmes techniques évoqués par les notes ECAC/2-WP/32, ECAC/2-WP/57 et ECAC/2-WP/73 (questions diverses). Au sujet de chacune des questions reprises aux paragraphes 5 et 6 de la note ECAC/2-WP/32 et dans la note ECAC/2-WP/57, le groupe d'étude technique a été invité par le président du groupe d'étude sur le programme et les méthodes de travail de la C. E. A. C. à répondre aux trois questions posées dans la note ECAC/2-WP/74 (cf. paragraphes 30 à 35 ci-après).

Mise en application des Recommandations nos 25, 26 et 27 du Document 7575 et de la Recommandation n° 5 du Document 7676

28. *28.1 Recommandation n° 25 du [Document 7575](#). La Commission a noté que la suppression des insuffisances graves dans la mise en application des plans régionaux de l'O. A. C. I. était une tâche du ressort de l'O. A. C. I. Dans le cas particulier des insuffisances de la région EUM (région Europe-Méditerranée), elle a noté que le dernier rapport sur les mesures déjà prises et celles qui restent à prendre était présenté dans la note AN-WG/IMP 92 (7° rapport sur les insuffisances dans la région EUM, en date du 22 mars 1957). En outre, elle a noté que le plan régional EUM avait besoin d'un remaniement sensible en raison des importants changements survenus dans les besoins d'exploitation et qu'un plan essentiellement nouveau serait élaboré lors de la quatrième Réunion régionale de Navigation aérienne EUM qui se tiendra prochainement. La Commission a donc estimé que, pour l'instant, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures en dehors des dispositions normales prises par TO. A. C. I.*

28.2 Recommandation n° 26 du [Document 7575](#). La Commission a noté que les progrès réalisés dans la mise en oeuvre des installations et services de radiotéléphonie air-sol dans la région EUM étaient exposés dans la note ECAC/2-WP/66. Elle a estimé que, dans l'ensemble, la situation évoluait de manière satisfaisante. En ce qui concerne les difficultés qui restaient à résoudre, particulièrement au sujet de la diffusion des renseignements météorologiques d'exploitation, il y avait tout lieu de s'attendre à ce que la quatrième Réunion régionale de Navigation aérienne EUM prenne les dispositions nécessaires.

28.3 *Recommandation n° 27 du Document 7575.* Comme la *Recommandation n° 27* se borne à un examen de la situation et à l'obtention de renseignements des usagers au sujet des services actuels d'exposé verbal avant et après le vol, la Commission, après avoir examiné la note ECAC/2-WP/27, a reconnu que la mise en application était maintenant intégralement réalisée. Elle a noté avec satisfaction que l'O. A. C. I. avait décidé de continuer à prendre des dispositions en vue de fournir des indications destinées à servir de guide et de nature à favoriser l'uniformité mondiale.

28.4 *Recommandation n° 5 du Document 7676.* Tenant compte du fait que l'utilisation de l'hélicoptère pour les services commerciaux ne s'était développée que dans une faible mesure depuis sa première Session, la Commission a examiné la suite donnée par l'O. A. C. I. à cette recommandation telle qu'elle est indiquée dans la note ECAC/2-WP/29 et a estimé que les mesures prises étaient suffisantes pour le moment.

29. La Commission n'a pas jugé nécessaire de formuler une recommandation à ce sujet.

Questions techniques évoquées par les notes ECAC/2-WP/32, ECAC/2-WP/57 et ECAC/2-WP/73

30. Ces questions font l'objet des paragraphes 31 à 35 ci-après.

Coopération européenne en matière d'entretien des aéronefs :

31. 31.1 *Définition du problème.* Lorsque les arrangements[^] sont conclus entre compagnies aériennes d'États différents concernant l'entretien des aéronefs, des problèmes peuvent se poser sur les points suivants :

- a. *Maintien de l'aptitude au vol des aéronefs en cas d'entretien, de révisions ou d'inspections périodiques effectués par des agents étrangers;*
- b. *Acceptation réciproque des licences du personnel et validation de ces licences par les États intéressés;*
- c. *Reconnaissance par les États d'ateliers et d'organismes spécialisés dans la révision et l'entretien des aéronefs.*

31.2 *Opportunité de maintenir la question au programme de travail de la C. E. A. C.* La Commission a décidé que la question devrait être maintenue au programme de travail de la C. E. A. C.

31.3 *Méthode proposée.* La Commission a estimé que, en attendant que de nouvelles circonstances justifient une attitude différente, le problème de la coopération européenne en matière d'entretien des aéronefs pourrait être résolu de façon satisfaisante par l'adoption et la mise en application de la recommandation ci-après :

3.1. RECOMMANDATION N° 15 - Entretien des aéronefs

La Commission recommande

1. que les États prennent toutes mesures qui pourraient être nécessaires en vue d'éliminer les difficultés qu'éprouveraient les entreprises de transport aérien en raison de l'application des réglementations nationales sur l'entretien des aéronefs en dehors du territoire de l'État d'immatriculation;
2. que chaque État communique aux autres États, par l'intermédiaire de l'O. A. C. I., des renseignements détaillés sur les règlements relatifs à l'entretien, en particulier l'entretien en dehors du territoire de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

La Commission observe que, si les renseignements visés à l'alinéa (2) ci-dessus indiquaient que de graves difficultés risquent encore de surgir, il lui appartiendrait de rechercher des méthodes propres à éliminer ces difficultés.

Coopération européenne en matière de formation de base du personnel navigant

32. 32.1 *Définition du problème.* Par formation de base, il faut entendre les études aboutissant à la délivrance des différentes licences de base du personnel navigant, à l'exclusion de toutes qualifications ultérieures de types d'aéronefs. Dans ce cadre, le problème se ramène à l'étude des possibilités de coordonner l'utilisation des moyens d'instruction.

32.2 *Opportunité d'inscrire la question au programme de travail de la C. E. A. C. La Commission a décidé que la question devrait être inscrite au programme de travail de la C. E. A. C. Elle a noté que cette question ne paraissait pas rentrer dans le cadre des activités actuelles de l'O. A. C.*

32.3 *Méthode proposée. La Commission a estimé que cette question devrait être confiée à un groupe d'étude auquel serait confié un mandat approprié. En conséquence, elle a formulé la recommandation ci-après :*

RECOMMANDATION N° 16 - Formation de base du personnel navigant La Commission recommande d'instituer un groupe d'étude chargé de faire rapport sur la coopération à l'échelle européenne au sujet de la formation de base du personnel navigant, et de confier à ce groupe les tâches suivantes :

32.1. *analyse des programmes d'études exigés dans les Etats membres pour l'obtention des licences du personnel navigant, et éventuellement des règlements et pratiques connexes;*

32.2. *analyse des moyens d'instruction disponibles dans les États membres;*

32.3. *examen de la possibilité de coordonner l'utilisation des moyens d'instruction et élaboration de recommandations en vue de leur utilisation en coopération.*

32.4 *La Commission a estimé que le fait qu'un groupe d'étude de la C. E. A. C. serait chargé d'examiner le problème général ci-dessus ne serait pas incompatible avec la conclusion d'arrangements à une plus petite échelle dans ce domaine, sur le plan bilatéral ou multilatéral, entre certains États européens.*

Coopération européenne en matière de formation de base du personnel au sol des services de navigation aérienne

33.

