



Doc. 437

19 octobre 1955

Simplification des formalités aux aéroports

Proposition de recommandation

déposée par la Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

Projet de recommandation¹

L'Assemblée,

Ayant examiné le rapport de la commission des Questions juridiques et administratives sur la simplification des formalités aux aéroports ([Doc. 437](#)),

Invite le Comité des Ministres à examiner sans délai les recommandations suivantes et à lui faire connaître, au plus tard lors de sa session de printemps 1956, les mesures prises pour mettre en oeuvre lesdites recommandations, ce rapport ne devant pas se borner à exposer la situation actuelle et les difficultés qui en résultent, mais décrire également les mesures prises pour améliorer cette situation;

Formalités aux aéroports

Considérant que les formalités et opérations techniques et administratives accomplies entre le moment où les voyageurs sont tenus de se présenter aux gares aériennes et l'heure de départ de l'avion occasionnent, pour les intéressés, des inconvénients considérables et inutiles, et une perte de temps;

Considérant que la disproportion entre la durée du voyage aérien et le temps passé entre les gares et les aéroports et à l'accomplissement des formalités est particulièrement choquante dans le cas des voyages à courte distance, par exemple entre Londres et Paris,

Se félicite des recommandations sur la facilitation adoptées par la Conférence de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, qui s'est tenue à Strasbourg, sur l'initiative du Conseil de l'Europe, du 21 avril au 8 mai 1954;

Note cependant que beaucoup de ces recommandations n'ont pas encore été mises en oeuvre, soit en partie, soit dans la totalité, et qu'un certain nombre de gouvernements participants n'ont pas fait savoir au Secrétaire Général de l'O. A. C. I. s'ils sont ou non disposés à les appliquer, et, dans la négative, les motifs de leur attitude;

Recommande au Comité des Ministres :

1. qu'à titre de première étape vers une simplification substantielle des formalités aux aéroports, tous les gouvernements membres acceptent de mettre en oeuvre sans plus de délai les recommandations de la Conférence de l'O. A. C. I. tenue à Strasbourg du 21 avril au 8 mai 1954;
2. que les gouvernements membres s'attachent tout particulièrement à mener à bien l'importante étude préconisée dans la Recommandation n° 24 de l'O. A. C. I. (reproduite dans le rapport de la commission des Questions juridiques et administratives ci-annexé) dans le but de rendre aussi simple de prendre l'avion que de monter dans le train dans une gare, et qu'ils communiquent à l'Assemblée les résultats de cette étude;

1. Voir 24e séance, 25 octobre 1955 (adoption du projet de recommandation) et Recommandation 85.



Redevances payables par les voyageurs

Considérant que, depuis le 1er mai 1952, une redevance de cinq shillings est perçue aux aéroports d'État du Royaume-Uni sur les passagers à destination de l'étranger;

Considérant qu'en application de la réglementation d'octobre 1954, modifiée en décembre 1954, des redevances analogues sont imposées sur certains aéroports français, à un taux variant de 300 à 1.200 francs suivant l'aéroport de départ, le prix du billet et le lieu de destination;

Considérant que, bien que ces redevances soient dues par les exploitants des services aériens internationaux, elles sont mises à la charge des utilisateurs;

Considérant que d'autres pays que la France, le Royaume-Uni, la Pologne, le Portugal et l'Espagne, où ces redevances sont actuellement imposées, pourraient être amenés à en instituer de semblables,

Estime que la perception de telles redevances indépendamment du prix officiel du billet est contraire aux intérêts bien compris des transports aériens étant donné les retards et les désagréments irritants qu'elle entraîne pour les passagers;

Recommande au Comité des Ministres que la France et le Royaume-Uni prennent immédiatement les mesures nécessaires pour que les exploitants de lignes aériennes incorporent les redevances d'aéroports payables par les passagers au prix officiel du billet, si les Gouvernements de ces États ne peuvent les supprimer entièrement.

Rapport de la commission des Questions juridiques et administratives sur la simplification des formalités aux aéroports

1. Le 23 septembre 1953, l'Assemblée, après avoir adopté la Recommandation 51 relative à la simplification des formalités de passeport, du contrôle douanier et du contrôle : des devises, chargeait la commission des Questions juridiques et administratives de suivre la question de la simplification des formalités de frontière pour les voyageurs et de lui soumettre éventuellement toute recommandation complémentaire qu'elle jugerait utile. L'Assemblée devait renouveler cette directive le 24 mai 1954, après avoir adopté la Recommandation 59.

