

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT MARITIME, FLUVIAL  
AÉRIEN ET SPATIAL

sous la direction de

MICHEL DE JUGLART

Professeur à la Faculté de Droit  
et des Sciences Economiques de Paris

PAUL DE LA PRADELLE

Professeur à la Faculté de Droit  
et des Sciences Economiques d'Aix-en-Provence

TOME XIX

---

**LE TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL**

**EVOLUTION ET PERSPECTIVES**

PAR

**MICHEL G. FOLLIOT**

Docteur en Droit

Docteur ès Sciences Politiques

Membre de la Société Française de Droit Aérien et Spatial

P A R I S

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS

20 et 24, Rue Soufflot (5<sup>e</sup>)

—  
1977

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT MARITIME, FLUVIAL  
AÉRIEN ET SPATIAL

sous la direction de

MICHEL DE JUGLART

Professeur à la Faculté de Droit  
et des Sciences Economiques de Paris

PAUL DE LA PRADELLE

Professeur à la Faculté de Droit  
et des Sciences Economiques d'Aix-en-Provence

TOME XIX

# LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

## EVOLUTION ET PERSPECTIVES

PAR

MICHEL G. FOLLIOT

Docteur en Droit

Docteur ès Sciences Politiques

Membre de la Société Française de Droit Aérien et Spatial

*6621 (17)*

*6621 1/1*



LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS  
20 et 24, Rue Soufflot (5<sup>e</sup>)

1977

# TABLE DES MATIERES

---

INTRODUCTION .....	1
--------------------	---

## PREMIÈRE PARTIE

<i>LES STRUCTURES DU TRANSPORT AERIEN INTERNACIONAL.</i>	9
--	---

### CHAPITRE PREMIER

LE CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT AERIEN .....	11
<i>Section I.</i> — Les structures organiques : la Convention de Chicago .....	12
§ 1. Les antécédents et les préalables .....	12
§ 2. Le déroulement de la Conférence .....	15
§ 3. La réglementation de la Conférence de Chicago .....	17
<i>Section II.</i> — Les procédures Juridiques : le bilatéralisme intergouvernemental .....	22
§ 1. L'archétype du bilatéralisme : L'Accord des Bermudes (1946) ....	22
§ 2. La pratique du bilatéralisme intergouvernemental .....	24
1. Les routes aériennes .....	25
2. Les Droits de trafic .....	27
A. Trafic prioritaire et trafic secondaire .....	28
B. L'évolution de la nature des droits de trafic .....	31
3. Les clauses de capacité .....	32
<i>Section III.</i> — Les faiblesses du système : l'idéologie et les structures ....	35
§ 1. L'importance du fait national .....	35
1. Le transport aérien, activité nationale .....	36
A. L'exception : le Scandinavian Airlines System (SAS) .....	36
B. La puissance des forces centrifuges : Air Afrique .....	37
C. La démonstration : l'expérience d'Air Union .....	39
2. Le cas des services non réguliers .....	42

A. L'insuffisance de la réglementation internationale .....	42
B. La diversité des réglementations nationales .....	45
§ 2. Les limites du libéralisme économique .....	46
1. La question tarifaire : le phénomène IATA et son évolution ..	47
2. La question des capacités .....	53

## CHAPITRE II

## L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN .....

<i>Section I.</i> — La nature dualiste de l'entreprise de transport aérien .....	57
§ 1. Le dualisme quant à l'existence .....	58
§ 2. Le dualisme quant aux activités .....	59
1. L'entreprise et ses engagements internationaux .....	59
2. L'adaptation constante aux relations internationales .....	61
§ 3. Le dualisme quant au statut : entreprise d'Etat et entreprise privée. 61	
1. L'entreprise et l'Etat : la définition du statut .....	62
2. L'Etat et l'entreprise : les relations réciproques .....	63
3. Le cas du transport non régulier .....	65
<i>Section II.</i> — L'entreprise de transport dans la société internationale ....	66
§ 1. L'entreprise de transport dans l'économie et la société internationale. 66	
§ 2. L'entreprise de transport et les relations internationales de l'Etat ..	68
<i>Section III.</i> — L'entreprise de transport et la crise de l'aviation civile ....	70
§ 1. Les mesures conjoncturelles : l'amélioration du fonctionnement des entreprises .....	70
1. La concertation et l'harmonisation commerciales .....	70
A. La coordination : les accords de « pool » .....	71
B. La rationalisation : banalisation et réductions de capacité ....	73
2. Les mesures internes .....	76
§ 2. Les mesures structurelles : la réorganisation de l'aviation civile ..	78
1. Les compétences de l'Etat .....	79
2. La distinction entre transporteurs réguliers et transporteurs non réguliers .....	80
3. La réglementation internationale de la concurrence .....	81
4. La coordination entre les secteurs de l'aviation civile .....	81

## DEUXIÈME PARTIE

## LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL. 85

## CHAPITRE PREMIER

## LES CONDITIONS ECONOMIQUES DU TRANSPORT AERIEN . 87

<i>Section I.</i> — L'importance de la concurrence dans l'économie du transport aérien .....	87
--	----

