

L'AVIATION CIVILE EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE

– Une étude de l'évolution de l'Aviation Civile et du droit aérien de la R.D.A.
depuis 1949 et ses rapports juridiques et économiques avec les compagnies
aériennes des Etats du COMECON et d'autres pays –



par

JOHANNES L. KNEIFEL

M.A. en Sciences Politiques
Docteur ès-Sciences Economiques et
Sciences Sociales
Docteur en Droit

PREFACE DE M. LE PROFESSEUR
PAUL DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE

L'AVIATION CIVILE EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE

- Une étude de l'évolution de l'Aviation
Civile et du droit aérien de la R.D.A.
depuis 1949 et ses rapports juridiques
et économiques avec les compagnies
aériennes des Etats du COMECON et
d'autres pays -

par

JOHANNES L. KNEIFEL

M.A. en Sciences Politiques
Docteur ès-Sciences Economiques et
Sciences Sociales
Docteur en Droit

PREFACE DE M. LE PROFESSEUR
PAUL DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE

1970

Préface

L'ouvrage que publie le Docteur Kneifel prendra place dans la littérature spécialisée du Droit et de l'économie du transport aérien, avec un coefficient de valeur et d'intérêt assez exceptionnel. Les membres du jury qui, sous ma présidence, à la Faculté de Droit d'Aix, ont eu à juger le premier manuscrit de l'auteur, aux fins de l'attribution du diplôme, obtenu par lui à l'issue de sa soutenance avec la mention très bien, de Docteur en Droit, ont été d'accord, géographe, économiste et juriste, pour reconnaître l'originalité de sa recherche et la grande richesse, à travers une sobriété de style et de présentation toute objective, de sa documentation.

Sur un sujet presque entièrement inédit, dont la découverte nécessitait une information directe et délicate, Monsieur Kneifel a réussi la performance d'éveiller et de retenir l'attention des responsables des différentes disciplines applicables à l'étude de l'organisation et du fonctionnement des services de l'aviation civile.

L'évolution qu'il retrace des différents programmes de renaissance de l'Aviation en République Démocratique Allemande - concernant la construction des appareils, l'infrastructure en aéroport, le transport de passagers et de fret, le travail agricole - au lendemain de la seconde guerre mondiale et de l'anéantissement total qui en caractérisait les conditions de départ, les étapes et les orientations successives de la politique de l'aviation civile et plus spécialement des lignes aériennes qui en ont marqué la reconstruction et le développement dans l'encadrement original d'un pays socialiste, les perspectives personnelles d'avenir que l'auteur, dans les différents secteurs de son analyse, envisage pour une échéance

II

qu'il fixe à 1980, sont autant de thèmes d'intérêt dont la description par la seule présentation documentaire de leurs éléments d'application, donne à la lecture de l'ouvrage un attrait de curiosité et une satisfaction d'information assez rares.

Cette relation est illustrée, suivant les usages d'une méthode scientifique de communication, par de nombreux tableaux, cartes et schémas qui ajoutent à l'intérêt de l'analyse leur valeur de confirmation et d'explication.

L'intérêt personnel avec lequel, sans être jamais tenté par aucune inclination de critique, le Docteur Kneifel a conduit et mené à son terme cette entreprise et que l'on sent constamment présent dans le développement purement objectif de son analyse, nous apparaît la garantie d'une continuité de sa recherche.

Déjà Docteur de l'Université de Freiburg avec une thèse intéressante, la concurrence dans le transport aérien transatlantique, l'auteur confirme dans cet ouvrage sa vocation de chercheur dans un domaine qui demeure, plus que jamais, au premier plan de l'actualité, dans de nombreuses disciplines.

Paul de Geouffre de La Pradelle
Professeur à la Faculté de Droit
et des Sciences Economiques et
Directeur de l'Institut d'Etudes
Politiques à l'Université Aix/
Marseille

Directeur de Revue Générale de
l'Air et de l'Espace

La présente étude sur l'AVIATION CIVILE EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE, qui peut bénéficier d'un caractère inédit, a été réalisée de novembre 1967 à avril 1970 dans le cadre de l'Institut de Droit Aérien et de l'Espace de la Faculté de Droit de l'Université d'Aix-Marseille.