2. Conformément à ces instructions, la sous-commission chargée de l'étude de la simplification des formalités de frontière pour les voyageurs ², après avoir procédé à une enquête préliminaire sur les travaux effectués dans ce domaine par les autres organisations internationales, a décidé d'envisager la possibilité de simplifier les formalités de frontière aux aéroports et a nommé M. Hermod Lannung rapporteur pour cette question.

3. Il est rappelé que, le 6 décembre 1951, en présentant devant l'Assemblée Consultative la motion qui a servi de base à tous les travaux de cette sous-commission (Doc. 98-1951), feu le comte Jacini déclarait : « La question mineure sur laquelle j'attire l'attention de l'Assemblée, et qui fait l'objet d'une résolution que j'ai présentée avec certains amis, peut être tranchée rapidement si les services compétents n'y font pas obstacle. Il s'agit de la simplification, pour le simple voyageur, des formalités de frontière aussi bien terrestres qu'aériennes. » Un peu plus tard, donnant lecture du texte de sa résolution, le comte Jacini soulignait à nouveau : « J'ai employé le mot « frontières », mais les aérodromes également sont visés. »

4. L'action de la sous-commission de votre commission s'inspire, en cette matière, du sentiment très net que les formalités auxquelles sont soumis les voyageurs empruntant la voie aérienne sont désuètes et qu'il conviendrait de les simplifier et de les moderniser. Il est paradoxal que la bureaucratie intervienne d'une manière aussi flagrante dans le moyen de transport le plus moderne. Pour prendre un exemple, il semble qu'il ne serait pas absolument nécessaire d'employer, un nombre aussi important d'hôtesse et d'autres guides pour prendre en charge les passagers aux aéroports et veiller à ce qu'ils ne s'égarent pas. Alors que l'on s'attendrait à un minimum d'embarras et de difficultés et à un maximum de rapidité, les voyageurs sont invités à suivre une personne, puis une autre, à stationner dans les salles d'attente, etc., toutes ces opérations étant effectuées tranquillement et posément comme si elles s'inséraient dans un cérémonial traditionnel. La commission estime, dans son ensemble, qu'il serait possible d'éliminer un grand nombre des règles de ce rite. Les exploitants des aéroports devraient s'employer à faire en sorte qu'il devienne aussi facile de prendre l'avion que de prendre le train dans une gare. Dans les cas appropriés des panonceaux lumineux de différentes couleurs, tels qu'il s'en trouve dans le métro londonien, pourraient aisément remplacer les

2. Les membres de la sous-commission sont : MM. Lannung (Danemark) (Président); Paget (Royaume-Uni), Pinton (France) (Vice-Présidents); Burger (Pays-Bas), Codaeci Pisanelli (Italie), Crosbie (Irlande), Giines (Turquie), Kopf (République Fédérale d'Allemagne), Schaus (Luxembourg), Strøm (Norvège).

hôtesses et autres employés. Une simplification résolue des formalités aux aéroports permettrait en outre de réaliser des économies substantielles. En ce qui concerne la sécurité, nous nous en rapporterons à l'autorité de Sir William Hildred qui, dans son rapport à la dixième Assemblée générale annuelle de l'Association du Transport aérien international, a déclaré : « Je manquerais à mes devoirs si je ne signalais pas qu'il est possible, si on le veut, de simplifier et de rendre moins onéreuse la réglementation des transports aériens, sans porter la moindre atteinte à la sécurité publique et en apportant des avantages certains à l'intérêt public. » Telles sont les considérations générales d'ordre pratique qui ont amené votre commission à affirmer qu'il est possible d'accélérer les formalités aux aéroports. Votre commission ne prétend pas avoir examiné les motifs techniques parfois complexes qui justifieraient telle ou telle formalité. Elle s'est surtout fiée à des impressions — l'impression évidente que, dans les aéroports, on gaspille inutilement le temps de chacun. Il est temps, non seulement de discuter des améliorations à apporter à ce système, mais aussi de les mettre réellement on pratique.