<i>Section II.</i> — Le phénomène d'accroissement des coûts .....	91
§ 1. Les dépenses de fonctionnement .....	91
§ 2. Les redevances aéronautiques .....	93
1. Données générales .....	93
2. Les redevances de route .....	94
§ 3. Les charges d'infrastructure .....	96
§ 4. Les coûts indirects .....	97
<i>Section III.</i> — Existence et développement du transport non régulier .....	99
§ 1. La notion de transport non régulier .....	99
1. Existence et nature du transport non régulier .....	99
2. Le concept de marché aérien .....	101
§ 2. La réalité du transport non régulier .....	101
1. La progression du transport non régulier .....	102
2. Les services non réguliers .....	104
A. Définitions et précisions .....	104
B. Essai de nomenclature des services non réguliers .....	106
C. La recherche d'un critère : de l'affinité à la réservation à l'avance .....	109
3. Les transporteurs non réguliers : l'exemple américain .....	112
§ 3. Le transport non régulier et les structures juridiques de l'aviation commerciale .....	114
1. L'arrière-plan réglementaire .....	115
2. Les lignes de force d'une réglementation internationale des services non réguliers .....	116

## CHAPITRE II

## L'EXEMPLE DE L'ATLANTIQUE-NORD .....

<i>Section I.</i> — Les conditions objectives .....	122
§ 1. Complexité et caractéristiques du trafic nord atlantique .....	122
§ 2. Les déséquilibres nord atlantiques .....	125
1. Le déséquilibre politique .....	125
2. Le déséquilibre juridique .....	126
3. Le déséquilibre économique .....	128
<i>Section II.</i> — La Politique aéronautique des Etats-Unis .....	134
§ 1. Les bases de la politique américaine .....	134
1. Les principes .....	134
2. L'Administration aéronautique .....	135
§ 2. La définition et l'application de la politique aéronautique .....	138
§ 3. L'adaptation de la politique aéronautique .....	141
1. Les orientations et les buts .....	141
2. Les voies et les moyens .....	143
<i>Section III.</i> — Les rapports entre les Etats-Unis et l'Europe ou la « Confrontation atlantique » .....	146
§ 1. L'arrière-plan de la « Confrontation atlantique » .....	146

1. La recherche d'un consensus .....	147
2. L'approche et les démarches .....	150
§ 2. Les éléments économiques : surcapacité et tarifs .....	153
1. La question de la surcapacité .....	153
2. La question tarifaire .....	157
§ 3. Les éléments juridiques : la réglementation des services non réguliers et la redistribution des routes atlantiques .....	161
1. La réglementation des services non réguliers .....	163
A. Le déséquilibre réglementaire .....	163
B. La tendance à l'harmonisation des réglementations nationales .....	165
2. La redistribution des routes atlantiques : Le « Transatlantic Case » .....	168
A. L'ouverture du « Transatlantic route proceeding » .....	169
B. Les orientations du « Transatlantic route proceeding » .....	171

### TROISIÈME PARTIE

#### EXISTENCE ET PERSPECTIVES DU REGIONALISME AERIEN . 177

##### CHAPITRE PREMIER

#### LE MOUVEMENT REGIONAL DANS LES RELATIONS AERIENNES. 179

<i>Section I.</i> — La notion de régionalisme aérien .....	179
§ 1. Le principe de base : le concept régional .....	180
§ 2. Le cadre d'application : l'entité régionale .....	181
1. Les éléments objectifs .....	182
2. Les éléments subjectifs .....	183
§ 3. Le but : la finalité du régionalisme .....	183
<i>Section II.</i> — La place du régionalisme dans les relations aériennes .....	185
§ 1. Le régionalisme en tant que stratégie .....	185
§ 2. Le régionalisme en tant que cadre juridique d'un mouvement d'unification .....	187

##### CHAPITRE II

#### L'EUROPE COMMUNAUTAIRE ET LE REGIONALISME AERIEN . 189

<i>Section I.</i> — La position du problème : le transport aérien en Europe ..	190
§ 1. La situation de l'Europe dans les échanges aériens internationaux ..	190
§ 2. Les lignes de force du transport aérien en Europe .....	193
1. Les entreprises de transport aérien en Europe .....	193
A. Les transporteurs réguliers .....	193
B. Les transporteurs non réguliers .....	196
2. Les portefeuilles de droits de trafic et la structure des réseaux ..	198
3. Les courants de trafic .....	202

A. Le trafic régulier .....	202
B. Le trafic non régulier .....	205
§ 3. La spécificité du transport aérien européen .....	206
§ 4. L'état de la coopération européenne .....	209
1. La coopération intergouvernementale .....	209
2. La coopération intercompagnies .....	210
3. L'avenir de la coopération en Europe .....	212
A. Le troisième niveau intra-européen .....	213
B. La banalisation .....	215
<i>Section II.</i> — Les perspectives du régionalisme aérien communautaire ....	217
§ 1. Aspects politiques et juridiques de l'application du Traité de Rome au transport aérien .....	218
1. Les thèses en présence .....	219
2. De l'applicabilité à l'application .....	222
§ 2. Les préalables à l'application du traité .....	225
1. La définition d'un programme .....	225
2. La recherche de la collaboration .....	227
§ 3. Le sens et la portée de l'application du traité .....	230
1. L'application des dispositions générales .....	230
2. La recherche de l'intégration .....	232
CONCLUSION .....	236

##### ANNEXES

I. Quelques grandes dates de l'aviation civile .....	245
II. L'exercice de la sixième liberté .....	246
III. La coopération entre les transporteurs réguliers européens : de l'EARB à l'AEA .....	248
IV. La coopération technique entre les transporteurs réguliers européens : le Comité Montparnasse et les groupes ATLAS et KSSU .....	253
V. La Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) .....	260
VI. EUROCONTROL .....	264
VII. Le « Civil Aeronautics Board » (CAB) .....	270
VIII. Les Organisations internationales du transport aérien .....	275
IX. La Convention de Chicago (extraits) .....	278
X. La « Déclaration Ford », Washington DC, 8 septembre 1976 .....	282
GLOSSAIRE .....	285
BIBLIOGRAPHIE .....	291