



**Doc. 516**

30 avril 1956

## **Commission européenne de l'Aviation civile (Première Session, Strasbourg, 29 novembre-16 décembre 1955)**

### **Rapport**

#### **1. INTRODUCTION**

1. En application de la Recommandation n° 28 de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens, tenue à Strasbourg en 1954 (cf. [Doc. 7575-CATE/1](#), pages 37 et 38), l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a convoqué la première Session de la Commission européenne de l'Aviation civile, après avoir consulté les Etats intéressés sur la date, le lieu et l'ordre du jour de cette session.

2. Le 7 décembre 1954, le Conseil de l'O. A. C. I. a adopté un projet d'ordre du jour provisoire de la session. Les 21 juin et 10 novembre 1955, le Conseil de l'O. A. C. I. a adopté des textes révisés de l'ordre du jour provisoire et les a transmis aux Etats.

3. Le 30 novembre 1955, lors de sa deuxième séance plénière, la Commission a adopté l'ordre du jour définitif, qui n'est pas reproduit dans le présent rapport, mais dont les diverses questions ont été groupées de façon systématique en t ê te des diverses sections des parties I à IV. Dans chaque section figurent les résolutions et recommandations correspondantes de la Commission, précédées de textes approuvés par la Commission et justifiant ces résolutions.

4. En application de la règle 4 du Règlement intérieur, le présent rapport est communiqué au Conseil de l'O. A. C. I. qui est invité, comme prévu au paragraphe 19 du présent rapport, à le transmettre au Conseil de l'Europe. Le Conseil de l'O. A. C. I. est également invité à transmettre des exemplaires de ce rapport aux Etats membres de la Commission ainsi qu'aux autres États et organismes invités à se faire représenter par des observateurs à la première Session de la Commission.

5. On été représentés par des délégations dûment mandatées les pays suivants : Autriche, Belgique, Danemark, France, République Fédérale d'Allemagne, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Turquie et Royaume- Uni. Ces pays sont parfois appelés par la suite « É t a t s participants ».

6. La séance d'ouverture de la Commission a eu lieu le 29 novembre 1955 à 15 h. 30, dans la salle de l'Assemblée du Conseil de l'Europe à Strasbourg, France, sous la présidence de M. Henri Bouché, premier Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, mandaté à cet effet par M. Edward Warner, président du Conseil de l'O. A. C. I., en présence de M. Léon Marchal, Secrétaire Général du Conseil de l'Europe. La séance de clôture a eu lieu le 16 décembre 1955. Au cours de la première séance, M. P. J. M. Nottet (Belgique) a été élu Président de la session; au cours de la deuxième séance M. L. de Azcarraga (Espagne), M. A. Heum (Norvège) et M. A. Ambrosini (Italie) ont été élus respectivement premier, deuxième et troisième Vice-Présidents de la session.

7. La Commission n'a pas institué de comité de vérification des pouvoirs, laissant au Secrétariat le soin d'examiner les lettres de créances, mais elle a constitué un comité des chefs de délégation et un comité de coordination, l'un et l'autre dépourvus de caractère officiel. Elle a décidé de se subdiviser en deux commissions, l'une (commission I) chargée des questions constitutionnelles, l'autre (commission II) chargée des questions économiques. Cette dernière s'est scindée en deux : sous-commission A chargée de l'étude des



droits commerciaux, sous-commission B chargée des questions diverses, qui ont présenté directement leur rapport en séance plénière. La composition du Bureau de chacun de ces trois organes est indiquée ci-après, ainsi que les questions de l'ordre du jour qu'ils ont été chargés d'étudier. Commission - Président - Secrétaire - Question de l'ordre du jour - — - — - — - — - I. Questions constitutionnelles - M. J. W. F. Backer (Pays-Bas) - M. Edward M. Weld - 1, 2 et 3 - II. Questions économiques Sous-commission A, Droits commerciaux - M. P. J. M. Nottet (Belgique) - M. A. M. Lester - 5 et 6 - Sous-commission B, Questions diverses - M. R. C. O'Connor (Irlande) - M. A. M. Lester - 4, 7 et 8

8. M. Edward Warner, Président du Conseil de l'O. A. C. I., a participé à titre consultatif aux travaux de la Commission. M. Edward M. Weld, Secrétaire Général adjoint de l'O.À.CI. pour le transport aérien, a assumé les fonctions de Secrétaire Général de la Commission, et M. A. M. Lester, chef de la Sous-Direction Études économiques de l'O. A. C. I., celles de Secrétaire Général adjoint, assisté de MM. P. L. Ainley et A. D. Hayward, de la même Sous-Direction. MM. H. W. Mandeiield, de l'O. A. C. L, et G. Cunin, du Secrétariat du Conseil de l'Europe, ont organisé les services de la session. Le service des langues a été dirigé par MM. L. d'Apollonia (traduction) et F. Cordier (interprétation). M. L. Bousard a été chargé du service de presse.

9. Tous les États contractants de l'O. A. C. I. ainsi qu'un Etat européen noncontractant, la Yougoslavie, ont été invités à se faire représenter par des observateurs. Ont effectivement assisté aux réunions de la Commission, à titre d'observateurs, les représentants des Etats ci-après : Canada, Egypte, Israël, Japon, Liban, Libéria, Mexique, États-Unis et Yougoslavie.

10. Ont été représentées par des observateurs les organisations internationales ci-après : Air Research Bureau (A. R. B.), Conseil de l'Europe, Conférence européenne des Ministres des transports (C. E. M. T.), Fédération internationale des Transports aériens privés (F. I. T. A. P.), Association internationale des courtiers aériens (I. A. B. A), International Air Transport Association (I. A. T. A.), Chambre de Commerce internationale (I. C. C.), Fédération internationale des Associations de Pilotes de Ligne (I. F. A. L. P. A.), Institut du Transport aérien (I. T. A.), Union internationale des Assureurs aéronautiques (I. U. A. L), Organisation Européenne de Coopération Économique (O. E. C. E.), Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (C. E. E.).

**2. Ire PARTIE - Question 1 de l'ordre du jour — Règlement intérieur des sessions de la Commission. Question 2 de l'ordre du jour — Rapports avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et dispositions en vue des futures sessions de la Commission. Question 3 de l'ordre du jour — Rapports avec le Bureau de Recherches aériennes de Bruxelles (A. R. B.)**

***2.1. Constitution de la Commission européenne de l'Aviation civile - (Questions 1 et 2 de l'ordre du jour)***

11. La constitution de la C. E. A. C. entre dans le cadre de la question 1 de l'ordre du jour, mais elle présente des rapports suffisamment étroits avec la question 2 pour qu'il ait été jugé nécessaire de traiter les deux questions conjointement. Il a été admis que la Recommandation n° 28 de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (Strasbourg, 1954) établit de façon satisfaisante les bases de la constitution de la Commission. e afforded a satisfactory basis for the constitution of the Conference.

***2.2. Rapports avec l'O. A. C. I. - (Question 2 de l'ordre du jour)***

12. A cet égard, la Commission pouvait envisager trois solutions :

1. Un statut entièrement indépendant avec un protocole spécial signé par les États membres ;
2. Une intégration complète avec l'O. A. C. I. à titre de commission subordonnée, comme prévu à l'alinéa (a) de l'article 55 de la Convention de Chicago;
3. Une solution intermédiaire, la Commission convoquant elle-même ses sessions et établissant son ordre du jour, mais travaillant en liaison étroite avec l'O. A. C. I., comme il est envisagé dans la Recommandation n° 28 de la Conférence de Strasbourg (1954).

13. Les alinéas 8 et 9 de la Recommandation n° 28 ont fait l'objet d'un examen particulièrement attentif. Certains représentants estimaient qu'un statut indépendant n'était pas souhaitable, alors que d'autres jugeaient qu'une subordination complète à l'O. A. C. I. risquait de ne pas donner la souplesse d'organisation et d'administration nécessaire pour assurer l'examen rapide des problèmes purement intraeuropéens. C'est pourquoi il a été convenu que la solution envisagée à l'alinéa 3 était la meilleure.