5. Votre commission a nettement déclaré, à maintes reprises, qu'elle désirait éviter tout double emploi ou chevauchement d'activités avec les autres organisations internationales. Cela ne voulait cependant pas dire que, lorsqu'elle jugerait les mesures prises insuffisantes ou que le Conseil de l'Europe, du fait de sa structure, lui paraîtrait mieux à même d'obtenir des résultats plus rapides, votre commission ne soumettrait pas des propositions détaillées et n'insisterait pas pour que les gouvernements adoptent une attitude plus progressive sur ces problèmes. C'est cette ligne de conduite qu'elle a suivie lorsque les Recommandations 51. et 59 ont été déposées à l'Assemblée.

6. En ce qui concerne la question de la simplification des formalités de frontière aux aéroports, votre commission a jugé particulièrement souhaitable d'examiner avec le plus grand soin les résultats de l'importante Conférence sur la Coordination des Transports aériens en Europe qui a eu lieu au siège du Conseil de l'Europe à Strasbourg du 21 avril au 8 mai 1954. Cette Conférence s'est réunie à la suite d'une résolution adoptée par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale le 15 décembre 1953 en réponse à une résolution adoptée par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe le 19 mars 1953. Elle a adopté un volumineux rapport qui a été soumis au Conseil de l'O. A. C. I., ceder-nier devant le transmettre au Conseil de l'Europe. Les Gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la Finlande, de la France, de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Irlande, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Norvège, du Portugal, de l'Espagne, de la Suède, de la Suisse, de la Turquie et du Royaume-Uni étaient représentés' par des délégations complètes. La Grèce et l'Islande, également invitées à la Conférence, n'avaient pu envoyer de délégation. L'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, l'Egypte, l'Ethiopie, le Honduras, Israël, le Japon et les Etats-Unis d'Amérique étaient représentés par des observateurs. Un certain nombre d'organisations gouvernementales ou non-gouvernementales étaient également représentées par des observateurs, notamment l'Air Research Bureau dont le siège est à Bruxelles. Les questions principales à l'ordre du jour de la Conférence étaient les suivantes :

- a. Recherche des moyens susceptibles d'améliorer l'exploitation commerciale et technique des compagnies des pays européens participant à la Conférence;
- b. Possibilité d'une meilleure coopération par l'échange de droits commerciaux entre les pays européens participant à la Conférence.

7. Un examen plus approfondi des documents préparatoires à la Conférence, que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a eu l'obligeance de mettre à la disposition des membres de la sous-commission de votre commission et du Secrétariat Général du Conseil de l'Europe, permet de constater qu'un temps considérable a été consacré au problème de la « facilitation » et qu'en étudiant cette question la Division de la Facilitation de la Conférence n'a pas négligé l'aspect « passagers » du problème. Une vaste enquête a été effectuée, qui a établi les points suivants :

1. Il est à craindre qu'avec l'augmentation continue du nombre des vols, du nombre des voyageurs aériens et de la capacité de chargement des appareils, des délais plus longs soient nécessaires pour le déchargement, le chargement et l'entretien, à moins que des méthodes plus efficaces ne soient conçues pour effectuer ces opérations;
2. L'importance du problème varie d'un aéroport à l'autre, selon les opérations effectuées, la disposition de l'aéroport, le volume du fret chargé et déchargé et les méthodes de manipulation employées;
3. Il y a beaucoup à faire pour assurer une plus grande efficacité aux aéroports et simplifier les nombreuses formalités d'admission et de congé des appareils;
4. L'expérience acquise montre que le chargement et le déchargement des bagages et du fret prennent une part considérable du temps total absorbé par le chargement et le déchargement des appareils;

5. Le rôle joué par les services d'immigration, des douanes, des devises et du contrôle sanitaire n'influent pas matériellement, en temps normal, sur le temps d'immobilisation au sol des appareils; on reconnaît cependant que les arrangements actuels de manipulation signifient en fait qu'un temps considérable est gaspillé avant, pendant et après les opérations et les inspections gouvernementales.