33.1 *Définition du problème. Le problème consiste à étudier les possibilités d'uniformiser les méthodes d'instruction et de coordonner l'utilisation des moyens d'instruction pour certaines catégories du personnel au sol des services de navigation aérienne.*

33.2 *Opportunité d'inscrire la question au programme de travail de la C. E. A. C. La Commission a estimé que cette question devrait être inscrite au programme de travail de la C. E. A. C.*

33.3 *Méthode proposée. La Commission a estimé que cette question devrait être confiée à un groupe d'étude auquel serait confié un mandat approprié. En conséquence, elle a formulé la recommandation ci-après :*

RECOMMANDATION N° 17 Formation du personnel au sol des services de navigation aérienne La Commission recommande d'instituer un groupe d'étude chargé de faire rapport sur la coopération à l'échelle européenne au sujet de la formation du personnel au sol des services de navigation aérienne, et de confier à ce groupe les tâches suivantes :

33.1. *détermination des catégories de personnel au sol des services de navigation aérienne pour la formation desquelles la coopération européenne est souhaitable;*

33.2. *analyse des programmes d'études adoptés par les Etats membres pour la formation de ces catégories de personnel au sol;*

33.3. *analyse des moyens d'instruction existant dans chaque pays;*

33.4. *examen de la possibilité de coordonner l'utilisation des moyens d'instruction et élaboration de recommandations en vue de leur utilisation en coopération.*

33.4 *La Commission a estimé que le fait qu'un groupe d'étude de la C. E. A. C. serait chargé d'examiner le problème général ci-dessus ne serait pas incompatible avec la conclusion d'arrangements à une plus petite échelle dans ce domaine, sur le plan bilatéral ou multilatéral, entre certains Etats européens.*

Création d'un centre d'expérimentation de la circulation aérienne - (Note ECAC/2-WP/57)

34. *La Commission a noté avec intérêt l'idée évoquée dans la note ECAC/2-WP/57 concernant la création d'un centre d'expérimentation de la circulation aérienne, mais elle a estimé qu'il était prématuré d'inscrire cette question au programme de travail de la C. E. A. C.*

Uniformisation des règlements - (ECAC/2-WP/73)

35. En réponse à une demande du président du groupe d'étude sur le programme et les méthodes de travail de la C. E. A. C., le groupe d'étude technique a noté avec intérêt la proposition présentée dans la note ECAC/2-WP/73 de créer un groupe d'étude chargé d'étudier le problème de l'uniformisation des règlements relatifs au personnel navigant, à l'exploitation technique des aéronefs et à la navigabilité. Sur la recommandation du groupe d'étude technique, la Commission a estimé que le groupe proposé pour étudier la formation du personnel navigant devrait examiner selon les besoins les règlements des divers Etats sur la délivrance des licences au personnel navigant. Elle n'a pas jugé nécessaire pour le moment d'instituer un groupe d'étude pour les autres questions. Elle est toutefois convenue qu'il y aurait avantage à s'assurer s'il existe d'autres problèmes résultant du défaut d'uniformité des règlements relatifs à la circulation aérienne et à l'exploitation technique des aéronefs. Elle a donc proposé l'adoption de la recommandation suivante :

3.2. RECOMMANDATION N° 18 - Uniformisation des règlements

La Commission recommande que chaque Etat membre communique aux autres Etats membres, par l'intermédiaire de l'O. A. C. I., des renseignements sur les difficultés qu'il éprouverait en raison du défaut d'uniformité dans les règlements régissant la circulation aérienne et l'exploitation technique des aéronefs.

La Commission observe que si les renseignements ainsi obtenus révélaient l'existence de difficultés graves, il lui appartiendrait d'examiner les dispositions à prendre pour les éliminer.

Questions diverses

Longueur des pistes - (ECAC/2-WP/37)

36. La Commission, par l'intermédiaire de son groupe d'étude technique, a examiné avec intérêt la note ECAC/2-WP/37 présentée par l'Institut du Transport aérien (I. T. A.) et a noté que cette question a été traitée lors de la sixième Session de la Division A. G. A. et a été supprimée de l'ordre du jour de la Commission.

4. QUATRIÈME PARTIE - Banalisation du matériel volant et validation des certificats de navigabilité

QUESTION 5 (c) DE L'ORDRE DU JOUR. — Banalisation du matériel volant :

1. Suite donnée aux Recommandations antérieures (Recommandations nos 7 à 12 de la Conférence de 1954 et Recommandations nos 3 et 4 de la première Session de la Commission); examen du rapport du groupe d'étude institué en exécution de la Recommandation n° 4 de la Commission (1955);
2. Nécessité éventuelle de nouvelles dispositions.

QUESTION 8 (b) DE L'ORDRE DU JOUR. — Validation des certificats de navigabilité. Echange de vues sur la nécessité d'un accord multilatéral.

Banalisation du matériel volant

Suite donnée aux recommandations antérieures

37. D'après les renseignements obtenus par la Commission, les recommandations formulées au sujet de la banalisation du matériel volant lors des deux conférences antérieures de Strasbourg ont été dans une large mesure appliquées. Les gouvernements des Etats membres de la C. E. A. C. semblent, en grande partie, d'accord pour favoriser les arrangements de banalisation du matériel volant et un certain nombre d'arrangements de ce genre ont été effectivement conclus dans la région européenne. Il a été observé que certaines difficultés pratiques risquaient de surgir à propos de la banalisation sans équipage en raison de différences dans les règlements nationaux en ce qui concerne l'exploitation des aéronefs. C'est pourquoi il a été suggéré qu'un effort soit tenté pour uniformiser ces règlements dans la région européenne. Toutefois, il a été décidé qu'une telle uniformisation risquait d'entraîner du retard en raison de la difficulté qu'il y aurait à modifier les règlements en temps voulu et qu'au surplus une telle proposition dépassait le cadre de la banalisation du matériel volant.

38. En exécution de la Recommandation n° 3 de la session de 1955, le Conseil de l'O. A. C. I. a pris des dispositions pour que l'étude des problèmes que posent l'affrètement et la location des aéronefs, actuellement entreprise par son Comité juridique, englobe l'examen des problèmes qui se posent lorsque, en cas de banalisation d'aéronefs sans équipage, certaines fonctions qui incombent à l'Etat d'immatriculation sont transférées à l'Etat dont relève l'exploitant de l'aéronef. Le Comité juridique n'a pas encore terminé l'étude de ces problèmes, mais la Commission a été saisie d'un rapport du sous-comité juridique institué pour entreprendre cette étude et a reçu un compte rendu verbal officieux du président du Comité juridique sur les

conclusions, provisoires formulées jusqu'ici. La Commission a noté que d'après ces conclusions provisoires, la banalisation de matériel volant qui pourrait être jugée utile dans la région européenne ne semble pas devoir soulever, par rapport à la Convention de Chicago, des difficultés juridiques telles qu'elles nécessiteraient soit d'amender la convention, soit d'établir une convention spéciale. Une déclaration du conseiller juridique de l'I. A. T. A. au sujet de la Convention de Chicago aboutit aux mêmes conclusions. La Commission tient à signaler combien toutes ces contributions à ses travaux lui ont été utiles.

Rapport du groupe d'étude institué en exécution de la Recommandation n° 4 (1955)

39. La Commission a examiné en détail le rapport présenté par le groupe d'étude institué en exécution de la Recommandation n° 4 de la session de 1955 (cf. appendice 3)¹⁸. Elle a été dans l'ensemble d'accord sur les propositions du groupe d'étude sauf en ce qui concerne certaines questions relatives à l'application des règles de l'I. A. T. A. pour le transport par air des articles réglementés, l'adoption d'un code uniforme de performances des aéronefs et la nécessité d'une étude, par les experts en navigabilité, des arrangements relatifs à certains aspects de l'entretien des aéronefs.

