Recommandation 391 (1964)[1]

Certains aspects financiers et économiques des opérations de transport aérien

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Reconnaissant le bienfait que l'aviation civile a apporté au monde en resserrant les contacts entre tous les peuples ;

2. Estimant que les progrès scientifiques et technologiques accomplis dans le domaine de l'aviation civile comme dans d'autres domaines doivent être exploités au profit de l'humanité et du grand public, et qu'il y a lieu de réduire, dans toute la mesure du possible, le coût des voyages aériens de façon à en faire bénéficier de plus larges couches de la population ;

3. Consciente de la contribution apportée à l'expansion du transport aérien dans le monde par des organisations telles que l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) ;

4. Appréciant à leur juste valeur les efforts déployés par la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.) et le European Airlines Research Bureau (E.A.R.B.) en faveur d'un développement rationnel de l'aviation civile européenne ;

5. Constatant que c'est principalement l'avènement de l'avion à réaction subsonique, encore que d'autres facteurs soient venus aggraver la situation, qui est à l'origine des pertes financières considérables subies par beaucoup d'exploitants d'entreprises de transport aérien ;

6. Craignant que la même situation ne se reproduise, en tout ou partie, à la suite de la mise en service d'avions à réaction supersoniques, et soucieuse de prévenir cette éventualité ;

7. Considérant la charge que doit supporter le contribuable européen pour compenser les pertes continuelles subies par la plupart des entreprises de transport aérien européennes, et souhaitant encourager une évolution plus rationnelle, plus cohérente et plus efficace de l'aviation civile européenne ;

8. Rappelant les cinq libertés de l'air,

9. Recommande au Comité des Ministres :

9.1. Que, vu l'intérêt commun qu'ils ont à éviter autant que possible les difficultés qui ont surgi dans le passé, tous les gouvernements membres prennent les dispositions nécessaires pour que leurs flag carriers respectifs (dont ils détiennent en général la majorité des actions ou dans lesquels ils exercent à un autre titre les pouvoirs de direction) :

a. parviennent à une meilleure utilisation, dans le cadre de l'Europe occidentale, de leur capacité existante en recherchant activement des arrangements tels que la mise en commun (pooling), l'échange des droits de trafic, la banalisation des routes, l'échange des places disponibles et

1. Discussion par l'Assemblée le 23 avril 1964 (4e et 5e séances) (voir Doc. 1734, rapport de la commission économique). Texte adopté par l'Assemblée le 23 avril 1964 (5e séance).

des appareils, ces mesures s'accompagnant d'une libéralisation coordonnée, harmonieuse et progressive des droits de circulation aérienne, de façon que la coopération aille de pair avec la réalisation des cinq libertés ;

b. parviennent à des formes de coopération plus étroites et plus étendues par une division du travail plus rationnelle dans des domaines tels que les accords techniques d'entretien, les accords d'assistance au sol et l'utilisation commune des bureaux de vente ;

c. présumant que des services de transport civil inter-continental supersonique seront instaurés dans la prochaine décennie, dressent des plans pour la mise en commun de ces services, sur une base européenne commune ; et

d. étudient la possibilité d'établir des tarifs différentiels (par exemple en distinguant entre vols subsoniques et supersoniques), ainsi que celle d'augmenter le nombre des vols de nuit européens à tarif réduit ;

9.2. D'examiner de façon approfondie la possibilité de création par la C.E.A.C. d'un comité mixte avec la participation des entreprises de transport aérien de ses pays membres, afin que les problèmes d'intérêt commun puissent être étudiés conjointement ;

9.3. D'inviter les entreprises de transport aérien des pays membres à examiner les avantages qu'il y aurait à recommander que, dans les cas appropriés, l'I.A.T.A. fixe des tarifs pour des périodes plus longues qu'une année.