### 2.3. Secrétariat - (Question 2 de l'ordre du jour)

14. Il a été décidé que les dispositions de l'alinéa 9 de la Recommandation n° 28, qui prévoient que la Commission devrait, du moins au début, s'abstenir d'instituer un Secrétariat distinct mais qu'elle devrait demander au Conseil de l'O. A. C. I. de lui prêter son concours, resteraient en vigueur. Les dispositions futures relatives au Secrétariat ont fait l'objet de certains échanges de vues et il a été décidé de n'apporter aucun changement à l'alinéa 9 de la Recommandation n° 28.

#### RÉSOLUTION N° 1

La Commission décide que la Commission européenne de l'Aviation civile est constituée comme suit :

1. La Commission européenne de l'Aviation civile (appelée ci-après la Commission) tient en principe une session pionnière par an, d'autres sessions pouvant être tenues avec l'assentiment de la majorité des membres;
2. La Commission se compose des Etats invités comme membres de plein droit à la Conférence de coordination des transports aériens européens (Strasbourg 1954)<sup>1</sup> ainsi que des autres Etats européens que la Commission admettrait à l'unanimité comme membres;
3. La Commission a pour objet :
  - a. de poursuivre les travaux de ladite Conférence de 1954 et ceux de sa première Session tenue en novembre-décembre 1955 tels qu'ils sont définis dans les ordres du jour et rapports de ces réunions ;
  - b. de suivre, d'une façon générale, l'évolution des transports aériens intra-européens en vue de favoriser la coordination, une meilleure utilisation et le développement ordonné de ces transports;
  - c. d'examiner tout problème particulier qui pourrait se présenter dans ce domaine;
4. La Commission fait entrer dans le cadre de ses activités toutes les questions ayant trait aux objets précités et remplace les organes indépendants de caractère plus spécialisé prévus pour répondre auxdits objets;
5. Les fonctions de la Commission ont un caractère consultatif et ses conclusions et recommandations sont subordonnées à l'approbation des États;
6. La Commission fixe son règlement intérieur et décide de son organisation, notamment de l'institution : (i) de groupes restreints chargés d'étudier et de débattre les questions qui présentent un intérêt spécial pour certains membres seulement, et (ii) de comités d'experts chargés d'étudier certains aspects particuliers du transport aérien intraeuropéen;
7. Les États sont représentés aux réunions de la Commission par des délégués, dont le nombre et le rang seront fonction des problèmes à examiner, étant entendu que les chefs de délégations seront en principe de hauts fonctionnaires;
8. La Commission se tient en liaison étroite avec l'O. A. C. I. et établit également des rapports avec toute autre organisation internationale publique ou privée dont les activités intéressent le transport aérien européen;
9. La Commission s'abstient, du moins au début, d'instituer un secrétariat distinct, mais demande au Conseil de l'O. A. C. I. de lui prêter son concours, dans la mesure du possible :
  - a. en lui fournissant du personnel pour les études, les réunions, etc. ;
  - b. en archivant les comptes rendus des séances et la correspondance, etc., au Bureau Europe-Afrique de l'O. A. C. I. à Paris.

---

1. Ces États sont les suivants : Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, France, République Fédérale d'Allemagne, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Royaume-Uni.

#### **2.4. Dispositions financières - (Question 2 de l'ordre du jour)**

15. Il a été reconnu que l'on ne peut attendre de l'O. A. C. I. qu'elle continue indéfiniment à fournir les moyens nécessaires à la convocation, à l'organisation matérielle et à la préparation des sessions de la Commission. Les États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile devront donc prendre toutes dispositions financières éventuellement nécessaires dans ces conditions. Toutefois, la Commission ne disposait pas d'éléments d'information suffisants pour aborder la question au stade actuel.

#### **RECOMMANDATION N° 1**

La Commission recommande la convocation, pour étudier cette question, d'une nouvelle réunion qui se tiendrait au plus tard au cours de la dixième Session de l'Assemblée de l'O.A. C I . qui doit avoir lieu à Caracas, Venezuela, à partir du 19 juin 1956. Les délégations devraient être habilitées par leurs gouvernements à prendre, le cas échéant, des engagements relatifs à la participation des États qu'elles représentent au financement des activités de la Commission, éventuellement à partir de l'exercice 1956.

#### **2.5. Règlement intérieur - (Question 1 de l'ordre du jour)**

16. La Commission a examiné différents projets de règlement intérieur et de dispositions destinées à régir l'ensemble de son organisation interne; elle a mis au point le règlement intérieur figurant à l'annexe A au présent rapport. L'attention est attirée sur le fait que ce règlement prévoit l'élection à chaque session annuelle plénière d'un Président et de trois Vice-Présidents qui restent en fonction tant que leur successeur n'est pas désigné; cette désignation s'effectue, en principe, lors de la prochaine session plénière. Pendant la durée de son mandat, le Président a pouvoir de convoquer, après avoir consulté les États membres de la Commission et le Conseil de l'O. A. C I., la session annuelle plénière suivante, ainsi que toutes sessions extraordinaires. La disposition qui prévoit la permanence du Bureau, constitué par le Président et les Vice-Présidents, améliorera l'efficacité de la Commission, facilitera l'organisation et le déroulement des sessions. Le règlement intérieur prévoit également que les rapports de la Commission seront communiqués directement aux États membres et transmis à l'O. A. C. I.

#### **RÉSOLUTION N° 2**

La Commission décide d'adopter pour le règlement intérieur initial le texte qui figure à l'annexe A au présent rapport.

#### **2.6. Autres dispositions - (Question 3 de l'ordre du jour)**

17. Bien que la Résolution n° 1 donne la base d'une constitution de la Commission et la Résolution n° 2 son règlement intérieur, ces deux textes ne couvrent pas pleinement les rapports de la Commission avec d'autres organes. Il a été noté que plusieurs organismes internationaux, publics et privés, souhaiteraient s'associer aux travaux de la Commission de différentes manières. Après de longs débats, il a été décidé de distinguer les quatre catégories suivantes :

1. Institutions internationales qui s'intéressent directement à l'ensemble des travaux de la Conférence et qui pourraient y contribuer de façon importante;
2. Institutions qui s'intéressent à l'économie générale de l'Europe, notamment aux transports aériens, et qui, par conséquent, méritent un traitement spécial ;
3. États membres de l'O. A. C. I. qui ne sont pas membres de la Commission;
4. Institutions qui s'intéressent à des aspects particuliers des travaux de la Conférence.

18. Les États et les institutions qui entrent dans les trois premières catégories devraient normalement être invités à se faire représenter par des observateurs; par ailleurs, il convient d'étudier, dans chaque cas particulier, le statut à donner éventuellement, lors des diverses sessions de la Commission, aux institutions de la quatrième catégorie.

19. Il a été également noté que le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, dans sa Résolution (55) 30, a invité la Commission à transmettre un rapport annuel à l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe; la Commission demande au Conseil de l'O. A. C. I. de répondre à cette invitation en transmettant les rapports sur les activités de la Commission.

20. Il convient enfin de rappeler que la Conférence de Strasbourg (1954), dans sa Recommandation n° 29, a signalé que les travaux de la Commission européenne, dont la création était envisagée, seraient considérablement facilités s'il existait une organisation représentant les transporteurs des États participants; dans cette même recommandation, la Commission invitait les États à encourager leurs transporteurs aériens à faire des études en coopération, afin de favoriser le développement ordonné du transport aérien en Europe. La Commission a tenu compte notamment des travaux effectués dans ce domaine par l'Air Research Bureau (A. R. B.); une partie de la documentation établie par l'A. R. B. a été consultée au cours des travaux de la session. La Commission tient à remercier l'A. R. B., ainsi que les autres organismes qui ont prêté leur concours aux travaux de la Commission; elle les invite à poursuivre leur collaboration dans l'avenir.