40. La proposition tendant à une adoption générale des règles de l'I. A. T. A. dans les règlements nationaux au sujet du transport par air des articles réglementés a reçu l'approbation générale mais elle a été considérée comme touchant à des domaines qui sortent de l'ordre du jour de la Commission. C'est pourquoi aucune recommandation n'a été formulée à ce sujet.

41. En ce qui concerne les performances des aéronefs, la Commission, tout en reconnaissant que l'élaboration d'un code unifié faciliterait les accords de banalisation de matériel volant, n'a pas accepté que cette unification soit réalisée par l'adoption d'un code du type actuel des règlements américains puisque des spécifications supplémentaires s'imposent lorsque le code est appliqué aux avions à turbo-machines. La Commission a jugé superflu de formuler des recommandations à ce sujet en raison des travaux entrepris dans ce domaine par le Comité de navigabilité de l'O. A. C. I. En ce qui concerne les problèmes de navigabilité à long terme, la Commission, bien qu'elle soit d'accord dans l'ensemble sur l'analyse du problème effectuée par le groupe d'étude, a décidé qu'une étude de ces problèmes par les experts en navigabilité ne s'imposait pas pour le moment mais qu'il y aurait peut-être lieu d'envisager une telle étude ultérieurement, si la situation venait à le justifier.

Élaboration d'un accord multilatéral destiné à faciliter les mesures de banalisation

42. La Recommandation n° 4 de la session de 1955 envisageait la possibilité de mesures multilatérales internationales propres à résoudre certains des problèmes pratiques requérant l'attention des gouvernements dans les arrangements de banalisation du matériel volant et par suite, à faciliter de tels arrangements. La Commission a estimé que les recommandations élaborées à partir des propositions figurant dans le rapport du groupe d'étude seraient en général acceptées par les gouvernements des États membres de la C. E. A. C. et pourraient constituer la base d'un accord multilatéral. Elle a donc recommandé que le Secrétariat, après avoir consulté les administrations des États membres de la C. E. A. C. établisse un projet en vue d'un tel accord, projet qui devrait être diffusé aux États membres assez tôt pour qu'il puisse être examiné lors de la prochaine session de la Commission.

43. La Commission a entendu une déclaration de la Fédération internationale des Associations de pilotes de ligne, par laquelle il était signalé que certaines difficultés risquaient de surgir à propos des arrangements internationaux de banalisation en Europe si des équipages étaient appelés à utiliser des aéronefs de types différents ou des aéronefs d'un même type dotés d'équipements différents ou différemment aménagés. La Commission a pris acte de ces observations, mais a estimé qu'il appartenait aux transporteurs intéressés de veiller à ce que les équipages utilisés en vertu d'arrangements de banalisation soient toujours familiarisés avec les aéronefs qui leur sont confiés.

Recommandations relatives à la banalisation du matériel volant

44. La Commission a donc adopté les recommandations ci-après :

5. RECOMMANDATION N° 19 - Validation des licences du personnel navigant

La Commission,

8. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

Considérant que les règlements nationaux garantissent que les membres d'équipage de conduite des aéronefs de transport commercial international satisfont aux conditions minima prévues à l'annexe 1 à la Convention de Chicago;

Considérant que le personnel de conduite des aéronefs assurant des services internationaux commerciaux en Europe possède une expérience largement supérieure aux minima requis pour l'annexe 1;

Désireuse de faciliter la conclusion d'accords de banalisation entre les entreprises de transport aérien des Etats membres de la C. E. A. C,

Recommande

1. que, pour l'exécution desdits arrangements de banalisation, le service de délivrance des licences de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé valide les licences de l'équipage chargé de la conduite de cet aéronef :
 - a. soit par une mention devant se trouver à bord de l'aéronef par laquelle l'État d'immatriculation valide les licences desdits membres d'un équipage ;
 - b. soit sous la forme d'annexés aux licences de ces membres d'équipage;
2. que, s'il adopte la procédure décrite à l'alinéa 1 (b), le service de délivrance des licences de l'État d'immatriculation accorde la validation à la demande du service qui a délivré lesdites licences des membres d'équipage, en indiquant : les noms et prénoms, nationalité et date de naissance des titulaires des licences à valider, la désignation de chaque licence, son numéro et la date de sa délivrance;
3. que ces procédures soient également applicables à la reconnaissance de la licence spéciale prévue par l'article 30 (b) de la Convention de Chicago, en ce qui concerne l'utilisation d'appareils radio.

6. RECOMMANDATION N° 20 - Délégation des fonctions visées à l'annexe 6

La Commission,

Considérant que l'annexe 6 à la Convention de Chicago n'empêche pas l'Etat d'immatriculation de déléguer à un autre Etat le pouvoir d'exercer les fonctions qui lui incombent en vertu de cette annexe;

Considérant qu'une telle délégation peut faciliter dans certains cas l'exécution d'arrangements de banalisation,

Recommande que, dans les cas où l'exécution d'arrangements de banalisation serait facilitée de ce fait, l'État d'immatriculation de l'aéronef banalisé délègue à l'État de l'exploitant, dans la mesure jugée nécessaire, les fonctions qui lui incombent en vertu de l'annexe 6 à la Convention de Chicago.

7. RECOMMANDATION N° 21 - Enquêtes sur les accidents

La Commission recommande qu'en cas d'accident à un aéronef banalisé,

1. l'Etat de l'exploitant fournisse à l'Etat d'immatriculation tous les renseignements requis pour permettre à cet État de satisfaire aux dispositions de l'annexe 13 à la Convention de Chicago;
2. que l'État d'immatriculation accorde à l'État de l'exploitant la possibilité de désigner des représentants parmi les observateurs que l'Etat d'immatriculation aurait désignés en exécution de l'article 26_ de la Convention de Chicago;
3. que l'État d'immatriculation communique à l'État de l'exploitant le rapport et les conclusions de l'enquête sur l'accident.

8. RECOMMANDATION N° 22 - Notification de l'application des recommandations

La Commission recommande que les États notifient au Président de la C. E. A. C. d'ici le 1er novembre 1957 leur acceptation des Recommandations n° 19, 20 et 21 ainsi que la procédure qu'ils auraient adoptée pour la validation des licences du personnel mentionnées à la Recommandation n° 19.

9. RECOMMANDATION N° 23 - Élaboration d'un projet d'accord multilatéral

La Commission recommande que le Secrétariat, en consultation avec les administrations des États membres de la C. E. A. C, élabore un projet d'accord multilatéral sur les aspects techniques de la banalisation, compte tenu des Recommandations n°3 19 à 22, et communique ce projet aux États membres au moins quatre mois avant la prochaine session de la Commission.

Validation des certificats de navigabilité

Opportunité d'un accord multilatéral

45. La Commission a établi d'abord qu'il existait au sein de la C. E. A. C. un nombre suffisant d'États en faveur d'un accord multilatéral sur la validation du certificat de navigabilité pour que l'idée mérite d'être approfondie. Certains délégués ont fait savoir que leur administration, bien que ne sentant pas la nécessité d'un accord multilatéral de ce genre, ne s'opposait pas à la proposition; en outre, un grand nombre d'États y sont extrêmement favorables. La Commission a donc décidé que des mesures soient prises pour élaborer un tel accord multilatéral dont la mise au point définitive et l'adoption seraient confiées à la prochaine session.