Nous avons utilisé comme matériaux de base les documents et les publications de la R.D.A., qui nous ont été gracieusement envoyés ou dont nous avons pu prendre directement connaissance auprès de l'Administration de l'Aviation Civile et de la Compagnie aérienne INTERFLUG. Notre intention a été de traiter l'Aviation Civile en R.D.A. dans son ensemble, en étudiant parallèlement le transport aérien, dans ses différents éléments et sa réglementation depuis 1955 jusqu'à aujourd'hui.

Nous examinerons, dans une Première Partie, les débuts de l'Aviation Civile en R.D.A. et son développement par extension d'un double réseau, international et national. Il s'agira tout d'abord d'analyser les accords conclus par la R.D.A. avec les organisations internationales, les pays étrangers, et plus spécialement "l'Accord de Berlin" des Etats du COMECON. Nous nous attacherons ensuite aux accords Interline de l'INTERFLUG et aux efforts des compagnies aériennes occidentales en vue d'obtenir un droit d'escale sur l'aéroport de Berlin/Schönefeld.

Constitueront les éléments d'un chapitre particulier de cette première partie les problèmes intéressant l'état et la formation du personnel employé dans les transports aériens de la R.D.A., l'activité, en matière de recherche et de coordination, du Centre de la Technique (K.d.T.).

Sera soumise à une analyse approfondie la position de l'INTERFLUG, en tant que compagnie aérienne unique en R.D.A., dans les tâches respectives de ses trois secteurs: Aviation de transport, Aviation Agricole et Aéroports.

La fin de cette première partie traitera de la planification, de l'emploi des ordinateurs et de l'étude du marché et de la publicité.

La Deuxième Partie intéressera en particulier les effets sur l'économie de l'entreprise des voyages organisés ou non-organisés, ainsi que des voyages d'affaires des citoyens de la R.D.A. à l'étranger. Suivra la description de la compétition entre le transport aérien et ferroviaire, dans les Etats membres du COMECON et en R.D.A., qui révélera, aussi bien en ce qui concerne la durée des parcours que les tarifs, l'avantage du transport aérien. Nous prendrons toutefois en considération les intérêts d'une coopération partielle entre les deux instruments du transport.

Après avoir présenté le transport de fret et de courrier, nous envisagerons les possibilités d'une utilisation plus développée des hélicoptères en R.D.A. et les perspectives d'un renouveau d'exploitation du dirigeable dans les pays socialistes en général.

L'Aviation Agricole étant très importante dans les Etats du COMECON, tout comme en R.D.A., celle-ci occupera une grande place dans notre enquête.

Le système de financement du socialisme en général, et de l'autofinancement de l'INTERFLUG en particulier, de même que le rôle de la compagnie aérienne en tant que facteur de devises, feront l'objet d'un examen.

Nous terminerons cette deuxième partie par l'analyse des raisons qui expliquent la non-observation des tarifs de l'I.A.T.A. dans les pays socialistes, situation qui a entraîné l'adoption d'un Tarif Unique, d'une part pour le Transport de Passagers dans le Transport Aérien (E.A.P.T.) et d'autre part pour le Transport de Fret (E.A.G.T.).

Nous terminerons cette étude par un pronostic de l'évolution future de l'Aviation Civile en R.D.A. et des possibilités de liaisons aériennes entre la R.F.A. et la R.D.A.

Signalons que le but de la présente étude est uniquement d'examiner l'Aviation Civile et le droit aérien de la R.D.A. depuis 1949. Nous ne ferons qu'effleurer la question du transit de Berlin-Ouest vers Berlin/Schönefeld, sans nous attacher davantage au régime particulier des trois couloirs aériens reliant Berlin-Ouest à la R.F.A., qui sont autant de problèmes de nature politique.