### **3. IIe PARTIE - Question 5 de l'ordre du jour — Échange de vues sur un accord multilatéral pour les services réguliers**

#### **3.1. Objectifs**

21. Cette question de l'ordre du jour avait pour objet de permettre un échange de vues sur les principes qui pourraient servir de base à un accord multilatéral relatif à l'échange des droits commerciaux pour les services aériens internationaux réguliers entre les États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile. Il était entendu qu'il ne s'agissait pas de conclure un accord multilatéral, ni d'établir un projet d'accord; les déclarations de principe formulées par les représentants au début de l'étude de cette question ont montré clairement que le moment n'était pas encore venu d'essayer d'établir un accord multilatéral remplaçant les accords bilatéraux en Europe.

22. Certaines délégations ont souligné qu'une coopération à l'échelon des gouvernements et à celui des compagnies aériennes constitue la meilleure solution à adopter pour améliorer la situation des transports aériens européens. D'autres délégations ont estimé qu'il serait possible d'aboutir plus rapidement à des résultats en faisant porter tous les efforts sur la coopération entre compagnies aériennes. Un certain nombre de représentants ont noté avec satisfaction que, parmi les principales compagnies aériennes, certaines ont déjà réalisé d'importants progrès dans le domaine de la coopération depuis la Conférence de 1954; cette coopération peut être en partie le résultat des avis exprimés lors de cette Conférence.

#### **3.2. Propositions des délégations**

23. Bien que la Commission ait conclu qu'il serait prématuré d'essayer de mettre au point un accord multilatéral, plusieurs délégués ont formulé des propositions aux termes desquelles les États membres devraient adopter des solutions multilatérales partielles ou limitées pour régir ou compléter leurs accords bilatéraux. Les propositions ont été présentées par écrit par les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark et la République Fédérale d'Allemagne. Toutes ces propositions ont été présentées presque au début des débats.

24. Après une étude préliminaire de ces propositions, la Commission a entamé l'examen des principes exposés dans la note du Secrétariat sur l'accord multilatéral. Le compte rendu des débats sur cette question est donné dans le procès-verbal des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> séances de la sous-commission A de la commission II. Il ressort des avis exprimés que, dans une certaine mesure, les délégués sont d'accord sur les principes et les objectifs, mais qu'il existe des divergences considérables sur la manière d'appliquer ces principes et sur le rythme à adopter pour progresser dans la voie du multilatéralisme.

25. La Commission a repris ensuite l'étude des propositions qui lui avaient été soumises; comme il semblait possible de concilier dans une certaine mesure les propositions de la Belgique et de la République Fédérale d'Allemagne, en reprenant éventuellement des éléments de certaines autres propositions, un groupe de travail a été institué pour examiner la question. Le groupe a établi une proposition à partir surtout des projets de la Belgique et de la République Fédérale d'Allemagne. La sous-commission a étudié en détail cette solution de compromis, ainsi qu'une autre solution présentée par le Royaume-Uni. L'étude de ces deux propositions a permis de mettre en évidence deux tendances principales parmi les États représentés, malgré l'existence de certaines différences portant sur des points de détail ou sur l'importance à donner aux divers facteurs.

#### **3.3. Tendances principales**

26. Un certain nombre de délégations désiraient proposer des mesures pratiques d'application des recommandations de la Conférence de 1954.

27. A cet effet, elles acceptaient de surajouter, sans d'ailleurs les modifier, aux accords bilatéraux et autorisations d'exploitation présents ou futurs, un mécanisme permettant la libéralisation dans l'octroi des routes et des droits de trafic. Ce mécanisme était mis en oeuvre pour une période d'essai de deux ans.

28. Il était basé essentiellement sur la coopération volontaire des compagnies.

29. Toutefois, il réglait également le cas où, cette coopération n'ayant pu se produire, ou n'ayant pas été recherchée, un État désirait obtenir des autres États intéressés l'ouverture d'une route et les droits de trafic correspondants. Les négociations avaient lieu, suivant les cas, sur une base bilatérale ou plurilatérale. La note comportait d'ailleurs une déclaration formelle des États quant à leur intention de favoriser au maximum les liaisons directes entre États et de ne pas s'opposer à l'ouverture et à l'exploitation de services aériens des autres États membres sauf s'ils estiment que ces services portent un réel préjudice à leurs compagnies nationales ou ne répondent pas à l'intérêt des usagers.

30. D'autre part, certains voulaient, pour le moment, s'en tenir au régime d'accords bilatéraux pour régler l'échange actuel et futur des droits de trafic en Europe. Selon les partisans de ce point de vue, les compagnies ont obtenu des résultats précieux dans le domaine de la coopération et le rôle des gouvernements devrait se borner à faciliter cette coopération; il est très probable que les compagnies sont mieux à même de connaître les formes de coopération susceptibles de produire le plus rapidement les meilleurs résultats sur le plan économique. Ces idées ont été concrétisées dans la recommandation proposée par le Royaume-Uni qui, dans ses grandes lignes, suit la Recommandation n° 1 de la Conférence de 1954 et demande aux États d'accueillir favorablement tous arrangements que proposeraient leurs compagnies aériennes et de poursuivre l'examen des possibilités d'aboutir ultérieurement à un accord multilatéral.

### **3.4. Conclusion**

31. Les débats sur ces deux propositions ayant montré que les avis étaient très partagés, et que ni l'une ni l'autre ne pouvait être approuvée à une grande majorité, il a été décidé de ne pas formuler de recommandation aux États au sujet d'un accord multilatéral pour les services aériens réguliers, et de laisser inchangées les recommandations formulées à ce sujet par la Conférence de 1954.

## **4. IIIe PARTIE - Question 6 de l'ordre du jour — Echange de vues sur un accord multilatéral pour les transports non réguliers**

32. Le projet d'accord relatif aux transports intraeuropéens non réguliers a été établi à partir du principe suivant : le droit d'effectuer des transports commerciaux non réguliers est prévu dans l'article 5 de la Convention et il suffit de limiter par l'accord multilatéral l'application des « réglementations, conditions ou limitations » qui pourraient être imposées aux termes du deuxième alinéa de cet article. Il convient de noter à cet égard que si la convention elle-même traite du droit accordé aux aéronefs d'assurer des transports, l'accord multilatéral traite de la suppression ou de la limitation des réglementations, conditions ou limitations qui pourraient être imposées à ces aéronefs.

33. Au cours de l'étude de la portée de l'accord, il a été reconnu que les transports réguliers et les transports non réguliers sont des activités s'exerçant dans des domaines complémentaires, bien qu'indépendants; le critère à appliquer pour supprimer les réglementations, conditions ou limitations pourrait être l'étendue du préjudice que les transports non réguliers portent effectivement ou peuvent porter aux services réguliers nationaux.

34. La Commission a d'abord étudié les catégories de transports commerciaux non réguliers que ce critère permet de distinguer dans le cadre d'un accord multilatéral, et a mis en évidence trois catégories :

1. Les transports qui peuvent bénéficier de la liberté d'exploitation car il est estimé que, par leur nature, ils ne peuvent porter préjudice aux intérêts des services aériens réguliers. Cette catégorie comprend les transports aériens effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse, les transports de passagers effectués par des aéronefs de faible tonnage dont la capacité n'excède pas six places, les transports effectués par des aéronefs affrétés dont aucune partie de la capacité n'est cédée à des tiers et les transports isolés dont la fréquence ne dépasse pas un par mois.
2. Les transports qui peuvent être admis s'ils ne portent pas effectivement préjudice aux services aériens réguliers nationaux mais qui pourraient être interdits s'ils ne répondent pas à cette condition. Cette catégorie comprend (a) les transports exclusifs de fret et (b) les transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaisons suffisamment directes assurées par des services aériens réguliers.
3. Les autres transports.