Procédure d'élaboration de l'accord

46. Ayant établi qu'il fallait tenter d'élaborer un accord multilatéral, la Commission a étudié le projet soumis par le Royaume-Uni dans les notes ECAC/2-WP/34 et ECAC/2-WP/103, afin de déterminer s'il pourrait servir de base à un tel accord. Quelques-unes de ces dispositions ont fait l'objet de discussions et il a été proposé de les rédiger différemment; il semble probable que les gouvernements entendent les soumettre à leurs experts techniques avant de les adopter définitivement, mais la Commission les a jugées acceptables en principe et estime qu'elles constitueront un utile point de départ pour l'élaboration d'un accord multilatéral.

Recommandation relative à la validation des certificats de navigabilité

47. La Commission a donc adopté la recommandation ci-après :

10. RECOMMANDATION N° 24 - Elaboration d'un projet d'accord multilatéral

La Commission,

Considérant que la validation des certificats de navigabilité des aéronefs construits dans un état autre que l'État d'immatriculation a été effectuée jusqu'à présent soit en vertu d'arrangements spéciaux, soit suivant des conditions fixées par des accords bilatéraux officiels;

Considérant que le texte des accords bilatéraux existants apparaît susceptible, sous réserve de modifications de forme, mais sans modifications importantes de fond, d'être utilisé pour des accords d'une portée plus large;

Considérant que la conclusion, dans le cadre de la Commission européenne de l'Aviation civile, d'un accord sur la validation des certificats de navigabilité mettrait un terme à la nécessité présente d'accords bilatéraux ou d'arrangements spéciaux, et, en normalisant et en unifiant dans la plus large mesure possible les conditions techniques et les procédures administratives acceptables pour les États membres, faciliterait l'acceptation par lin Etat d'un aéronef construit dans un autre Etat, ce qui contribuerait au développement ordonné de l'aviation civile en Europe,

Recommande

1. que le Secrétariat élabore un projet d'accord multilatéral sur la validation des certificats de navigabilité en prenant pour point de départ le projet figurant à l'appendice 4 du présent rapport, compte tenu des opinions exprimées à la deuxième Session de la Commission européenne de l'Aviation civile;
2. qu'un groupe d'études soit institué en vue d'examiner ce projet et d'établir un texte à l'intention de la prochaine Session de la Commission, qui pourrait en recommander la signature.

11. CINQUIÈME PARTIE - Questions économiques

QUESTION 5 (a) DE L'ORDRE DU JOUR. — Droits commerciaux. Transports réguliers.

QUESTION 5 (b) DE L'ORDRE DU JOUR. — Droits commerciaux. Transports non réguliers.

*Droits commerciaux. Transports réguliers**Élaboration d'un accord multilatéral sur les transports réguliers en Europe - [Question 5 (a) 1]*

48. Un certain nombre de propositions au sujet des mesures à prendre pour réaliser un accord multilatéral ont été soumises par diverses délégations à l'examen de la Commission. D'une part, les Pays-Bas et le Luxembourg, ont, dans la note WP/63, proposé que la présente session de la Commission adopte des formes définies d'accords destinés à conférer aux États participants tous les droits commerciaux en vue de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur tous les aéroports ouverts au trafic aérien international dans les territoires des autres États participants, et ménageant certaines garanties contre une concurrence excessive. Une telle proposition a reçu l'appui du Danemark, de la Finlande, de l'Islande, de la Norvège et de la Suède.

49. D'autre part, la France a proposé comme solution partielle, dans la note WP/65, l'institution d'un groupe d'étude chargé d'établir, en vue de la prochaine session, un projet d'accord multilatéral s'inspirant des clauses communes des accords bilatéraux actuels. Cette proposition a reçu l'appui de la Belgique, de l'Espagne, de l'Italie et du Portugal. En outre, la France ainsi que l'Espagne ont proposé (cf. notes WP/65 et WP/53) qu'un groupe d'études prépare pour la prochaine session un projet type d'accord plurilatéral (le mot « plurilatéral » est ici appliqué à un plus petit nombre d'États que le mot « multilatéral ») pour un groupe d'États dont les entreprises exploiteraient, dans un système coopératif, des routes ou groupes de routes, accords qui définiraient les routes à exploiter et les méthodes de répartition des services, des fréquences et des capacités. Cette méthode « plurilatérale » a reçu également l'appui de l'Italie et de la Suède.

50. D'autres solutions partielles ont été proposées par le Royaume-Uni dans la note WP/64 et par l'Allemagne dans la note WP/71. Le Royaume-Uni a proposé qu'un groupe d'études soit institué pour préparer, en vue d'un examen par la prochaine session de la Commission, un projet d'accord multilatéral, qui reproduirait les clauses générales communes des accords bilatéraux actuels, comprendrait des dispositions sur la capacité analogues aux dispositions figurant dans l'accord des Bermudes, et laisserait à des négociations bilatérales le soin de déterminer les routes. L'Allemagne s'est montrée favorable à l'élaboration d'un accord multilatéral s'inspirant des dispositions communes des accords bilatéraux et portant sur la libéralisation des droits de trafic direct.

51. Aucune de ces propositions n'a été jugée acceptable par une majorité des membres de la Commission. Il a été unanimement admis que la réalisation, à aussi brève échéance que possible, d'un accord multilatéral destiné à libéraliser le transport aérien en Europe, demeurerait le principal objectif dans ce domaine, mais il a été reconnu que les actuelles divergences de vues sur les questions essentielles du contrôle de la capacité et de la répartition des routes rendaient impossible l'adoption immédiate d'un accord multilatéral comme le proposaient les Pays-Bas. Ceci étant, il a été généralement admis qu'un effort devrait être tenté pour s'acheminer vers le but ultime par étapes graduelles ou solutions partielles.

52. Les diverses propositions visant à la réalisation d'accords multilatéraux partiels n'ont pas semblé se prêter à un développement pour le moment, mais la Commission a reconnu qu'il serait utile de faire procéder à une étude des dispositions administratives et techniques générales des accords bilatéraux actuels ayant trait, par exemple, aux redevances d'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, aux droits de douane sur les carburants, les lubrifiants et les rechanges d'aéronefs, à l'admission et au congé des aéronefs, des passagers, des équipages et des marchandises en provenance de l'étranger, à la reconnaissance des licences et des certificats étrangers requis pour l'exploitation des aéronefs; enfin au règlement des différends. Il a été, en outre, décidé qu'une telle étude ne devrait pas porter sur les dispositions relatives au contrôle de la capacité et à la définition des routes, étant donné les divergences fondamentales de vues sur ces questions. Aussi la Commission a-t-elle adopté la recommandation ci-après :

11.1. RECOMMANDATION N° 25 - Étude des accords bilatéraux

La Commission,

Considérant que la réalisation dès que possible, d'un accord multilatéral visant à libéraliser le transport aérien en Europe demeure l'objectif essentiel de la Commission européenne de l'Aviation civile;

Considérant que l'actuelle divergence de vues sur les méthodes permettant de réglementer la capacité et de définir les routes rend irréalizable toute tentative immédiate d'adopter un accord multilatéral;

Considérant que certains travaux devraient être entrepris, en vue de se rapprocher de l'objectif final,

Recommande :

1. que le Secrétariat examine les dispositions des accords bilatéraux (à l'exception de celles qui traitent des routes et de la capacité) et s'efforce d'élaborer des dispositions types sous une forme que tous les États membres de la C. E. A. C. puissent accepter;
2. d'instituer un groupe d'étude qui se réunirait à la discrétion du Président de la Commission pour étudier les documents établis par le Secrétariat conformément au paragr. (1) ci-dessus ;
3. de faire établir par le groupe d'étude un rapport sur cette question pour la prochaine session de la C. E. A. C.