I N T R O D U C T I O N

NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION
AERIENNE EN ALLEMAGNE

C'est le 13 décembre 1917 que commença l'histoire de la navigation aérienne civile en Allemagne. Ce jour-là, la Compagnie Générale d'Electricité (Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft) fonda avec un capital de 2,5 millions de marks - or la Compagnie aérienne allemande (DEUTSCHE LUFT-REEDEREI).¹⁾ A la fin de la première guerre mondiale, la compagnie aérienne acquit un grand nombre d'avions postaux et d'appareils de transport. Le 5 février 1919 fut inaugurée la première ligne aérienne entre Berlin-Joachimsthal et Weimar. En automne 1919 eut lieu une interruption du trafic aérien pour des raisons économiques, mais le trafic fut repris dès début 1920, après que l'Office d'Empire pour les questions aériennes et routières se fut déclaré prêt à subventionner le trafic aérien allemand. Dans les années qui suivirent furent fondées un peu partout en Allemagne de petites compagnies aériennes privées, dont les appareils ne circulaient cependant la plupart du temps que sur une seule ligne. Comme concurrent de la Compagnie allemande on ne peut citer que la "Junkers Luftverkehr". A côté d'un réseau intérieur bien construit, les villes d'Amsterdam, Londres, Copenhague, Malmö, Stockholm, Helsinki, Moscou, Bâle, Zurich, Vienne et Budapest, étaient desservies par les deux compagnies. Mais il s'avéra bientôt que les deux compagnies subirent de graves pertes financières, ce qui les fit unir pour desservir de nombreuses lignes. Sous l'impulsion de l'Empire, des "Länder", des villes ainsi que des cercles économiques compétents fut fondée, le 6 janvier 1926, la DEUTSCHE LUFTHANSA S.A.²⁾

Nous mentionnerons brièvement ici les efforts des compagnies allemandes qui, à cette période, tentèrent d'ouvrir de nouvelles routes vers l'Extrême-Orient, l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord. Le 24 novembre 1921 fut conclu un traité

entre l'U.R.S.S. et l'Allemagne pour la fondation de la Compagnie Aérienne Germano-Soviétique (DERULUFT).³⁾ La DERULUFT obtint la concession du transport aérien entre Berlin et Moscou et plus tard aussi Leningrad.⁴⁾ Pour des raisons politiques, que nous ne voulons pas évoquer ici, elle cessa le trafic en avril 1939, et fut supprimée en août de la même année.

Après 1926, la DEUTSCHE LUFTHANSA fut chargée du transport aérien civil. Les devoirs de la DEUTSCHE LUFTHANSA étaient les suivants:

- Relier l'Allemagne avec les principaux centres économiques européens; et ceci sur la base d'une collaboration internationale avec les compagnies aériennes étrangères;
- Rattacher les principaux centres économiques allemands au réseau aérien européen;
- Relier l'Allemagne avec les pays extra-européens, avec lesquels elle entretient des rapports commerciaux particuliers, c'est-à-dire tout d'abord l'Amérique du Nord et du Sud et l'Extrême Orient.⁵⁾

A côté d'une liaison aérienne nocturne de Berlin à Königsberg (depuis 1945: Kaliningrad) en 1926, la DEUTSCHE LUFTHANSA accomplit des vols de reconnaissance vers l'Asie et vers l'Amérique du Sud. Trois avions trimoteurs du type Junker G-24 décollèrent, le 26 juillet 1926, de Berlin et atterrirent, le 30 août, à Pékin, après avoir survolé la Russie et la Chine.⁶⁾ A la fin de 1926, la DEUTSCHE LUFTHANSA possédait déjà une flotte de 120 appareils.

Tableau 1 : Principales lignes aériennes parcourues en 1933 par les compagnies aériennes allemandes

<u>Compagnie</u>	<u>Ligne</u>	<u>Longueur de la ligne (en km)</u>	<u>Passagers transportés</u>	<u>Fret en T</u>	<u>Poste en T</u>
DEUTSCHE	Berlin-Munich	527	8748	114,8	47,2
LUFTHANSA	Berlin-Londres	991	7604	341,7	22,1
	Berlin-Paris	908	5626	127,0	17,0
	Berlin-Rome	1358	4653	69,3	6,0
	Berlin-Oslo	954	3227	47,7	6,6
	Zurich-Amsterdam	758	3015	94,8	8,6
	Berlin-Sofia	1396	2075	57,2	5,0
DERULUFT	Berlin-Königs- ₁) berg	548	4307	81,9	81,6
	Königs- berg ₁)-Leningrad	1038	1520	24,5	5,6
	Königs- berg ₁)-Moscou	1134	1347	58,1	7,4

1) Depuis 1945 : Kalinigrad

Source : Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, Berlin 1938, p. 244.