8. Après des discussions approfondies sur ces points, la Conférence plénière a adopté un certain nombre de recommandations qui intéressent directement les travaux de votre commission puisqu'elles traitent essentiellement des passagers plutôt que des appareils. Votre commission saisit cette occasion pour constater qu'il est regrettable qu'une conférence aussi importante ait dû se borner, selon les termes de son mandat, à formuler des recommandations à l'adresse des gouvernements participants. Aucun projet de convention n'a été élaboré; rien n'a été fait pour limiter la souveraineté des Etats dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté européenne. Les conclusions de la conférence ont consisté en un certain nombre de recommandations qui, dans un langage fort diplomatique, invitaient les Etats à prendre certaines mesures. Fort heureusement, il semble que les résultats positifs de cette conférence ne se soient pas limités à ces recommandations, un certain nombre de délégations, notamment celles de la République Fédérale d'Allemagne et du Danemark, ayant lancé des propositions fort intéressantes que toutes les délégations n'ont pu toutefois accepter, tout au moins pour l'instant. Néanmoins, le fait que des solutions hardies aient été proposées permet à ceux qui se déplacent fréquemment par la voie aérienne d'envisager l'avenir avec plus d'optimisme. A ce propos, votre commission tient à consigner qu'elle estime que le moment est venu pour les gouvernements de prendre des décisions en cette matière; si, comme il ne paraît pas improbable, le cadre constitué par les 19 nations réunies à Strasbourg l'année dernière était trop vaste pour qu'il fût possible d'obtenir des résultats positifs importants, il conviendrait de limiter la participation à un cercle plus restreint mais plus homogène, celui des 15 États membres du Conseil de l'Europe ou éventuellement de certains d'entre eux seulement.

9. Votre commission a cru devoir formuler certaines observations sur les recommandations suivantes de la Conférence de l'O. A.C.I. qui traitent principalement de questions intéressant les passagers :

(i) Suppression des visas

La Conférence a recommandé que les visas soient supprimés dès que possible sur une base de réciprocité, par des accords bilatéraux ou d'autres arrangements, pour les voyages d'affaires ou de tourisme entre les États invités comme membres de plein droit de la Conférence (Recommandation n° 13).

Observations : Cette recommandation reprend des recommandations antérieures de l'Assemblée (cf. Recommandation 51) qui, en grande partie, ont été mises en oeuvre.

(ii) Inspection des bagages des passagers au départ

La Conférence a recommandé :

- a. que les États invités comme membres de plein droit de la Conférence envisagent l'adoption de méthodes réduisant au minimum la gêne que cause aux passagers et aux transporteurs l'inspection, douanière des bagages au départ;
- b. qu'ils fassent connaître à l'O. A. C. I. d'ici le 15 septembre 1954, les résultats pratiques de leurs études et de leurs efforts dans ce sens, afin que ces renseignements puissent être utilisés à la prochaine session de la Division de la Facilitation (Recommandation n° 14).

Observations : Cette recommandation est appliquée par la Belgique, le Danemark, la République Fédérale d'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, la Norvège et la Suède qui ont supprimé le contrôle douanier des bagages des passagers au départ des aéroports ou qui ont réduit ce contrôle à de simples sondages. Le Royaume-Uni a fait savoir que, vu l'importance que présentent la délivrance des licences d'exportation et le contrôle des changes, le Royaume-Uni ne peut s'engager pour le moment à faire inspecter les bagages accompagnés hors de la présence des passagers, dont il importe de recueillir les déclarations, ni à réduire l'inspection à un simple sondage. Le système consistant à inspecter les bagages au moment où l'exploitant les prend en charge ne peut être adopté en raison de la pénurie de personnel, d'autant moins qu'il faudrait alors affecter des inspecteurs aux divers aéroports de départ. Le Royaume-Uni a indiqué toutefois qu'il continuera à faire tout son possible pour mettre la recommandation en application. A l'heure actuelle, les services douaniers de l'aéroport de Londres acheminent un contingent normal de 33 passagers dans un temps moyen de six à sept minutes.

(iii) Suppression de l'inscription de la poste sur le manifeste de marchandises

La Conférence a reconnu que, fréquemment, les services postaux ne sont en mesure de remettre les sacs de courrier aux exploitants que peu de temps avant l'heure prévue pour le décollage et que l'inscription de la poste sur le manifeste de marchandises est de nature à provoquer des retards au départ.

La Conférence a recommandé : « que les États invités comme membres de plein droit de la Conférence examinent la possibilité de renoncer à exiger l'inscription de la poste sur le manifeste de marchandises et qu'ils avisent le Secrétaire Général de l'O. A. C. I. des résultats de leurs études à ce sujet avant le 15 septembre 1954 »

Observations : Le Danemark, la République Fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège et la Suède n'exigent pas l'inscription de la poste sur le manifeste de marchandises. La Belgique a renoncé à l'inscription du courrier aérien, mais non des colis postaux. La France et l'Irlande sont disposées à remplacer l'inscription sur le manifeste de marchandises par l'emploi des formulaires AV. 6 et AV. 7 prévus à l'article 26 de la Convention postale universelle de Bruxelles.