Mesures provisoires

53. La Commission a également examiné, à partir du projet de recommandation présenté par la Belgique dans la note WP/55, et de l'amendement proposé par les Pays-Bas dans la note WP/87, l'intérêt qu'il y aurait à prendre des mesures provisoires en attendant l'élaboration d'un accord multilatéral. La proposition belge a donné lieu à des divergences de vues, et un groupe d'étude composé des représentants de la Belgique, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni a été institué en vue d'élaborer un texte susceptible de recevoir l'agrément des parties intéressées. Ce groupe d'étude a présenté deux projets de recommandation, l'un appuyé par la Belgique, la France et les Pays-Bas (WP/97) et l'autre appuyé par le Royaume-Uni (WP/100); la Commission a examiné ensemble ces deux projets. Compte tenu des avis exprimés au sein du sous-comité, qui a été chargé de cette question de l'ordre du jour, les représentants de la Belgique, de la France et des Pays-Bas ont établi un texte modifié (WP/105), que le sous-comité a adopté après y avoir apporté quelques amendements, par onze voix contre zéro, et cinq abstentions (celles du Danemark, de la Norvège, de la Suède, de la Turquie et du Royaume-Uni). Ces Etats ont expliqué leur abstention en précisant qu'ils n'étaient pas en mesure d'appuyer le projet de recommandation parce que la politique qui s'y trouve définie n'était pas suffisamment libérale, notamment à l'égard du trafic de cinquième liberté. Les déclarations exposant le point de vue du Danemark, de la Norvège, de la Suède et du Royaume-Uni figurent à l'appendice 51⁹.

54. Le texte de la recommandation proposé par le sous-comité et adopté par la Commission à sa séance plénière de clôture est le suivant :

11.2. RECOMMANDATION N° 26 - Libéralisation des transports réguliers

La Commission,

Considérant que l'un des objectifs essentiels de la Commission européenne de l'Aviation civile est de réaliser, sur une base multilatérale, une libéralisation progressive et ordonnée des transports réguliers intraeuropéens;

Considérant qu'il est souhaitable, en attendant qu'un accord multilatéral soit conclu, de suivre une politique visant à créer un climat favorable à la réalisation de cet objectif;

Considérant qu'il est souhaitable de réduire les frais d'exploitation et d'améliorer l'efficacité du transport aérien en éliminant les handicaps économiques, en recourant à la coopération entre les compagnies et en utilisant d'autres moyens afin d'étendre les avantages du transport aérien à un nombre de plus en plus grand d'usagers,

Recommande que les Etats, d'une façon générale et en s'inspirant des Recommandations n0B 1 et 2 de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (Strasbourg 1954), poursuivant une politique libérale dans l'attribution des droits de trafic et que, dans ce but :

1. ils adoptent une attitude libérale à l'égard des liaisons directes intraeuropéennes (c'est-à-dire les liaisons sans escales commerciales sur les territoires d'États tiers) ; ils adoptent l'ouverture et l'exploitation d'autres services aériens intraeuropéens d'États membres, sauf s'il est estimé que ces services portent un réel préjudice aux compagnies nationales ou ne répondent pas aux intérêts des usagers;
2. ils adoptent une attitude favorable à la conclusion d'accords de coopération entre compagnies visant à améliorer le service rendu aux usagers ainsi que l'économie des exploitations;

9. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

3. ils prennent, lorsqu'ils approuvent de tels accords, les mesures nécessaires pour que les clauses des accords bilatéraux et des autorisations d'exploitation incompatibles avec les accords approuvés n'en entravent pas l'exécution;
4. ils procèdent, en tant que de besoin, à des consultations, à deux ou à plusieurs, au sujet de l'application de cette politique.

Élaboration d'un accord multilatéral sur le transport intraeuropéen des marchandises - [Question 5 (a) (2)]

55. Outre un examen général de la question présentée par le Secrétariat dans la note WP/4, la Commission avait devant elle deux propositions : la première, présentée par l'Espagne dans la note WP/54, étant un projet d'accord multilatéral pour les services réguliers de transport exclusif de marchandises, et la seconde, présentée par le Danemark dans la note WP/56, étant un projet de recommandation préconisant la liberté à toutes les escales commerciales pour les marchandises embarquées et débarquées à l'intérieur de la région, sur les services mixtes. Il a été décidé d'étudier séparément les services exclusifs de marchandises et les services mixtes.

56. Sur la question des services réguliers affectés exclusivement au transport de marchandises, la Commission, tout en appréciant la contribution apportée par l'Espagne, a émis l'opinion qu'il était prématuré d'envisager un accord multilatéral en raison de la faible quantité de trafic de cette catégorie à l'heure actuelle. De l'avis général, la meilleure façon de favoriser le développement des services réguliers affectés exclusivement au transport de marchandises était d'assurer une mise en application générale et libérale des recommandations nos 3 et 4 de la Conférence tenue à Strasbourg en 1954. Elle a également des problèmes que pose le transport de marchandises intra-européen. La Commission a adopté en conséquence la recommandation suivante :

11.3. RECOMMANDATION N° 27 - Trafic de marchandises

La Commission

Considérant que la situation actuelle en ce qui concerne les services aériens réguliers affectés exclusivement au transport de marchandises en Europe n'est pas de nature à justifier que l'on envisage un accord multilatéral pour cette catégorie de trafic,

Considérant que la libéralisation et le développement du trafic de marchandises continuent d'être un des objectifs de la Commission européenne de l'Aviation civile,

Recommande :

1. que les Etats mettent en application intégralement les Recommandations nos 3 et 4 de la Conférence tenue à Strasbourg en 1954;
2. que le secrétariat étudie plus à fond les problèmes que pose le trafic intraeuropéen des marchandises en prenant comme base le projet d'accord multilatéral présenté dans la note ECAC/2-WP/54, les opinions exprimées à la deuxième Session de la C. E. A. C. ainsi que les statistiques disponibles, en vue de soumettre un rapport sur la question à une session ultérieure de la Commission.

57. Le transport de marchandises par des services réguliers mixtes a été examiné sur la base d'un projet de résolution présenté par le Danemark dans la note ECAC/2-WP/56. Cette proposition qui préconisait la liberté à toutes les escales commerciales de la région en ce qui concerne les marchandises embarquées et débarquées, a été appuyée par la Belgique et plusieurs autres délégations, mais la majorité s'y est opposée. L'une des principales objections était qu'il ne fallait pas faire de distinction entre les diverses catégories de trafic pour l'octroi des droits commerciaux. Faute d'un appui suffisant, la délégation danoise a retiré sa proposition. Toutefois, la Commission a estimé que l'étude du Secrétariat mentionnée au paragraphe 56 du présent rapport devrait porter également sur le transport de marchandises par les services mixtes.