35. Il est recommandé d'accorder la liberté d'exploitation aux deux premières catégories sans leur imposer aucune des « réglementations, conditions ou limitations » visées au paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention de Chicago. On entend par là, notamment, supprimer l'obligation éventuelle de demander une autorisation préalable. Toutefois, les transports de la seconde catégorie peuvent être interdits si un État estime qu'ils portent préjudice à ses services aériens réguliers; les États se réservent le plein droit d'exiger les renseignements qui leur permettent de fixer l'étendue desdits préjudices.

36. L'accord n'a pas d'incidence générale sur les « réglementations, conditions ou restrictions » qui peuvent être imposées, aux termes du deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention de Chicago, aux transports qui n'entrent pas dans Tune des deux premières catégories mentionnées ci-dessus. Toutefois, si les réglementations en cause exigent pour ces transports l'obtention d'une autorisation préalable, l'accord prévoit la forme sous laquelle cette autorisation peut être exigée dans certains cas. Ainsi, il est stipulé que, pour une série de quatre transports au plus, les spécifications requises pour obtenir l'autorisation préalable éventuellement exigée devront être publiées dans un règlement; l'accord spécifie ensuite la nature des renseignements, les délais, etc., qui peuvent être imposés. Cependant, s'il s'agit d'une série plus importante de transports, les États sont libres d'exiger davantage de renseignements et des délais plus longs.

37. L'accord s'applique, en règle générale, aux territoires métropolitains des États parties à cet accord qui se situent en Europe et dans la partie de l'Asie Mineure proche de l'Europe; il n'envisage que les activités (embarquement et débarquement de trafic) exercées uniquement à l'intérieur de ces limites. L'accord ne s'applique donc qu'aux transports non réguliers effectués entre deux points quelconques dans le cadre géographique défini ci-dessus. L'accord ne stipule rien pour les transports effectués au-delà de ce cadre.

38. Bien que l'accord ne porte pas sur les conditions techniques ou opérationnelles, la Commission tient à marquer que dans ce domaine le régime accordé par les États membres aux transports non réguliers ne doit en aucun cas être moins favorable que celui dont bénéficient les services réguliers.

39. La Commission a également examiné les modalités selon lesquelles le projet d'accord serait ouvert aux signatures, aux adhésions et aux ratifications. Du fait que les délégations présentes ne sont pas habilitées pour la plupart à signer l'accord dès maintenant, il est proposé, pour l'ouverture de l'accord à la signature, une date laissant aux États le temps de procéder entre eux aux consultations nécessaires. Certaines délégations ont indiqué qu'en raison de leur législation nationale, leur pays pourrait être amené à subordonner sa signature à de légères modifications portant sur des points de procédure ou sur la rédaction.

## RECOMMANDATION N° 2

La Commission recommande aux États membres de signer et de ratifier l'Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens internationaux non réguliers en Europe, qui figure à l'annexe B du présent rapport. Elle recommande en outre à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale que ledit accord soit ouvert à la signature au Bureau régional Europe-Afrique de l'O. A. C. I. à partir du 30 avril 1956.

## 5. IVe PARTIE - Question 8 de l'ordre du jour — Étude des questions relatives à la banalisation du matériel volant. - Question 4 de l'ordre du jour — Échange de vues sur la question des transports par hélicoptères en Europe. - Question 7 de l'ordre du jour — Questions diverses

### 5.1. Banalisation du matériel volant

#### 5.1.1. Problèmes de la banalisation<sup>2</sup> avec équipage dans le cadre des dispositions de la Convention de Chicago

40. Aucune difficulté technique soulevée par la Convention de Chicago et ses annexes n'a été signalée en ce qui concerne la banalisation du matériel volant avec équipage. Dans certains cas, il peut être nécessaire de certifier de nouveau un aéronef comme apte au vol, par exemple lorsque celui-ci est exploité pendant une période assez longue hors du territoire de l'État d'immatriculation, ou lorsqu'il faut, à la suite d'un accident, procéder à une réparation hors de l'État d'immatriculation. C'est à l'État de l'immatriculation de l'aéronef qu'il

---

2. Il a été décidé d'admettre pour la notion de banalisation du matériel volant la définition adoptée lors de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (1954), qui figure dans le rapport de cette conférence : « Il faut entendre par banalisation l'utilisation, par une entreprise de transport aérien exploitant un service international en vertu d'un accord ou d'une autorisation officielle, d'un aéronef appartenant à une entreprise étrangère et immatriculée dans un État étranger, avec ou sans équipage » (Doc. 7575-CATE/I, page 15).

incombe d'effectuer les inspections requises et de délivrer le nouveau certificat, mais ces opérations ne soulèvent pas nécessairement de difficultés; en effet, si un État se trouve dans l'impossibilité d'envoyer ses inspecteurs à l'endroit où se trouve l'aéronef, l'annexe 8 autorise la délégation de cette fonction. La responsabilité essentielle, pour l'inspection comme pour la délivrance du certificat, n'en continue pas moins à incomber à l'État d'immatriculation de l'aéronef.

#### 5.1.2. Problèmes de la banalisation sans équipage

41. (1) Problèmes relatifs aux licences d'équipage, dans le cadre de la Convention de Chicago. La banalisation du matériel volant sans équipage ne paraît pas devoir présenter de grosses difficultés en ce qui concerne les licences d'équipage, étant donné qu'il est possible de prendre des dispositions permettant à l'État d'immatriculation de l'aéronef de valider les licences de l'équipage qui sera chargé de la conduite de l'aéronef. Normalement, les membres de cet équipage seront de la même nationalité que le nouvel exploitant de l'aéronef et seront ainsi titulaires de licences délivrées par l'État dont relève celui-ci, conformément aux standards de l'O. A. C. I. En vertu de l'article 33 de la Convention de Chicago, tout État tiers survolé reconnaîtrait alors les licences d'équipage ainsi validées. Les cas où l'on voudrait qu'un tel aéronef survole le territoire d'un État non partie à la Convention de Chicago seront rares et pourront faire l'objet d'arrangements spéciaux. Un accord multilatéral de portée générale entre plusieurs États, visant à la validation automatique des licences d'équipage délivrées par chacun d'eux, serait difficilement réalisable dans les circonstances actuelles et, dans la mesure où il reposerait nécessairement sur une unification dans le détail des conditions requises pour la délivrance des licences, tendrait à empêcher un relèvement général des conditions d'attribution des licences.

Si l'on estime que des difficultés sont créées par la façon dont est rédigé l'alinéa (b) de l'article 30 de la Convention de Chicago, qui semble interdire de valider les licences des opérateurs radio, on peut trouver une solution pratique dans les dispositions de la Convention d'Atlantic City relative aux télécommunications, convention à laquelle il y a lieu de supposer que tous les États susceptibles de conclure des accords de banalisation au sein de la Commission européenne de l'Aviation civile seraient probablement parties.

(2) Problèmes relatifs aux obligations des États contractants en vertu de l'article 12 de la Convention de Chicago et des annexes 6 et 8 à cette convention. Les obligations qui incombent aux États en vertu de l'article 12 de la Convention de Chicago et des annexes 6 et 8 peuvent soulever des problèmes de droit international, lorsque les aéronefs sont banalisés sans équipage, si le transfert des fonctions de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant est envisagé. L'État de l'exploitant peut convenir de se charger des fonctions de l'État d'immatriculation résultant de l'exploitation de l'aéronef et peut, par conséquent, exercer pour le compte de ce dernier certaines fonctions résultant de l'article 12; néanmoins, lorsque l'aéronef est exploité au-dessus du territoire d'un État tiers, les obligations de l'État d'immatriculation résultant de l'article 12 semblent demeurer inchangées.

