



Doc. 731

22 octobre 1957

Situation des minorités nationales en Europe

Rapport¹

Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

Rapporteur: M. Henri ROLIN, Belgique, Groupe socialiste

1. 1957 - 9e session - Deuxième partie



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

L'Assemblée,

1. Saisie du rapport sur la deuxième Session de la Commission européenne de l'Aviation civile (C. E. A. C), remercie la Commission de lui avoir transmis ce rapport et la félicite de l'oeuvre qu'elle a accomplie au cours de sa deuxième Session;

2. Accueille avec satisfaction les nombreuses recommandations en matière de facilitation adoptées au cours de cette session et espère qu'un effort particulier sera fait dans les mois à venir pour assurer leur mise en oeuvre, étant donné l'importance qu'elles revêtent pour le développement de la coopération européenne et de l'industrie touristique en Europe;

A ce propos, l'Assemblée appelle l'attention de la Commission sur les travaux du Conseil de l'Europe en matière de simplifications des formalités de frontière et exprime l'espoir qu'une coopération suivie s'exercera dans ce domaine entre les deux organismes;

3. Se félicite des propositions tendant à la création de groupes d'étude chargés de faire rapport sur la coopération européenne en matière de formation de base du personnel navigant et en matière de formation du personnel au sol des services de navigation aérienne;

4. Regrette que, sur le plan économique, on n'ait enregistré pratiquement aucun progrès vers la réalisation d'un accord multilatéral visant à libéraliser le transport aérien en Europe — objectif essentiel de la Commission européenne de l'Aviation civile — et que l'étude des accords bilatéraux (Recommandation 25 de la Commission) ne porte pas 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 ;

Prie instamment la Commission de reprendre l'examen de ce problème à sa prochaine session, et recommande notamment que les aéronefs de tous les Etats membres de la C. E. A. C. soient mis aussitôt que possible en mesure d'atterrir librement, ainsi que de débarquer et d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises sur le territoire des autres États membres;

5. Invite la Commission à porter en outre son attention sur les problèmes suivants :

- a. nécessité d'un examen d'ensemble de la question des redevances d'aéroports, en vue d'aboutir à un accord entre les États membres sur la suppression des redevances de service passagers;
- b. nécessité de la conclusion entre les États membres de la C. E. A. C. d'un accord aux termes duquel toute décision de l'un d'entre eux susceptible d'avoir une répercussion internationale sur la politique ou l'économie du transport aérien ferait préalablement l'objet de consultations avec les autres pays intéressés ;

6. Espère que la collaboration entre la Commission et l'Assemblée continuera à se renforcer, afin que les recommandations formulées par la Commission puissent recevoir, dans toute la mesure du possible, l'appui des corps législatifs des pays membres et bénéficier également de l'influence qu'y exercent les Représentants à l'Assemblée Consultative;

7. Demande en conséquence que les suggestions présentées dans les résolutions de l'Assemblée portant réponse aux rapports de la C. E. A. C. soient inscrites à l'ordre du jour des sessions de la Commission;

8. Invite la Commission européenne de l'Aviation civile à tenir sa prochaine session à Strasbourg.

B. II. Exposé des motifs

1. Le présent rapport de la C. E. A. C. a trait à la deuxième Session de la Commission, qui en est encore, évidemment, aux premières phases de son développement. La commission économique voudra certainement encourager la collaboration entre l'Assemblée et la C. E. A. C. et il devrait être possible, à ce stade initial, de jeter les bases de relations étroites et cordiales, notamment en amenant les parlements à appuyer des recommandations en vue d'une action sur le plan européen dans cet important secteur de l'économie.