Poste aérienne : situation actuelle, mesures à prendre pour le développement de cette catégorie de transport - [Question 5 (a) (3)]

58. Une proposition présentée par la France dans la note ECAC/2-WP/42, suivant laquelle il conviendrait de procéder à une étude systématique des conditions dans lesquelles est assuré le service de la poste aérienne en Europe, n'a pas été appuyée. La Commission a examiné cette question sur la base d'un projet de résolution des Pays-Bas, présenté à l'origine dans la note ECAC/2-WP/30, expliqué ensuite dans la note ECAC/2-WP/84 et réédité sous une forme remaniée dans la note ECAC/2-WP/90. Plusieurs délégations se

sont montrées hostiles au projet de résolution pour deux raisons principales. La première était que ce projet semblait impliquer que les administrations postales devraient suivre une certaine ligne de conduite, consistant à charger la poste aérienne sur le premier aéronef disponible, ce qui pourrait être contraire à leurs principes. La seconde objection était que, comme dans le cas des marchandises, il n'était pas souhaitable d'octroyer à la poste aérienne des droits de trafic qui n'étaient pas octroyés aux autres catégories de trafic. Une proposition de compromis présentée par la France (note ECAC/2-WP/98) et visant à améliorer le service de la poste aérienne en coopération avec l'U. P. U. n'a pas été acceptée et la Commission a finalement adopté la recommandation ci-après par 9 voix contre 5, avec 3 abstentions (une déclaration de la délégation française, à laquelle s'est associée la délégation portugaise, figure à l'appendice 5)¹⁰.

11.4. RECOMMANDATION N° 28 - Poste aérienne

La Commission,

Considérant que pour desservir les usagers conformément aux possibilités offertes par les progrès techniques les plus récents, il est souhaitable et important d'acheminer la poste aérienne le plus rapidement possible;

Considérant que les Etats parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, sont convenus de développer les services de transport aérien international dans l'intérêt des nations et des peuples du monde,

Recommande que chaque Etat membre de la Commission s'abstienne de prendre ou, s'il y a lieu, rapporte toute mesure concernant la poste aérienne qui, directement ou indirectement, serait de nature à empêcher, totalement ou partiellement, son administration postale d'utiliser, pour le transport de la poste aérienne par des services réguliers dans la Région, le premier aéronef, quelle qu'en soit la nationalité, qui constituerait le moyen de plus rapide et le meilleur d'acheminer le courrier vers sa destination.

Droits commerciaux. Transports non réguliers

Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe [Question 5 (b) (1)]

59. La Commission a examiné la situation en ce qui concerne l'accord multilatéral sur l'échange des droits commerciaux pour les transports non réguliers en Europe (question 5 (b) (1) de l'ordre du jour), accord qui a été approuvé à la première Session de la Commission et ouvert à la signature, à Paris, le 30 avril 1956. Les délégués de la Suisse et de la France ont fait savoir que leurs Gouvernements ont ratifié l'accord, respectivement les 2 et 23 avril 1957. Il a été noté que, conformément à l'article 6, alinéa 1 de l'accord, celui-ci entrerait en vigueur pour ces deux Etats trois mois après la date de dépôt du deuxième instrument de ratification. Plusieurs autres délégués ont indiqué que leur gouvernement envisage de ratifier prochainement cet accord. La Commission a, en conséquence, adopté la résolution suivante :

11.5. RECOMMANDATION N° 29 - Accord multilatéral sur les transports non réguliers

La Commission,

Considérant que l'Accord multilatéral sur les droits commerciaux relatifs aux transports aériens internationaux non réguliers intraeuropéens, ouvert à la signature le 30 avril 1956, a été signé par tous les Etats membres de la Commission européenne de l'Aviation civile, sauf trois, mais n'a été jusqu'ici ratifié que par deux d'entre eux,

Recommande :

1. que les Etats qui ont signé l'accord mènent à bonne fin aussi rapidement que possible les procédures législatives et autres devant leur permettre d'en effectuer la ratification;
2. que les Etats qui ne l'ont pas encore fait signent et ratifient l'Accord;
3. que les États appliquent les dispositions de l'Accord dans un esprit large.

Développement du transport aérien non régulier en Europe - [Question 5 (ti) 2]

10. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

60. La Commission a examiné cette question en s'inspirant d'une note du Secrétariat (ECAC/2-WP/7) sur les considérations statistiques intervenant dans l'étude de cette question ainsi que des observations présentées par la Suisse dans la note ECAC/2-WP/50. Les observations de la Suisse ont fait l'objet d'un débat et il a été constaté qu'elles semblaient offrir des suggestions en vue d'un amendement futur de l'accord multilatéral actuel, suggestions dont il conviendrait de tenir compte dans toute étude ultérieure de cette question.

61. Au sujet de la collecte des statistiques, question évoquée par le Secrétariat dans la note ECAC/2-WP/7, la Commission a, dans l'ensemble, reconnu que des renseignements statistiques plus nombreux s'imposent si l'on veut procéder à une étude sérieuse du développement des transports aériens non réguliers. Il a été reconnu combien il est difficile d'obtenir des statistiques des transporteurs non réguliers, mais il a été jugé nécessaire d'examiner dans quelles conditions il serait possible d'en avoir communication et il a été généralement admis que les statistiques sur les mouvements d'aéronefs, qui sont généralement disponibles en Europe, pourraient fournir une source satisfaisante de renseignements sur les transports non réguliers. Aussi la Commission a-t-elle adopté la recommandation ci-après :

11.6. RECOMMANDATION N° 30 - Statistiques sur les transports aériens non réguliers

La Commission,

Considérant la nécessité d'obtenir des renseignements statistiques plus complets si l'on veut procéder à une étude du développement des transports aériens non réguliers,

Recommande que le Secrétariat examine s'il est possible d'obtenir régulièrement des statistiques sur les transports non réguliers en Europe d'après les relevés établis aux aéroports sur les mouvements d'aéronefs, ou d'après d'autres sources, et présente un rapport sur cette question à la prochaine session de la Commission.

12. SIXIÈME PARTIE - Programme et méthodes de travail

QUESTION 8 DE L'ORDRE DU JOUR. —• Questions diverses :

(a) Examen des relations entre l'Air Research Bureau (A. R. B.) et la Commission;

(c) Programme et méthodes de travail de la C. E. A. C.

62. La Commission a décidé de diviser les travaux relatifs à ces questions, en trois parties :

62.1. Examen de ses méthodes de travail dans leur ensemble (voir les paragraphes 63 et 75 ci-dessous);

62.2. Examen du programme de travail élaboré lors de la présente session (2e session) (voir les paragraphes 76 à 80 ci-dessous) ;

62.3. Examen de ses relations avec l'Air Research Bureau (A. R. B.) (voir le paragraphe 81 ci-dessous).

Méthodes de travail

63. Il est apparu à la Commission que l'efficacité de la C. E. A. C. était subordonnée à l'excellente préparation de ses sessions, laquelle exige la continuité dans le travail. A cet égard, il est important de faire une distinction très nette entre le programme de travail de la C. E. A. C. et l'ordre du jour de chacune des sessions. Une attention particulière devra donc être portée à la définition d'un programme initial de travail, à sa révision périodique et au choix des méthodes de travail les mieux adaptées à chacun des sujets mis à l'étude.