#### 5.1.3. Conclusions

42. La banalisation du matériel volant avec équipage ne semble pas soulever, dans le cadre de la Convention de Chicago et des annexes à cette convention, de problèmes techniques qui appellent la conclusion d'un accord multilatéral entre gouvernements; mais il serait peut-être avantageux que l'ensemble de la question soit étudié par un groupe d'étude composé d'États européens. En effet, les conséquences juridiques de l'article 12 de la Convention de Chicago et des annexes 6 et 8 à cette convention demandent à être étudiées de plus près, spécialement en ce qui concerne la banalisation du matériel volant sans équipage. Dans certains cas, les États peuvent estimer nécessaire de conclure des arrangements pour transférer, de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, certaines des fonctions administratives qui résultent de la Convention de Chicago et de ses annexes, pour faciliter l'application des accords de banalisation conclus entre leurs entreprises de transport aérien.

43. En conséquence, la Commission a adopté les deux recommandations ci-après au sujet des deux aspects de la banalisation qui viennent d'être mentionnés.

#### RECOMMANDATION N° 3

La Commission,

Considérant qu'elle a poursuivi l'étude des problèmes liés à la banalisation du matériel volant et que les entreprises de transport aérien ont manifesté leur intérêt pour les expériences de banalisation du matériel volant et ont proposé que les gouvernements facilitent la banalisation en créant les conditions juridiques et administratives appropriées;

Considérant que la Conférence de coordination des Transports aériens européens (1954) a recommandé au Conseil de l'O. A. C. I. d'examiner la nécessité d'une convention internationale relative à l'affrètement et à la location du matériel volant, ainsi que les problèmes liés à la préparation de cette convention, et que le Comité juridique de l'O. A. C. I. poursuit déjà l'étude des problèmes juridiques relatifs à l'affrètement et à la location du matériel volant;

Considérant que la banalisation du matériel volant, surtout sans équipage, peut poser des problèmes d'ordre technique, administratif et juridique qui nécessitent l'intervention des Etats et qui pourraient être résolus si certaines des fonctions de l'Etat d'immatriculation aux termes de la Convention de Chicago et de ses annexes étaient transférées à l'Etat de l'exploitant;

Considérant que les dispositions de la Convention de Chicago et des ses annexes ne semblent pas s'opposer à un tel transfert de fonctions, en cas de banalisation de matériel volant, les dispositions de ladite Convention et de ses annexes étant respectées et les responsabilités qui incombent à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef aux termes de l'article 12 demeurant inchangées,

Recommande :

1. que, lorsque c'est nécessaire, les États facilitent les accords de banalisation entre les entreprises de transport aérien en prenant des dispositions pour transférer, dans la mesure permise, de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef à l'Etat de l'exploitant les fonctions prévues par la Convention de Chicago et ses annexes;
2. que le Conseil de l'O. A. C. I. prenne des dispositions pour que, dans l'étude des problèmes d'affrètement et de location du matériel volant, soient prévus les problèmes juridiques qui se posent lorsque les fonctions de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef banalisé sans équipage sont transférés à un autre État.

#### *RECOMMANDATION No 4*

La Commission,

Considérant qu'il est souhaitable d'apporter une solution multilatérale aussi large que possible aux problèmes que pose la Convention de Chicago et ses annexes en cas de banalisation du matériel volant,

Recommande :

1. que les États fassent connaître pour le 15 février 1956 leur décision de participer effectivement à un groupe d'étude ;
2. que ce groupe ne soit institué que si, à cette date, huit États au moins ont donné leur assentiment ;
3. que son mandat soit limité à l'étude comparative des usages nationaux de mise en application des annexes 1, 6 et 8 à la Convention de Chicago, en vue de proposer des solutions générales aux problèmes que pose la banalisation ;
4. que ce groupe ne tienne pas de réunion entraînant des dépenses de secrétariat tant qu'il n'aura pas été statué sur les problèmes généraux du financement des réunions de la C. E. A. C.;
5. qu'en attendant cette décision, les États membres du groupe s'informent mutuellement de leurs usages nationaux;
6. que les États membres de la C. E. A. C. fassent connaître à l'O.A.C.L, pour le 31 mars 1956:
  - a. quels sont, en ce qui concerne la Convention de Chicago et ses annexes, les problèmes que pose la banalisation et les solutions multilatérales qu'ils préconisent;
  - b. leurs avis et suggestions sur la solution de ces problèmes.

#### *5.1.4. Droits de douane*

44. L'article 24 de la convention prévoit l'admission temporaire en franchise de douane de tout aéronef effectuant un voyage à destination en provenance du territoire d'un autre État contractant, ou à travers ledit territoire, dans les conditions prévues par les règlements douaniers de cet État. Il se peut que, du fait de ces règlements, ces aéronefs se trouvent assujettis aux droits de douane s'ils sont transférés au service d'une entreprise de transport aérien dudit État. Il s'agit alors d'un problème de caractère essentiellement intérieur qui, dans le cadre de la législation de l'État considéré, doit pouvoir se régler par les voies administratives. De ce fait, il ne semble pas qu'il y ait lieu de rechercher une solution dans le cadre d'un accord multilatéral.

#### *5.1.5. Problèmes soulevés en ce qui concerne l'accord relatif au transit*

45. Dans la banalisation du matériel volant, des difficultés peuvent se présenter, en ce qui concerne les droits reconnus par l'accord relatif au transit, lorsque l'État d'immatriculation de l'aéronef, ou l'un quelconque des États qui sont survolés ou dans lesquels se trouvent situés des points d'escale de transit, ne sont pas parties à cet accord. Toutefois, ces difficultés se présenteront rarement et pourraient être résolues par voie de négociations directes entre les administrations des pays intéressés, de sorte qu'il est inutile de prévoir un accord multilatéral à cet effet.

#### *5.1.6. Aspects économiques de la banalisation*

46. Il n'a pas été signalé de difficultés pratiques survenues dans l'application des Recommandations n° 8 et 9 de la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (1954), concernant les aspects économiques de la banalisation du matériel volant; en conséquence, il n'est pas proposé de modifier ces recommandations tant que le régime bilatéral reste en vigueur.

### **5.2. Transports par hélicoptères en Europe**

#### *5.2.1. Développement des services d'hélicoptères*

47. La Commission a pris bonne note des renseignements présentés par la République Fédérale d'Allemagne et par les compagnies B. E. A. et SABENA sur le développement des services d'hélicoptères et des héliports en Europe. La note de la délégation belge a servi de base aux discussions concernant les possibilités de mesures gouvernementales destinées à encourager le développement de ces services. Il est apparu au cours des débats que les progrès dans ce domaine dépendent principalement des améliorations techniques qui pourront être apportées dans la conception de l'hélicoptère, en ce qui concerne la rentabilité, la sécurité, l'exploitation par tous les temps et la réduction du bruit. Les gouvernements peuvent néanmoins de diverses façons faciliter le développement des transports par hélicoptères et certains de ces moyens s'appliqueraient tout particulièrement aux conditions de l'Europe occidentale.

#### *5.2.2. Normalisation des règlements relatifs aux hélicoptères*

48. Le morcellement de l'Europe en un certain nombre d'États rend plus particulièrement nécessaire une certaine normalisation des règlements applicables aux hélicoptères et à leur exploitation. Cette normalisation doit s'effectuer dans le cadre de la Convention de Chicago et de ses annexes et certaines dispositions ont déjà été adoptées à cet effet. La question n'en mérite pas moins de retenir toute l'attention de la prochaine réunion régionale de navigation aérienne Europe-Méditerranée de l'O. A. C. I.

#### *5.2.3. Héliports*

49. La Conférence de Coordination des Transports aériens européens (1954) a déjà attiré l'attention des États sur la nécessité de réserver des emplacements appropriés pour l'installation d'héliports dans les quartiers centraux des grandes villes, convenablement situés par rapport aux autres moyens de transport. Le développement des services d'hélicoptères en Europe depuis cette Conférence et les projets d'extension de ces services confirment la nécessité de mesures en ce sens.