2. Les propositions mentionnées dans le projet de résolution appellent les observations suivantes.

3. En ce qui concerne l'invitation à porter une attention spéciale aux quatorze recommandations formulées par la C. E. A. C. en matière de facilitation (paragraphe 2 du projet de résolution), il va de soi que le Conseil de l'Europe a déjà acquis une vaste expérience dans ce domaine, notamment grâce aux activités de son comité spécial de hauts fonctionnaires pour la simplification des formalités de frontière. On sait que lors de la réunion qu'il a tenue en juillet à Paris (Orly) pour examiner la question de la Recommandation 85 de l'Assemblée Consultative, le comité spécial a entendu un exposé du Secrétaire Général de la C. E. A. C. sur les recommandations en matière de facilitation. Une étroite coopération devrait être réalisée dans ce domaine.

4. La formation de pilotes et d'experts en télécommunications (paragraphe 3 du projet de résolution), devient de plus en plus difficile, étant donné la disparité entre les dépenses énormes qu'exige une instruction donnée dans des conditions satisfaisantes (terrains d'aviation appropriés, matériel de vol, appareils d'école de Link), et les besoins limités en personnel de ce genre dans les divers pays européens. La France, par exemple, qui possède une des entreprises de transport aérien les plus importantes d'Europe, n'a besoin de recruter annuellement que 15 à 20 pilotes de ligne et 6 ou 7 experts civils en télécommunications. Il est donc évident que la mise en commun des moyens d'instruction pourrait se traduire par des économies considérables.

5. Alors que des progrès ont été réalisés en ce qui concerne la facilitation, certaines questions techniques, la banalisation du matériel volant, etc., aucun progrès véritable n'a été possible dans le domaine le plus vital : le domaine économique. Le rapport indique (paragraphe 48) qu'il a été présenté un certain nombre de propositions au sujet des mesures à prendre pour réaliser un accord multilatéral sur les transports réguliers en Europe, mais que des divergences fondamentales de vues se sont manifestées sur les questions essentielles des dispositions relatives au contrôle de la capacité et à la définition des routes. Sans doute les recommandations adoptées sur les questions économiques (nos 25 à 30) pourraient-elles, si elles étaient appliquées par les gouvernements, représenter un pas dans la bonne direction, mais elles ne devraient pas détourner l'attention de la question vraiment importante évoquée dans la Recommandation 26 : « réaliser, sur une base multilatérale, une libéralisation progressive et ordonnée des transports réguliers intraeuropéens ». L'Assemblée devrait donc prier instamment la C. E. A. C. de reprendre l'examen de cette question au cours de sa prochaine session.

6. Le paragraphe 5 (a) du projet de résolution demande la suppression des redevances de service passagers que certains gouvernements continuent à exiger des entreprises de transport aérien, lesquelles en font supporter la charge aux passagers. Ceux-ci paient donc directement pour l'utilisation de l'aéroport. Outre que le principe invoqué en l'espèce ne paraît guère admissible (nulle part on ne réclame des usagers des chemins de fer un paiement distinct pour l'utilisation des gares), il y a l'inconvénient pratique de devoir effectuer ce paiement séparément. Les passagers perdent du temps aux aéroports et, souvent, n'ont pas sous la main la monnaie nationale dans laquelle le paiement doit être effectué. Si les gouvernements intéressés n'étaient vraiment pas à même de supprimer complètement ces redevances, il conviendrait au moins de prendre des dispositions pour en incorporer le montant au prix du billet.

7. Le projet de résolution (paragraphe 5 (b)) demande également la conclusion d'un accord aux termes duquel tout pays qui envisagerait de prendre une décision susceptible d'avoir une répercussion internationale sur la politique ou l'économie du transport aérien devrait consulter préalablement les autres pays intéressés sur les mesures envisagées. La politique suivie par les Etats membres en matière de transport aérien se trouverait ainsi alignée sur leur politique dans le domaine des transports en général. Comme on le sait, le Conseil des Ministres de la Conférence européenne des Ministres des Transports a déjà décidé que de telles consultations préalables devraient avoir lieu; mais comme l'aviation civile ne relève pas dans certains pays du ministre des Transports, un accord supplémentaire entre les pays membres de la C. E. A. C. semble être nécessaire.

1.