Comme l'Atlantique Sud ne pouvait être traversé sans escale, on installa sur l'île de Fernando Noronha, en face du Brésil, un point d'appui et d'atterrissage. Seule la découverte du système de lancement des appareils (catapulte) créa cependant les conditions techniques nécessaires au franchissement de l'Atlantique. Le vapeur "Westfalen" fut ancré en mai 1933 entre les deux îles de Bathurst (Gambie) et de Fernando Noronha, distantes l'une de l'autre de 3200 kilomètres. En automne et en été 1933 suivit une série de vols d'essai, qui conduisirent, le 3 février 1934, au premier vol méthodique entre l'Allemagne et l'Amérique du Sud. La DEUTSCHE LUFTHANSA avait quatre bateaux catapulteurs, deux dans l'Atlantique Sud, deux dans l'Atlantique Nord.

Malgré ce grand essor entre 1933 et 1935, un esprit d'économie propre au trafic aérien n'était encore apparu d'aucune façon, car les prix par unité de production à la tonne/km étaient beaucoup trop élevés. Bien que les JU-52 ⁷⁾ n'offrissent à l'époque que 17 places de passagers, ils n'étaient pas chargés à plus de 50 %.

On peut réaliser la petitesse de la performance en tonne/km des avions de cette époque dans la comparaison suivante: le coefficient de remplissage restant le même, un Boeing-707 ou un Douglas-8 serait capable de remplacer toute la flotte de l'ancienne DEUTSCHE LUFTHANSA, qui comptait en 1934 129 avions. ⁸⁾

Tandis que la DEUTSCHE LUFTHANSA accomplissait déjà en 1928 un trafic postal combiné air-mer par-delà l'Atlantique Nord, ⁹⁾ le premier service régulier de fret aérien fut effectué par la PAN AM le 20 mai 1939, le service aérien postal le 24 juin 1939, et le premier service de passagers

le 8 juillet 1939. Le début de la seconde guerre mondiale, le 1er septembre 1939, porta un grave préjudice à la navigation aérienne civile. Toujours davantage d'avions furent adjugés à l'aviation militaire, si bien qu'en 1941 il ne restait que 84 appareils à la disposition de la navigation aérienne civile, et en 1943 plus que 47, alors que le parc aérien de la DEUTSCHE LUFTHANSA comptait en 1939 150 appareils.

A : Fondation de la DEUTSCHE LUFTHANSA en R.F.A.

Notre étude ayant pour objet l'Aviation Civile en R.D.A., nous évoquerons rapidement ici le développement de la DEUTSCHE LUFTHANSA en R.F.A., après la seconde guerre mondiale. Toute activité dans le secteur de la navigation aérienne fut interdite aux Allemands après la capitulation sans conditions du 8 mai 1945, c'est-à-dire le vol à moteur, le vol à voile, et les sauts en parachute. Lors de la Conférence de Potsdam (du 17 juillet au 2 août 1945) fut décidée la création d'une commission de contrôle pour toute l'Allemagne qui, en premier lieu, devait éviter un réarmement allemand.¹⁰⁾ Le territoire des quatre zones d'occupation devint, quant au transport aérien, un "no man's land", dans lequel seuls circulaient les avions militaires des puissances victorieuses.

Au début de 1946, les Américains, les Anglais et les Français commencèrent à allonger leurs lignes internationales jusqu'à leur zone d'occupation :

- La PAN AM et la AMERICAN OVERSEAS AIRLINES effectuaient des vols vers Francfort s/Main, Berlin/Tempelhof, Stuttgart et Munich;

- La BEA vers Hambourg, Düsseldorf, Francfort s/Main et Berlin-Ouest (Berlin/Tempelhof);
- AIR FRANCE ne mit en place aucune liaison aérienne entre la France et la zone d'occupation française puisque ces deux territoires se touchaient. Mais plus tard, elle créa des lignes aériennes vers Düsseldorf, Francfort s/Main, Nuremberg, Berlin/Tegel et Munich/Riem.

En plus de Francfort s/Main, six aéroports importants furent reconstruits et agrandis: Berlin/Tempelhof, Hambourg/Fuhlsbüttel, Düsseldorf, Munich/Riem, Stuttgart et Brême.

Avec la constitution de la R.F.A., le 14 août 1949, la partie occidentale de l'Allemagne obtint à nouveau un ministère des Transports; mais les commissaires alliés étaient les seuls, après comme avant, à détenir la souveraineté aérienne sur la R.F.A. Le traité de Potsdam demeurait en vigueur.