#### *5.2.4. Droits de trafic pour les transports par hélicoptères*

50. La question de droits de trafic pour les services d'hélicoptères mérite d'être étudiée spécialement. En effet, si les hélicoptères peuvent être considérés du point de vue des droits de trafic comme une des diverses catégories d'aéronefs assurant des transports aériens, et si les États hésitent, en général, à accorder aux hélicoptères un régime spécial, il n'en est pas moins vrai que certains types de transports auxquels se prête l'hélicoptère diffèrent des types de transport que peuvent assurer des aéronefs à voilure fixe. Dans le cas particulier des transports non réguliers, l'hélicoptère convient spécialement à certains types de transports effectués en cas de nécessité impérieuse ou à des fins humanitaires, qui doivent bénéficier d'un régime spécial dans l'accord multilatéral proposé pour les transports aériens non réguliers en Europe. Dans le domaine des services réguliers, les gouvernements pourraient faciliter les choses en assouplissant dans une certaine mesure les droits d'exploitation accordés aux services réguliers d'hélicoptères.

### **5.2.5. Mesures spéciales de facilitation pour les services d'hélicoptères**

51. Les services d'hélicoptères sont généralement exploités sur des routes à courte distance et le temps perdu en formalités de passage des frontières est proportionnellement plus important que pour les services à grande distance. Les États déjà desservis par des services internationaux d'hélicoptères ont pu trouver un certain nombre d'accommodements pour faciliter l'exploitation de ces services et la Division de Facilitation, lors de sa quatrième Session, a récemment recommandé de ne pas perdre de vue la question.

52. En conséquence, la Commission a adopté la recommandation ci-après :

#### **RECOMMANDATION N° 5**

La Commission,

Considérant que les transports par hélicoptères peuvent introduire des problèmes qui diffèrent sensiblement de ceux des services assurés par des aéronefs à voilure fixe;

Considérant qu'afin de faire progresser ce mode de transport aérien en Europe, il importe que les gouvernements lui accordent l'assistance maximum,

Recommande :

1. que la question des transports par hélicoptères soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion régionale de navigation aérienne Europe-Méditerranée ;
2. que les États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile prennent toutes les mesures possibles pour réserver des emplacements satisfaisants pour les héliports;
3. que les États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile poursuivent l'étude des problèmes relatifs aux services d'hélicoptères en vue de faciliter leur développement.

### **5.3. Questions diverses**

53. La Commission a pris note du rapport établi par le Secrétariat de l'O. A. C. I. sur l'état de mise en application des recommandations relatives à la facilitation adoptées par la Conférence de Coordination des Transports aériens européens (Strasbourg, 1954). La Commission a également pris note de l'avis exprimé par la Chambre de Commerce internationale.

54. Aucune autre question n'a été signalée à l'attention de la Commission.

## **Annexe 1 ANNEXE A**

### **Règlement intérieur**

#### **RÈGLE 1 - Bureau — Sessions de la Commission**

1. Après l'ouverture de chaque session plénière, la Commission, dès que possible, élit son Président et trois Vice-Présidents qui assumeront les fonctions de Président, par ordre de préséance pendant la durée de toute indisponibilité du Président. Ce Bureau reste en fonction tant que son successeur n'est pas désigné, c'est-à-dire normalement jusqu'à la prochaine session annuelle plénière. Le Président préside toutes les sessions extraordinaires éventuelles et a pouvoir de convoquer, après consultation des États membres de la Commission et du Conseil de l'O. A. C. I, toute session extraordinaire qui pourrait être nécessaire pendant la durée de son mandat; il convoque la session annuelle plénière suivante.
2. En même temps que son Président, la Commission élit les Présidents des comités à participation ouverte qu'elle a institués conformément à la règle 8.
3. Le plus élevé en rang des membres du Secrétariat de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale présents à une session plénière annuelle assume les fonctions de Secrétaire Général de la session et celles de secrétaire des sessions extraordinaires éventuelles.

#### **RÈGLE 2 - Ordre du jour provisoire**

1. Avant chaque session de la Commission, le Président établit l'ordre du jour provisoire après avoir consulté les États membres de la Commission et le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
2. La première question inscrite à l'ordre du jour provisoire de chaque session plénière a trait aux mesures prises par les États membres de la Commission pour mettre en application les conclusions et recommandations des sessions antérieures de la Commission. L'ordre du jour provisoire est communiqué à tous les États membres de la Commission au moins deux mois avant la date prévue pour l'ouverture de chaque session plénière de la Commission.
3. Si une session extraordinaire est convoquée suivant les dispositions de la règle 1, l'ordre du jour provisoire est diffusé à tous les participants le plus tôt possible et en tout cas un mois au moins avant la date prévue pour l'ouverture de la session.

#### **RÈGLE 3 - Ordre du jour définitif**

1. La Commission adopte l'ordre du jour définitif d'une session plénière ou d'une session extraordinaire au début de cette session.
2. La Commission peut, au cours d'une session, modifier l'ordre des questions de son ordre du jour pour faciliter ses travaux et ajouter à tout moment des questions audit ordre du jour.

#### **RÈGLE 4 - Rapports**

Les rapports de la Commission sont communiqués aux États membres de la Commission, au Conseil de l'O. A. C. I. et aux autres organes désignés par la Commission.

#### **RÈGLE 5 - Délégations**

Les délégations des États membres de la Commission peuvent être composées de délégués, de suppléants et de conseillers. L'un des délégués est désigné comme chef de la délégation et il peut désigner un autre membre de sa délégation pour le remplacer en son absence. Les États et organisations invités à assister aux sessions et qui ne sont pas membres de la Commission sont représentés par des observateurs.

#### **RÈGLE 6 - Lettres de créance**

1. Chacun des membres d'une délégation doit être muni d'une lettre de créance de l'État ou de l'institution qu'il représente, dûment authentifiée et indiquant son nom et sa fonction. Les lettres de créance sont remises au Secrétaire Général de la Commission ou à son représentant.

2. Le Secrétaire Général de la Commission examine les lettres de créance et rend compte sans délai à la Commission.

### **RÈGLE 7 - Participation aux séances**

En attendant le rapport du Secrétaire Général de la Commission sur les lettres de créance et la décision de la Commission, les délégués, suppléants et conseillers, ainsi que les observateurs ont le droit d'assister aux séances et de participer aux débats, dans la mesure, toutefois, où le permet le présent règlement. La Commission peut refuser à tout délégué, suppléant, conseiller ou observateur dont elle juge les pouvoirs insuffisants le droit de participer à ses travaux.

### **RÈGLE 8 - Comité et organes auxiliaires**

1. La Commission peut instituer<sup>^</sup> des comités à participation ouverte à tous les États membres de la Commission, des groupes à participation restreinte ou des comités d'experts si elle le juge nécessaire ou utile, et fixer le mandat de ces organes. Les groupes à participation restreinte et les comités d'experts désignent leur Président et, s'il y a lieu, leurs Vice-Présidents.
2. Tout comité peut instituer les organes auxiliaires qu'il juge nécessaires.

### **RÈGLE 9 - Séances publiques et séances privées**

Sauf décision contraire de l'organe intéressé, les séances plénières de la Commission sont publiques et les séances des comités, groupes et organes auxiliaires sont privées.

### **RÈGLE 10 - Participation des observateurs**

Les observateurs ont le droit d'assister à toutes les séances publiques. Leur participation aux séances privées est subordonnée à une décision de la Commission ou, à défaut, à une décision de l'organe intéressé. Les observateurs ont le droit de participer aux débats lors des séances auxquelles ils sont autorisés à assister; ils ont le droit de présenter des documents, mais non de prendre part au vote, de proposer ou d'appuyer une motion.

### **RÈGLE 11 - Quorum**

1. La majorité des États membres de la Commission dont les délégations se sont inscrites et n'ont pas formellement signifié leur retrait constitue le quorum aux séances plénières de la Commission.
2. La Commission fixe le quorum des comités et groupes pour lesquels elle juge nécessaire de fixer un quorum.