La Grèce et le Royaume-Uni ont déclaré ne pouvoir accepter la suggestion de ne plus inscrire la poste sur le manifeste de marchandises. Ces pays considèrent qu'il n'est pas suffisant de joindre simplement au manifeste de marchandises les formulaires AV. 6 et AV. 7.

Votre commission est persuadée que la Grèce et le Royaume-Uni devraient, comme les autres pays eurojéens, renoncer à cette exigence dont il a été démontré qu'elle n'est pas essentielle.

(iv) Contrôle sanitaire

La Conférence a recommandé :

- a. « que les États invités comme membres de plein droit de la Conférence, exemptent du contrôle sanitaire les aéronefs exécutant un transport intraeuropéen, ainsi que le trafic transporté par ces aéronefs;
- b. qu'en vue de l'application uniforme et réciproque de ladite recommandation, un groupe d'experts sanitaires européens se réunisse, dès que possible, pour fixer la procédure et les règles nécessaires à sa mise en application... » (Recommandation n° 19).

Observations : La Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grèce, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni ont indiqué qu'ils sont disposés à appliquer cette recommandation dès qu'un groupe d'experts sanitaires aura examiné la question en détail, et que les formalités actuelles représentent déjà un grand pas vers l'application de la recommandation.

(v) Retrait temporaire du passeport aux voyageurs aériens à des fins d'admission ou de congé

La Conférence constate avec satisfaction que presque tous les États européens ont fait savoir qu'ils avaient supprimé cette pratique ou qu'ils étaient sur le point de le faire.

Observations : La pratique qui consiste, avant l'arrivée de l'aéronef, à retirer temporairement les passeports des voyageurs pour les transmettre aux officiers d'immigration, est encore courante en Grèce et en Espagne. Elle est parfaitement inadmissible et devrait cesser immédiatement. Il en résulte souvent des retards, les passeports pouvant être égarés et les passagers perdant du temps à essayer de récupérer leurs passeports auprès des officiers d'immigration. Il conviendrait également de mettre fin à une pratique similaire qui subsiste en Italie (et au Portugal) en ce qui concerne les membres d'équipage.

(vi) Abolition de la présentation du manifeste distinct de passagers

La Conférence a recommandé aux États invités comme membres de plein droit :

- a. de ne plus exiger, à partir du 1er janvier 1955, la présentation du manifeste distinct de passagers à l'arrivée et au départ d'aéronefs assurant des transports entre les États européens;
- b. de faire savoir au Secrétaire Général de l'O. A. C. L, avant le 15 septembre 1954, s'ils appliqueront la présente recommandation à partir du 1er janvier 1955, ou d'indiquer les raisons pour lesquelles ils leur est impossible de le faire. Celui-ci devrait, à son tour, en aviser les personnalités compétentes de la réunion F. A. L. européenne intéressée. (Recommandation n° 21).

Observations : La Belgique, le Danemark, la France, la République Fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège et la Suède ont appliqué cette recommandation. La Grèce ne l'a pas fait. L'Irlande a déclaré ne pouvoir adopter cette recommandation pour le moment, mais elle pourra peut-être le faire ultérieurement, en partie du moins. Le Royaume-Uni a expliqué que, lorsque l'aménagement des aéroports des Iles britanniques

sera tel que tous les passagers passeront automatiquement par le contrôle des passeports et devront remettre leur carte d'embarquement et de débarquement (comme cela est le cas aux ports maritimes, où les aménagements nécessaires ont été mis en oeuvre par les transporteurs), le Gouvernement britannique sera disposé à abolir la présentation du manifeste de passagers pour le trafic européen sur certains aéroports dans certaines conditions.