Structure du programme de travail

64. Il est proposé de diviser ce programme en trois parties :

a. les première et deuxième parties se limiteront aux questions que la Commission décide de mettre à l'étude avant la session suivante. Toutefois, en ce qui concerne la deuxième partie, la Commission subordonne cette mise à l'étude à la réalisation de certaines conditions préalables bien précises. C'est ainsi que, dans le cas du sujet « Examen de certains problèmes posés par la mise en commun éventuelle de moyens de contrôle de la circulation aérienne en Europe » (voir paragraphe 78 ci-

dessous), la Commission subordonnerait la mise à l'étude à un concours de conditions bien précises : les résultats des réunions régionales EUM/RAC et EUM devront se traduire par des recommandations en faveur de cette mise en commun et le Président devra obtenir l'accord des Etats intéressés;

- b. la troisième partie contient des questions que la Commission considère comme importantes et susceptibles de faire l'objet d'études ultérieures de sa part, mais pour lesquelles elle diffère la mise à l'étude au moins jusqu'à la session suivante, en laissant le soin de faire progresser ces questions aux Etats ou à d'autres organisations.

Établissement et révision du programme de travail

65. Les propositions de la Commission pour le programme initial figurent aux paragraphes 76 à 79 du présent rapport. Le programme devrait être révisé systématiquement à chaque session ordinaire de la C. E. A. C.

66. La question se pose de la nécessité qui pourrait apparaître d'ajouter de nouvelles questions au programme dans l'intervalle entre deux sessions, ou de transférer l'une des questions classées dans la troisième partie à l'une des deux autres parties du programme. La Commission propose à cet égard qu'à moins que le Président ait pu obtenir par correspondance l'accord unanime des Etats membres pour l'adjonction d'une question supplémentaire ou le transfert susvisé, qui peuvent être proposés à sa propre initiative ou à celle de plusieurs Etats membres, l'adjonction ou le transfert ne puissent se faire qu'à la suite d'une décision prise au cours d'une session extraordinaire de la C. E. A. C. Rien n'empêche cependant le Président, l'Etat ou les Etats qui ont pris l'initiative en cause de faire progresser par leurs propres moyens l'étude de la question, et de renseigner la C. E. A. C. et les Etats membres, dès qu'ils le jugent opportun, sur les conclusions auxquelles ils sont parvenus.

Méthodes utilisées pour la préparation et la documentation des questions figurant au programme

67. Les organes de préparation et de documentation dont le bureau de la C. E. A. C. dispose pour faire progresser des sujets inscrits à la première partie du programme peuvent se classer de la façon suivante :

67.1. le Secrétariat de l'O. A. C. I. dans son ensemble, ou dans ceux de ses éléments qui sont mis à la disposition de la C. E. A. C. dans les conditions fixées au paragraphe 9 de la Résolution n° 1 de la première Session;

67.2. un Etat membre désigné comme rapporteur;

67.3. des groupes d'étude composés de représentants des Etats membres, groupes à participation ouverte ou restreints suivant les cas, les membres des groupes restreints étant désignés par la Commission ou par le Président;

67.4. des comités d'experts que la C. E. A. C. aurait demandé aux Etats de mettre à sa disposition;

67.5. des organismes intergouvernementaux autres que la C. E. A. C. et l'O. A. C. I.;

67.6. toute personne ou groupe de personnes physiques ou morales, en tant que de besoin.

68. Le choix de la méthode de préparation et de documentation et notamment le choix du ou des organes correspondants, reviennent normalement à la Commission. Ils sont faits en principe au moment de l'inscription d'une question à la première partie ou à la deuxième partie du programme.

69. La Commission peut, dans des cas bien déterminés, donner latitude au Président pour amender dans l'intervalle entre les sessions les méthodes de préparation et de documentation arrêtées par elle.

70. Dans le cas, prévu au paragraphe 66, où les Etats seraient consultés pour l'adjonction d'une question supplémentaire au programme, le Président devrait les consulter en même temps sur le choix de la méthode de préparation et de documentation.

Établissement de l'ordre du jour provisoire d'une session de la C. E. A. C.

71. Lorsque le Président, conformément à la règle 2, paragraphe 1 du Règlement intérieur, consulte les Etats et le Conseil de l'O. A. C. I. sur l'ordre du jour provisoire d'une session de la C. E. A. C., il lui appartient de donner tous renseignements sur l'état d'avancement des études, et il ne suggère en principe de retenir que les questions qui ont atteint le degré de préparation et de maturité voulu pour conduire à des solutions, ou tout au moins progresser par l'examen collectif.

72. Il serait bon que cet ordre du jour soit arrêté par lui à temps pour que les Etats le reçoivent deux mois à l'avance, accompagné des rapports correspondants. L'ordre du jour devrait comprendre obligatoirement les points ci-après :

- a. compte rendu de mandat du Président;
- b. suite à donner aux questions figurant encore à la troisième partie du programme de travail.

Périodicité des sessions

73. La Commission a noté que la règle 1 du Règlement intérieur, tout en comportant la tenue d'une session annuelle, ne précisait pas l'intervalle exact entre deux sessions. Elle a considéré que cette règle pouvait s'appliquer avec toute la souplesse désirable pour la bonne marche des travaux de la C. E. A. C. Au cas où la Commission aurait préféré ne pas fixer elle-même au cours d'une session l'époque de la session suivante, le Président, en consultation avec les Etats membres et l'O. A. C. I., fixerait la date de celle-ci.

Organisation des sessions

74. La Commission a décidé que le nouveau bureau devrait être élu au début de chaque session, mais ne prendrait effectivement ses fonctions que vers la fin de la session, afin de laisser au Président sortant le soin de diriger les débats concernant les questions dont il a eu spécialement la charge dans la période qui a précédé.

Remarques diverses

75. Les propositions qui précèdent ne doivent pas être considérées comme destinées à régler définitivement tout ce qui concerne l'établissement des programmes et des méthodes de travail à suivre par la C. E. A. C.¹¹.¹² Elles constituent plutôt un point de départ, et il appartiendra au Président de présenter à la prochaine session une note sur le fonctionnement de l'ensemble du mécanisme tel qu'il résultera des décisions prises au cours de la présente session.

Examen du programme de travail élaboré lors de la deuxième Session de la C. E. A. C.

76. La Commission a procédé à l'établissement de son programme de travail pour l'intersession et l'a organisé en fonction de la classification en trois parties exposée au paragraphe 64 ci-dessus. Le détail des considérations, qui ont conduit au choix des différentes questions à traiter et à leur classification, figure dans la note ECAC/2-WP/102 (révisée) et un tableau synoptique du programme finalement établi figure à l'appendice 8. On se bornera ici à reproduire cette classification, avec les renvois utiles à divers paragraphes du présent rapport.

77. Il a été décidé d'inclure dans la première partie les questions suivantes :

- 77.1. Coopération européenne pour la formation de base du personnel navigant (cf. paragraphe 32 ci-dessus);
- 77.2. Coopération européenne pour la formation du personnel au sol des services de navigation aérienne (cf. paragraphe 33 ci-dessus);
- 77.3. Accord multilatéral sur la banalisation du matériel volant (cf. paragraphes 37 à 44 ci-dessus);
- 77.4. Accord multilatéral sur la validation des certificats de navigabilité (cf. paragraphes 45 à 47 ci-dessus);
- 77.5. Examen des clauses communes des accords bilatéraux (cf. paragraphes 48 à 52 ci-dessus);
- 77.6. Etude des problèmes relatifs au transport intraeuropéen des marchandises (cf. paragraphes 48 à 52 ci-dessus);
- 77.7. Examen de la possibilité de recueillir des statistiques régulières sur les transports non réguliers en Europe (cf. paragraphes 59 et 60 ci-dessus).