### **RÈGLE 12 - Pouvoirs des Présidents de séance**

Le Président d'une séance de la Commission ou d'un de ses organes ouvre et lève la séance, dirige les débats, assure l'application du présent règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Il statue sur les questions d'ordre, règle entièrement, sous réserve des dispositions du présent règlement, les délibérations de l'organe qu'il préside et maintient l'ordre au cours de la séance.

### **RÈGLE 13 - Orateurs**

1. Le Président donne la parole aux orateurs selon l'ordre dans lequel ils ont manifesté le désir de prendre la parole. Il peut rappeler à l'ordre un orateur dont les observations sont étrangères à l'objet du débat.
2. En général, la parole ne doit pas être accordée une seconde fois à une délégation sur une même question, sauf pour une explication, avant que toutes les autres délégations aient pu prendre la parole.
3. Aux séances plénières de la Commission, le Président d'un comité ou d'un groupe d'experts peut bénéficier de la priorité pour expliquer les conclusions du comité qu'il préside. Aux séances des comités et groupes d'experts, les Présidents des autres organes de la Commission peuvent également bénéficier de la même priorité.

#### **RÈGLE 14 - Limitation du temps accordé aux orateurs**

Le Président peut limiter le temps accordé à chaque orateur, sauf décision contraire de l'organe intéressé.

#### **RÈGLE 15 - Questions d'ordre**

1. Nonobstant les dispositions de la règle 13, un délégué peut, à tout moment, soulever une question d'ordre; le Président statue immédiatement sur cette question.
2. Tout délégué peut en appeler de la décision du Président. Dans ce cas, la procédure spécifiée à la règle 17, alinéa (2), est appliquée sous réserve des dispositions de la règle 16. La décision prise par le Président aux termes de l'alinéa (1) ci-dessus est maintenue, à moins qu'elle ne soit infirmée à la majorité des voix exprimées.

#### **RÈGLE 16 - Motions et amendements**

1. Aucune motion et aucun amendement ne peuvent être débattus tant qu'ils n'ont pas été appuyés.
2. Des motions et des amendements ne peuvent être présentés et appuyés que par les membres des délégations des États membres de la Commission.
3. Aucune motion ne peut être retirée si un amendement à cette motion fait l'objet d'un débat ou a été adopté.
4. Les propositions de décision officielle ne sont débattues qu'après un délai de vingtquatre heures à partir du moment où elles sont soumises par écrit, à moins qu'il n'y ait aucune objection à ce qu'elles soient débattues avant l'expiration de ce délai.

#### **RÈGLE 17 - Motions de procédure**

1. Sous réserve des dispositions de la règle 16, tout délégué peut, à tout moment, proposer la suspension ou l'ajournement de la séance, l'ajournement, le renvoi ou la clôture du débat sur une question.
2. Lorsqu'une motion de procédure ou la motion en appel visée à l'alinéa (2) de la règle 15 a été présentée et expliquée par son auteur, un seul orateur est, en principe, autorisé à prendre la parole pour la combattre et il n'y a plus d'autre intervention pour l'appuyer avant que le vote ait lieu. Des interventions complémentaires sur la motion peuvent être autorisées au gré du Président. Un délégué qui a pris la parole sur une motion de procédure ne peut parler que sur cette motion et non sur le fond de la question qui était débattue au moment où la motion a été présentée.

#### **RÈGLE 18 - Ordre de priorité des motions de procédure**

Les motions ci-après ont priorité sur toutes les autres et sont examinées dans l'ordre de priorité suivant :

- a. suspension de la séance;
- b. ajournement de la séance;
- c. ajournement du débat sur une question;
- d. renvoi du débat sur une question;
- e. clôture du débat sur une question.

#### **RÈGLE 19 - Réouverture du débat**

La réouverture du débat au sein d'un même organe sur une question déjà tranchée par vote doit être décidée à la majorité des deux tiers des États membres de la Commission qui, aux termes des dispositions de la règle 11, constituent normalement le quorum d'une séance plénière, au sein des organes auxquels tous les États membres de la Commission ont le droit de siéger, ou à la majorité absolue des membres désignés, au sein des organes à participation restreinte. Le droit de prendre la parole sur une motion de réouverture du débat n'est accordé, en principe, qu'à l'auteur et à un adversaire de la motion; après quoi la motion est mise immédiatement aux voix. Des interventions complémentaires peuvent être autorisées au gré du Président qui fixe l'ordre de priorité. Les interventions sur une motion de réouverture du débat ne doivent porter que sur des questions en rapport direct avec les motifs invoqués à l'appui de la réouverture.

## **RÈGLE 20 - Débats des organes auxiliaires**

Les organes auxiliaires des comités ou groupes d'experts peuvent conduire leurs débats sans règles officielles; néanmoins ils peuvent, à tout moment, décider d'observer les présentes règles au cours de leurs séances.

## **RÈGLE 21 - Droit de vote**

Chaque État membre de la Commission dûment représenté a droit à une voix aux séances plénières de la Commission et aux séances des comités, groupes d'experts et organes auxiliaires dont il est membre.

## **RÈGLE 22 - Droit de vote du Président**

Sous réserve des dispositions de la règle 21, le Président de la Commission, d'un comité, d'un groupe d'experts ou d'un organe auxiliaire a le droit de voter pour l'État qu'il représente.

## *RÈGLE 23 - Majorité*

Sauf dispositions contraires du présent règlement, les décisions sont prises à la majorité des voix exprimées; toutefois, il faut un vote à la majorité des membres présents à la séance pour l'adoption de recommandations ou de conclusions. Une abstention n'est pas considérée comme une voix exprimée.

## **RÈGLE 24 - Vote**

1. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (2) ci-dessous, le vote a lieu verbalement, à main levée, ou par assis et debout, au choix du Président de séance.
2. Aux séances de la Commission ou de ses comités, le vote a lieu par appel nominal si deux États membres de la Commission le demandent. Le vote ou l'abstention de chaque État ayant pris part à un scrutin par appel nominal est consigné au procès-verbal.

## **RÈGLE 25 - Vote sur les motions**

A la demande de tout délégué, et sauf décision contraire de l'organe intéressé, les différentes parties d'une motion sont mises aux voix séparément. Un vote final a lieu sur l'ensemble de la motion.

## **RÈGLE 26 - Vote sur les amendements**

Tout amendement à une motion est mis aux voix avant la motion elle-même. Lorsque deux ou plusieurs amendements à une motion sont présentés, le vote a lieu d'abord sur l'amendement qui s'écarte le plus de la motion, puis sur l'amendement qui, après celui-ci, s'en écarte le plus, et ainsi de suite. Le Président décide si une proposition d'amendement constitue bien un amendement à la motion ou si elle doit être considérée comme une variante ou une motion de remplacement.

## **RÈGLE 27 - Vote sur les variantes ou sur les motions de remplacement**

Sauf décision contraire de l'organe intéressé, les motions constituant une variante où les motions de remplacement sont mises aux voix dans l'ordre suivant lequel elles ont été présentées, après décision sur la motion primitive dont elles constituent une variante ou une motion de remplacement. D'après le vote sur la motion primitive et les amendements à cette motion, le Président décide s'il est nécessaire de voter sur les motions proposant une variante ou une motion de remplacement. Sa décision peut être infirmée à la majorité des voix exprimées.

## **RÈGLE 28 - Partage égal des voix**

En cas de partage égal des voix, il est procédé à un deuxième tour de scrutin sur la motion au cours de la séance suivante, à moins que la Commission ou l'organe intéressé ne décide que le deuxième tour aura lieu au cours de la séance même pendant laquelle a eu lieu le vote avec partage égal des voix. S'il n'y a pas de majorité en faveur de la motion à la suite du deuxième tour de scrutin, la motion est considérée comme repoussée.

### **RÈGLE 29 - Langues**

Le français et l'anglais sont les langues officielles de la Commission. L'interprétation en espagnol et l'interprétation à partir d'autres langues sont assurées dans la mesure où les moyens le permettent.

