

L'intégration est une autre question qui exigera peut-être des décisions internationales. On se tourne de plus en plus vers des ententes privées pour assurer la coopération internationale. Il y a des ententes ou mises en commun, des unions de lignes aériennes et diverses tentatives régionales de multilatéralisme, telles que le Réseau des Services de transports aériens de la Scandinavie, l'Air Afrique, ainsi que l'Union aérienne qu'on se propose de mettre sur pied en Europe. Le coût énorme des prochains aéronefs hâtera le travail d'unification qui, à son tour, occasionnera de nouvelles difficultés dans la négociation des droits de circulation, surtout si chacun de ces nouveaux organismes considère ses membres individuels comme une entité. De nombreux accords bilatéraux deviendront désuets et entraîneront de nouvelles négociations qui ne manqueront pas d'être compliquées. Toutefois, d'un point de vue plus optimiste, on peut très bien envisager ces mêmes dispositions opérationnelles mixtes comme des précédents utiles qui mèneront à d'éventuelles conventions multilatérales de grande portée.

Les avions d'hier ne sont pas plus en mesure de répondre aux besoins communs de l'avenir que ne le sont les lois d'hier. Nous devons nous frayer, dans les positions juridiques, un passage qui soit aussi important et pratique que les merveilles au milieu desquelles nous volons tous les jours. Il faudrait que l'organisme d'orientation du gouvernement, le monde universitaire et la confrérie des avocats fassent de plus grands efforts pour que l'aviation civile internationale exploite toutes ses ressources et contribue pleinement au développement économique et culturel de notre monde.

Il existe un besoin précis d'accords multilatéraux pour régler l'horaire des vols commerciaux de l'aviation civile internationale. De sérieux efforts ont été faits dans cette direction, notamment l'Accord sur le transport aérien international à Chicago, dont la signature a été suivie immédiatement d'une proposition faite par l'Australie et la Nouvelle-Zélande (appuyée, sauf erreur, par la France) relativement à un plan d'internationalisation de l'aviation civile. Nous ne devons pas et, si mes prévisions sont justes, nous ne pouvons pas continuer de dire que le temps d'une telle innovation n'est pas encore venu. Toutefois, toutes les ententes, de quelque nature qu'elles soient, devraient être justes et pratiques et aussi prévoir une exploitation commerciale profitable ainsi qu'une expansion éventuelle. En outre, elles devraient apporter à l'industrie une plus grande certitude qu'auparavant: ainsi, les lignes aériennes et les gouvernements pourraient faire leur planification et programmation de façon plus méthodique afin d'éviter de graves ennuis, tels que l'excès de capacité.

Je m'en suis tenu à des observations plutôt générales, car je me rends parfaitement compte que je me trouve parmi de très grands spécialistes du droit aérien. Et vous n'ignorez sans doute pas que la boule de cristal dont je me suis servi pour faire mes prédictions m'appartient en propre. A mon avis, il se peut fort bien que le droit aérien international soit arrivé à l'heure des décisions importantes. Il serait sage sans doute de saisir cette occasion pour examiner la route parcourue jusqu'ici et miser sur une tentative de réforme internationale commune, initiative qui promet de déboucher sur de nouvelles frontières.