11. Pendant la phase préliminaire de l'étude du programme de travail par les groupes d'étude du programme et des méthodes, le Président de la Commission a sollicité les suggestions des délégations sur la question. Sa lettre et les suggestions reçues par écrit, dont le groupe a tenu compte, figurent à l'appendice 7*.

12. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.

78. Il a été décidé de faire figurer la question ci-après dans la deuxième partie : Examen de certains problèmes posés par la mise en commun éventuelle de moyens de contrôle de la circulation aérienne en Europe

79. Le sujet a été proposé et défini par l'Espagne dans le paragraphe 8 du WP/32. Le sujet, sous une autre forme, a été évoqué par le Groupe spécial d'exécution dans son rapport (PNL/2-7758) relatif à la Région Europe-Méditerranée ¹³.

80. La Commission a considéré qu'il était prématuré pour la C. E. A. C. de prendre une décision positive sur le sujet avant que la réunion spéciale RAC/EUM d'octobre 1957 et la Réunion régionale de navigation aérienne EUM^A de janvier 1958 n'aient pu permettre aux Etats de se mettre d'accord sur les méthodes nouvelles qu'il conviendra d'employer pour le contrôle de la circulation aérienne en Europe.

81. Par contre, si ces nouvelles méthodes comportent une certaine mise en commun des moyens de contrôle de la circulation aérienne, le Président de la C. E. A. C. devrait pouvoir, sans attendre la session suivante, mettre en place le ou les organes d'étude nécessaires. C'est pourquoi la Commission a décidé :

- a. que la question soit inscrite à la deuxième partie du programme;
- b. que si, en fonction des résultats de la réunion spéciale RAC/EUM et de la réunion régionale de navigation aérienne EUM ci-dessus mentionnées, le Président de la C. E. A. C. estime qu'il y a intérêt à mettre en place, sans attendre la prochaine session, le ou les groupes d'étude qui seraient nécessaires pour l'étude de la question, il puisse le faire après avoir obtenu l'accord des Etats membres intéressés.

82. Il a été décidé de faire figurer les questions ci-après dans la troisième partie :

82.1. Coopération européenne pour l'entretien des aéronefs (cf. paragraphe 31 ci-dessus);

82.2. Examen des problèmes de financement des aides et installations pour la navigation aérienne en Europe en vue de solutions communes. Le sujet a été proposé par l'Espagne dans le paragraphe 7 du WP/32. La Commission, tout en reconnaissant l'intérêt du sujet, a considéré qu'aucune action n'avait à être prise par la C. E. A. C. avant que ne soient connus les résultats, d'une part de la Réunion régionale de navigation aérienne EUM qui comportera une révision du plan régional, d'autre part, de la réunion sur les redevances pour les aides de navigation aérienne en route qui doit se tenir en février 1958 sous l'égide de l'O. A. C. I. La question pourra donc être examinée utilement à la prochaine session ordinaire de la C. E. A. C. et à ce titre il suffit de l'inscrire à la troisième partie du programme. Si cependant l'urgence devenait plus marquée, il appartiendrait au Président, par application des méthodes de travail générales que le Groupe propose aux paragraphes 63 à 75 du présent rapport, de provoquer une session extraordinaire qui serait susceptible de décider la mise à l'étude immédiate.

82.3. Élimination des difficultés résultant du défaut d'uniformité des règlements régissant la circulation aérienne et l'exploitation technique des aéronefs (cf. paragraphe 35 ci-dessus);

82.4. Facilitation. Bien que le Comité de Facilitation ait été d'avis qu'un groupe d'étude permanent de la C. E. A. C. sur les questions de facilitation serait utile, la Commission a observé qu'aucun sujet spécifique n'était proposé pour être soumis à un tel groupe d'étude avant la prochaine session et par suite elle a estimé qu'elle pouvait se dispenser de constituer ce groupe. Toutefois, la question est maintenue au programme de travail afin que tout problème de l'espèce puisse être documenté pour la prochaine session.

Question non inscrite au programme ; de travail. Étude des procédures permettant d'accélérer dans le cadre européen la mise en application des conventions internationales de droit aérien privé établies sous l'égide de l'O. A. C. I., et spécialement celle du Protocole de 1955 portant modification de la Convention de Varsovie.

83. La possibilité de mettre au point des procédures permettant d'accélérer dans le cadre européen la mise en application des conventions internationales de droit aérien privé a été évoquée par l'administration française (cf. WP/58). Elle se déclarait préoccupée par les lenteurs des ratifications de trois Conventions

13. « On prévoit en général que la prochaine Réunion régionale jugera nécessaire de recommander des modifications considérables aux dispositifs européens de contrôle de la circulation aérienne, particulièrement en raison de l'apparition des avions de transport à réaction, qui semblent imposer de nouvelles dispositions. Il nous semble de la plus haute importance que la Réunion s'inspire dans ses travaux, surtout dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne, d'une conception large et véritablement régionale, sans s'embarasser de considérations de frontières nationales, afin de répondre aux besoins pratiques avec le maximum possible d'efficacité. Pour atteindre ce but, plusieurs moyens se présentent : les services de la circulation aérienne pourraient être assurés par un organisme commun créé tout spécialement à cet effet ou par quelque autre moyen adopté par accord international. »

internationales de droit aérien privé, et tout j particulièrement du Protocole de La Haye j portant modification de la Convention de i Varsovie. Elle proposait l'établissement d'un ! groupe d'étude pour examiner les mesures à ! prendre afin d'accélérer dans le cadre européen l'application des Conventions en cause. Cependant, il est apparu qu'un appel général aux Etats européens sous forme d'une recomman-i dation de la C. E. A. C. était la mesure la plus appropriée. La Commission a donc adopté la recommandation ci-après :

13. RECOMMANDATION № 31 - Ratification des conventions internationales

La Commission recommande que les Etats européens prennent toutes mesures utiles pour procéder dans les délais les plus rapides à la l ratification :

- a. de la Convention de 1948 concernant ; la reconnaissance internationale des droits réels j sur aéronefs;
- b. de la Convention de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs étrangers;
- c. du Protocole de La Haye de 1955 l portant modification de la Convention de Varsovie.

Examen des relations entre l'A. R. B. \ et la Commission

84. La question a été étudiée à partir i des notes ECAC/2-WP/16, WP/88 et WP/89, ainsi que d'une déclaration présentée par le Secrétaire Général de l'Air Research Bureau devant le groupe d'étude du programme et des méthodes de travail. Il a été noté que les compagnies membres de l'A. R. B. assurent 95 % environ des transports aériens réguliers européens. Le rapport du groupe d'étude sur le sujet (ECAC/2-WP/108, cf. appendice 9)¹⁴ a été approuvé par la Commission qui adopte ses conclusions, à savoir qu'il n'y a pas lieu de formuler une résolution relative aux relations entre l'A. R. B. et la Commission, puisque ces relations sont assez bien définies. Elle tient cependant à souligner la valeur pour la C. E. A. C. de la contribution que l'A. R. B. lui a apportée dans le passé ainsi que celle du concours qu'il peut lui apporter dans l'avenir. Elle lui renouvelle les remerciements déjà adressés lors de la première session, et saisit cette occasion pour adresser également ses remerciements aux autres organismes qui ont contribué par leurs travaux à la documentation de la Conférence.

14. Les appendices ont fait l'objet d'une distribution spéciale.