### **RÈGLE 30 - Comptes rendus des débats**

1. Les procès-verbaux des séances plénières de la Commission sont rédigés par le Secrétariat et adoptés par la Commission.
2. Les débats des comités, groupes d'experts et organes auxiliaires font l'objet de comptes rendus succincts, sauf lorsque la Commission en décide autrement dans le cas de comités traitant de questions très importantes.

### **RÈGLE 31 - Amendement du règlement intérieur**

Toute partie du présent règlement peut être amendée ou suspendue à tout moment par la Commission, en séance plénière, à la majorité des membres présents.

## Annexe 2 ANNEXE B

### Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports non réguliers en Europe

Les Gouvernements soussignés,

Considérant que chacun des États signataires de l'accord ci-après a pour objectif d'admettre librement sur son territoire pour embarquer ou débarquer du trafic les aéronefs effectuant des transports intraeuropéens commerciaux non réguliers qui ne portent pas préjudice à ses services réguliers ;

Considérant comme satisfaisant le régime que les dispositions du premier alinéa de l'article 5 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ci-après dénommée « la Convention », réservent aux déplacements internationaux des aéronefs privés et des aéronefs effectuant des transports commerciaux non réguliers qui pénètrent sur le territoire des États parties à cette Convention, le traversent en transit sans escale ou y effectuent des escales non commerciales; et

Désireux d'aboutir à un accord plus étendu au sujet du droit que le deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention accorde à leurs aéronefs commerciaux d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier lorsque ces aéronefs effectuent des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aériens internationaux réguliers,

Ont conclu le présent accord à cette fin.

#### ARTICLE 1ER

Le présent accord s'applique à tout aéronef civil

- a. immatriculé dans un État membre de la Commission européenne de l'Aviation civile, et
- b. exploité par un ressortissant d'un des États contractants, dûment habilité à cet effet par son autorité nationale compétente,

lorsque cet aéronef effectue, dans les territoires auxquels s'applique le présent accord aux termes de l'article 11, des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, en dehors des services aériens internationaux réguliers.

#### ARTICLE 2

(1) Les États contractants conviennent d'admettre librement sur leurs territoires respectifs, pour embarquer ou débarquer du trafic, les aéronefs mentionnés à l'article 1 e r du présent accord, sans leur imposer les « réglementations, conditions ou restrictions » prévues au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention, lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes :

- a. transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse;
- b. transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges-passagers, que la destination soit choisie par le ou les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public;
- c. transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de cette capacité ne soit cédée à un tiers ;
- d. transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur ou groupe de transporteurs n'a droit, pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux mêmes centres de trafic.

(2) Il en est de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes :

- a. transports exclusifs de fret;
- b. transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaison suffisamment directe par services aériens réguliers;

toutefois, tout État contractant peut exiger l'abandon des activités prévues au présent paragraphe s'il estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers exploités dans les territoires auxquels s'applique le présent accord; tout État contractant peut exiger des renseignements complets sur la nature et l'importance de toute activité de ce genre, terminée ou en cours;

de plus, en ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa (b) du présent paragraphe, tout État contractant peut définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aéroports considérés), modifier cette définition à tout moment et déterminer si ces régions ont entre elles des liaisons suffisamment directes par services aériens réguliers.

### ARTICLE 3

Les États contractants conviennent en outre que, dans les cas non couverts par l'article 2 où une autorisation préalable est exigée pour les transports aériens non réguliers visés au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention, l'existence de cette autorisation et les conditions à remplir pour l'obtenir seront prescrites par l'État contractant intéressé, qui publiera un règlement indiquant :

- a. le délai dans lequel la demande doit être déposée; ce délai ne dépassera pas deux jours ouvrables dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus; un délai plus long peut être spécifié s'il s'agit d'une série plus importante de transports;
- b. l'autorité aéronautique de l'État contractant à laquelle la demande peut être adressée directement, sans passer par la voie diplomatique;
- c. les renseignements à porter sur la demande, qui seront limités dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus, aux éléments ci-après :

*nom de la compagnie exploitante;*

*nom de la compagnie exploitante;*

*type d'aéronef et marques d'immatriculation;*

*dates et heures prévues pour l'arrivée sur le territoire de l'État contractant et pour le départ de ce territoire ;*

*itinéraire de l'aéronef;*

*objet du transport, nombre de passagers à embarquer ou à débarquer, ainsi que nature et quantité du fret à embarquer ou à débarquer.*

### ARTICLE 4

1. Si un différend s'élève entre des États contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, ceux-ci s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes.
2. Si les États intéressés ne parviennent pas à s'entendre après négociations :
  - 2.1.
  - 2.2. ils peuvent accepter de soumettre le différend à un tribunal d'arbitrage désigné d'un commun accord, ou à quelque autre personne ou organisme ;
  - 2.3. s'ils n'acceptent pas une telle solution ou si, après avoir accepté de soumettre le différend à un tribunal d'arbitrage, ils ne peuvent s'entendre sur sa composition, l'un des États intéressés peut soumettre le différend au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si le Conseil de l'O. A. C. I. n'accepte pas d'être saisi du différend ou se déclare incompétent, ce différend peut être soumis à la Cour permanente de Justice internationale.
3. Les États contractants s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe (2) du présent article.
4. Si un État contractant ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, les autres États contractants peuvent restreindre, suspendre ou révoquer tous droits octroyés en vertu du présent accord, tant que cet État ne s'y sera pas conformé.

### ARTICLE 5

5. Le présent Accord sera ouvert à la signature des États membres de la Commission européenne de l'Aviation Civile.
6. Il sera soumis à la ratification des États signataires.
7. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### ARTICLE 6

8. Lorsque le présent Accord aura réuni les ratifications de deux États signataires, il entrera en vigueur entre ces États trois mois après la date de dépôt du deuxième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.
9. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire Général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### ARTICLE 7

10. Le présent Accord restera ouvert à la signature dans les six mois qui suivront son entrée en vigueur. Il restera ensuite ouvert à l'adhésion de tout État non signataire membre de la Commission européenne de l'Aviation civile.
11. L'adhésion de tout État sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et produira ses effets trois mois après la date de ce dépôt.

#### ARTICLE 8

12. Tout État contractant pourra dénoncer le présent Accord par notification au Président de la Commission européenne de l'Aviation civile et à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
13. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et ne vaudra qu'à l'égard de l'État qui l'aura effectuée.

#### ARTICLE 9

14. Le Secrétaire Général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale notifiera au Président et à tous les États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile :
  - a. le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt, dans les trente jours qui suivent le dépôt;
  - b. la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception dans les trente jours qui suivent cette réception.
15. Le Secrétaire Général de l'Organisation notifiera également au Président et aux États membres de la Commission européenne de l'Aviation civile la date à laquelle l'accord entrera en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 6.

#### ARTICLE 10

16. Pour être recevable, une demande de convocation d'une réunion des États contractants en vue de l'examen d'amendements éventuels à l'Accord devra être adressée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par vingt-cinq pour cent (25 %) au moins des États contractants et, au plus tôt, douze (12) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, en consultation avec le Président de la Commission européenne de l'Aviation civile, convoquera la réunion en avisant les États contractants au moins trois mois à l'avance.
17. Tout projet d'amendement à l'Accord doit être approuvé lors de ladite réunion par la majorité de tous les États contractants, les deux tiers des États contractants devant être présents pour que le quorum requis soit atteint.

18. L'amendement entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, après ratification par le nombre d'États contractants spécifié lors de ladite réunion et à la date fixée par celle-ci.

**ARTICLE 11**

Le présent Accord s'applique à tous les territoires métropolitains des États contractants, à l'exception des îles éloignées dans l'Océan Atlantique et des îles dont le statut est semi-indépendant et à l'égard desquelles tout État contractant peut déclarer, lors du dépôt de son instrument de ratification ou de son instrument d'adhésion, que le présent Accord ne s'applique pas.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au nom de leur gouvernement.

Fait à , le mil neuf cent cinquante-six.