(vii) Questions générales relatives à la facilitation

La Conférence a recommandé que chaque État invité comme membre de plein droit de la Conférence :

- a. étudie en détail, en collaboration avec les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, les conditions dans lesquelles s'effectuent actuellement toutes les formalités et opérations techniques et administratives accomplies sur les aéroports, en vue de rechercher les mesures permettant d'éviter la dispersion des efforts et de diminuer les dépenses d'installation et d'exploitation;
- b. tienne notamment compte, pour cette étude, des notes de travail présentées au cours de la Conférence et des méthodes et usages en vigueur dans d'autres moyens de transport;
- c. s'efforce, dès que possible, de faire en sorte qu'à ses aéroports, le transport aérien ne soit pas soumis à un régime moins favorable que les transports de surface dans les ports ou les postes-frontière ferroviaires et routiers;
- d. communique les conclusions de ses études, les mesures adoptées et les résultats obtenus au Secrétaire Général de l'O. A. C. I. Celui-ci devrait en aviser à son tour les personnalités compétentes de la réunion F. A. L. européenne intéressée. Dès qu'un aspect du problème aura fait l'objet d'une étude, chacun des États devra soumettre aussitôt un rapport partiel consacré à cette étape du travail sur cette étude. En tout état de cause, chacun des États invités comme membres de plein droit de la Conférence devra présenter, avant le 1er janvier 1955, un rapport général sur l'état d'avancement des travaux, rendant compte des résultats obtenus jusqu'en octobre 1954 (Recommandation n° 24).

Observations : La Belgique et les Pays-Bas n'ont pas encore achevé l'étude de cette question. Le Danemark a indiqué qu'il possède une avance relative en ce qui concerne la mise en application des mesures de facilitation. C'est ainsi que, dans ce pays, les mesures suivantes ont été prises :

1. Des zones de transit direct ont déjà été créées au Danemark. De même, un transbordement direct des passagers d'un aéronef à un autre est autorisé aux points où la correspondance est assurée;
2. En cas de très courts arrêts au sol les autorités danoises permettent aux passagers de rester à bord de l'aéronef;
3. La question de savoir s'il existe un personnel assez nombreux pour l'examen des passeports et le passage en douane aux aéroports est actuellement suivie de près par les autorités aéronautiques danoises. Étant donné l'actuelle disposition des locaux au départ des passagers, il n'a pas encore été possible de permettre à ceux-ci de monter à bord un par un après l'examen des passeports et des bagages;
4. Les autorités danoises n'exigent des exploitants aucun document relatif aux passagers ou au fret en transit;
5. Un comité Scandinave a été nommé dans le but de parvenir à un accord entre, pays Scandinaves sur les problèmes économiques, les questions de trafic, etc. Le comité est également saisi de la question d'exemption des droits de douane en ce qui concerné l'équipement au sol et nous espérons que cette question sera prochainement réglée;
6. Les négociations récemment entreprises avec l'administration postale ont permis d'appliquer diverses dispositions réalisant une économie de temps.

La République Fédérale d'Allemagne a indiqué que le transport aérien jouit d'un régime aussi favorable que les transports de surface dans les ports allemands ou les postes-frontière ferroviaires et routiers.

L'Irlande et le Royaume-Uni ont fourni des renseignements détaillés relatifs aux efforts déployés pour réduire les retards que votre commission a examinés. Il a été noté, en particulier, que des études sont effectuées périodiquement, notamment à l'aéroport de Londres, en vue de rechercher les causes de retards. Ces études portent sur tous les aspects et en particulier sur les méthodes d'acheminement des passagers.

10. Ayant recommandé que le Conseil appuie les importants travaux de la Conférence de l'O. A. C. I. tenue à Strasbourg en 1954, votre commission croit devoir appeler l'attention de l'Assemblée sur certains problèmes qui, à son sens, méritent d'être plus approfondis qu'ils ne l'ont été jusqu'à présent, notamment du point de vue

des voyageurs. Il faut espérer vivement que le Comité des Ministres se penchera lui-même sur ces points et que, dans les cas voulus, il adoptera une position commune et donnera des instructions en conséquence aux délégations des différents gouvernements à la Conférence européenne de l'Aviation civile qui doit s'ouvrir à Strasbourg le 29 novembre 1955.

11. Votre commission estime qu'il convient tout d'abord de se préoccuper de la situation créée par la mise en vigueur d'une redevance payable par les voyageurs dans le Royaume-Uni (1er mai 1952) et en France (octobre 1954).

Dans le Royaume-Uni, une redevance de 5 shillings est perçue des passagers à destination de l'étranger. En France, des redevances analogues sont imposées, sur certains aéroports français, à un taux variant de 300 à 1.200 francs suivant l'aéroport de départ, le prix du billet et le lieu de destination. Bien que ces charges soient dues par les exploitants des services aériens internationaux, elles sont mises à la charge des usagers.