Le développement rapide du trafic aérien dans la R.F.A. se fit principalement de 1950 à 1953. Le "bureau Bongers" fut créé au début de 1951 par l'ex-directeur du trafic de la vieille DEUTSCHE LUFTHANSA, Hans W. Bongers.¹¹⁾

A l'initiative du Ministère fédéral des Transports fut créée en 1951 une commission préparatoire de 8 membres qui étaient les suivants:

- Dr. Kurt Weigelt, Président
- Dr. Leo Brandt, professeur et directeur ministériel, Düsseldorf
- M. Dienstbach, Conseiller ministériel, Wiesbaden
- M. Finck, Conseiller supérieur du gouvernement, Munich
- M. Korff, Conseiller ministériel, Bonn

Dr. Panzeram, Directeur, Francfort s/Main
M. Schuch, Conseiller principal des
Postes, Francfort s/Main
Dr. Welland, Directeur, Düsseldorf

Le 6 janvier 1953 fut fondée, avec, comme base, le bureau Bongers à Cologne, la Société Anonyme pour les Besoins de l'Aviation (LUFTAG).¹²⁾ Le capital de base, qui s'élevait à 6 millions de DM, se répartissait de la façon suivante:

R.F.A.	4 498 000
Chemins de Fer Fédéraux	1 000 000
Le "Land" de Rhénanie- Westphalie	500 000
M. Rolf Hesse	1 000
Dr. Hübener	1 000
<hr/>	
DM Actions:	<u>6 000 000</u>

A la première séance du Conseil d'administration, le Dr. Weigelt fut élu Président, et le directeur ministériel, le Dr. Knipfer, au poste de vice-président du Conseil d'administration; puis M. Bongers, diplômé d'études commerciales, et le Professeur G. Hültje, Ingénieur diplômé, furent élus membres du comité directeur.

A cette époque, il était encore interdit de posséder des avions, mais pas d'en commander. C'est pour cette raison que l'entreprise ne porta pas, à son début, le nom de DEUTSCHE LUFTHANSA mais de LUFTAG.¹³⁾

Les constructeurs d'avions américains avaient foi dans son projet et étaient prêts à lui faire crédit. Ceci était en opposition avec la méfiance que ces plans rencontrèrent tout d'abord en R.F.A. Des questions comme les suivantes

étaient à l'ordre du jour: est-il nécessaire que la R.F.A. possède à nouveau son propre réseau aérien. De plus, est-elle capable, après une interruption forcée de dix années, de faire concurrence au trafic aérien international?¹⁴⁾

Le 6 août 1954 prit fin la première partie de la reconstruction de l'Aviation Civile en R.F.A. Ce jour-là, l'assemblée plénière de la LUFTAG prit la décision de changer les statuts et de reprendre le nom traditionnel de DEUTSCHE LUFTHANSA, mais sans en recueillir en même temps la succession juridique.¹⁵⁾

En novembre 1954, les Alliés étaient prêts à lui permettre, par licence spéciale, d'importer des avions, sans qu'une autorisation d'exploitation générale fût cependant liée à cette autorisation.¹⁶⁾

La DEUTSCHE LUFTHANSA demanda à la Haute Commission Alliée une autorisation pour le trafic aérien. Elle y réussit: Il lui fut permis, le 1er avril 1955, avec effet rétroactif, de reprendre, le premier avril, le trafic à l'intérieur du pays, le 15 avril, le trafic européen, et le 1er juin, le trafic outre-mer.¹⁷⁾ En mai 1955, la R.F.A. prit à sa charge la réglementation des questions aériennes.

Nous ne voulons pas ici aller plus avant dans l'histoire du développement de la navigation aérienne civile en R.F.A., car celui qui est intéressé par les questions aériennes de la R.F.A. devrait lire les livres de Bongers et de Jochenning.

Dans ce qui suit nous analyserons le véritable sujet de nos recherches: L'AVIATION CIVILE EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE

B : Fondation de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG)
en R.D.A.

Comme nous l'avons déjà mentionné,¹⁸⁾ toute activité dans le domaine aérien fut interdite aux Allemands par l'accord de Potsdam. L'aviation aérienne prit un tout autre cours après qu'eut été promulguée la constitution de Bonn, le 24 mai 1949, et celle de la R.D.A., le 7 octobre 1949.