Votre commission est convaincue qu'il est particulièrement désagréable pour les voyageurs de devoir verser de telles redevances au moment du départ de l'aéroport, non seulement parce qu'ils sont ainsi tenus de payer une somme en plus du prix officiel de leur billet, mais aussi en raison de l'inconvénient réel qu'apporte cette nouvelle formalité et de la difficulté qu'il peut y avoir à se procurer le montant nécessaire, dans la monnaie appropriée, immédiatement avant le départ.

Il se peut que les exploitants d'aéroports soient justifiés à se procurer des recettes supplémentaires sans lesquelles la charge de l'entretien des aéroports risquerait de retomber plus lourdement encore sur les contribuables. Il n'en reste pas moins vrai que la redevance payable par les voyageurs, telle qu'elle est actuellement perçue, est un moyen maladroit d'obtenir ce résultat. Il est vraisemblable qu'aucune objection n'aurait été émise si cette redevance avait été comprise dans le tarif officiel.

Votre commission est particulièrement soucieuse que cette redevance, inconnue en Europe occidentale, en dehors de la France et du Royaume-Uni, ne soit pas introduite ailleurs, tout au moins sous sa forme actuelle. Elle recommande que la France et le Royaume-Uni prennent immédiatement les mesures nécessaires pour que les exploitants de lignes aériennes incorporent les redevances d'aéroports payables par les passagers au prix officiel du billet si les gouvernements de ces États ne peuvent les supprimer entièrement.

12. En second lieu, votre commission estime qu'on pourrait envisager si, dans le cas des services transportant un grand nombre de passagers, par exemple entre Londres et Paris, il ne serait pas possible que les fonctionnaires de l'immigration et des douanes aussi bien du pays de destination que du pays de départ procèdent aux opérations de contrôle des passagers à l'aéroport de départ, permettant ainsi aux passagers de quitter la gare d'arrivée sans être soumis à un nouveau contrôle. Il est bien évident, toutefois, que cette pratique ne pourrait avoir son plein effet que si le chargement et le déchargement des bagages — qui constituent l'une des principales causes de délai — étaient considérablement accélérés. Il semble qu'un tel contrôle au départ ait été mis en vigueur sur certaines lignes entre les États-Unis et le Canada. Cette proposition ne constituerait pas une totale innovation. Elle appliquerait simplement aux transports aériens les dispositions de la convention signée à Genève le 10 janvier 1952 pour faciliter le franchissement de frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. Cette convention prévoit la création et le régime de gares-frontière communes dans tous les cas où les formalités de frontières ne peuvent être accomplies de manière satisfaisante pendant la marche des trains.

13. En troisième lieu, les exploitants d'entreprises de transports aériens devraient être invités à mettre en commun leurs ressources dans une mesure beaucoup plus large qu'ils ne le font à présent et, par exemple, à établir en commun des bureaux d'information et de location et des services et installations de toutes sortes dans les aéroports et dans les villes. Les voyageurs qui, en général, choisissent la voie aérienne en raison de sa rapidité n'attachent aucune importance au fait que les passerelles d'accès aux aéronefs appartiennent à une compagnie ou à une autre, mais ils sont très sensibles à l'inconvénient que représente le fait qu'un bureau d'informations ne puisse leur donner un renseignement pour la simple raison que le personnel relève d'une seule compagnie.

D'autre part, il est indubitablement dans l'intérêt de tous les intéressés, passagers et exploitants d'entreprises de transports aériens et d'aéroports, que l'exploitation soit aussi économique que possible.

14. Enfin, votre commission estime que l'on aurait dû prévoir depuis longtemps la publication d'horaires généraux sous forme d'opuscules donnant les détails de tous les vols, quelle que soit la compagnie exploitante. Actuellement, chaque compagnie aérienne publie son propre horaire. Votre commission recommande que soient publiés d'urgence des horaires régionaux indiquant tous les vols entre, par exemple, la Suède et le Royaume-Uni ou entre la France et la Turquie. Bien qu'il semble s'agir d'une question mineure, la publication de ces horaires aiderait considérablement tous ceux qui se déplacent par la voie aérienne.

15. Le présent rapport a été examiné par la commission des Questions juridiques et administratives le 18 octobre 1955. Il a été adopté à l'unanimité.