En 1954 fut fondée en R.D.A. une entreprise socialiste de transport aérien, la DEUTSCHE LUFTHANSA.¹⁹⁾ De nouveaux locaux d'expédition furent érigés en mai 1955; en outre, un conseil d'administration fut mis en place. Les personnes suivantes en firent partie:

M. Arthur Pieck	Directeur général de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) 20)
M. Fritz Horn	Directeur pour les questions aériennes et la sécurité des vols
M. Ernst Wendt	Directeur technique
M. Karl Heiland	Directeur pour la culture et le travail (Directeur général depuis janvier 1961)

De toutes les informations publiées en R.D.A., il ressort que beaucoup de personnes vinrent à la DEUTSCHE LUFTHANSA sans savoir au juste ce qu'elles y feraient. "Car aucun n'avait jamais pu acquérir une expérience des questions aériennes".²¹⁾ La navigation aérienne civile en R.D.A. devait être complètement remise sur pied. Ainsi fallait-il résoudre des problèmes complexes très nombreux. L'expérience d'une décennie, dans le domaine de l'aménagement, de la formation et de la direction d'entreprises modernes de transport aérien, manquait autant en R.D.A. qu'en R.F.A. Les anciennes installations étaient le plus souvent détruites par la guerre et les installations pour la sécurité

des vols n'étaient en aucun cas susceptibles de répondre aux exigences d'une entreprise moderne.²²⁾ La situation fut rétablie grâce à l'assistance des Etats socialistes, qui mirent à la disposition de la R.D.A. des spécialistes et des avions.²³⁾

C'est ainsi qu'arriva, fin octobre 1955, un groupe de conseillers soviétiques, placés sous la direction de M. Constantin Sergejevitch Jefimov. Ils restèrent deux années en R.D.A. et formèrent du personnel volant et du personnel technique. La République socialiste de Tchécoslovaquie aidait la R.D.A. pour les vols à caractère agricole, si bien que déjà en août 1956, les premiers vols dans l'intérêt de l'agriculture purent être repris.²⁴⁾

La manière dont l'U.R.S.S. et les autres pays socialistes considéraient le nouveau trafic aérien de la R.D.A. ressort d'un article du *Flieger-Jahrbuch* de 1966: "Aide et soutien nous furent accordés non seulement par l'U.R.S.S. mais aussi par d'autres pays socialistes. Aucun d'entre eux ne nous considérait comme un concurrent indésirable sur le marché aérien. A chaque pas nous sentions l'amitié fraternelle d'hommes qui partagent les mêmes idéaux... Nous fûmes accueillis à bras ouverts dans la grande famille des entreprises socialistes de transport aérien. Il en fut ainsi avec la LOT polonaise, avec la CSA tchécoslovaque, avec la MALEV hongroise, comme avec les autres compagnies aériennes socialistes.

La CSA et la MALEV par exemple nous envoyèrent comme moniteurs leurs collaborateurs M. Dobschanski et M. Grob; ces deux hommes exercent aujourd'hui à nouveau des fonctions de responsabilité dans leurs propres entreprises.²⁵⁾

Le 18 septembre 1958 fut créée une seconde compagnie aérienne: l'INTERFLUG, Compagnie pour le trafic aérien international, SARL, qui reçut la mission d'effectuer le trafic entre la R.D.A. et les pays non-socialistes.²⁶⁾ Au début elle avait pour tâche d'effectuer des vols d'affrètement et des vols vers les foires de Leipzig. En plus de la DEUTSCHE LUFTHANSA, il y avait comme sociétaires l'Union des Entreprises Coopératives Populaires (V.V.B.), l'industrie aéronautique de Dresde, l'Agence de Voyage Allemande de la R.D.A. et l'Entreprise Coopérative Populaire Deutrans²⁷⁾ (V.E.B.). Dans le but d'une concentration et d'une rationalisation de l'Aviation Civile de la R.D.A., la DEUTSCHE LUFTHANSA et l'INTERFLUG furent réunies, le 1er septembre 1963, en une entreprise de transport aérien sous la dénomination d'INTERFLUG.²⁸⁾

P R E M I E R E P A R T I E

=====
LES STRUCTURES DE L'AVIATION CIVILE

TITRE I :

LES FACTEURS TECHNIQUES

Chapitre I : LE RESEAU AERIEN

Section I : Trafic de lignes

A : Premières liaisons, internationales et internes

Le premier vol avec un appareil de la R.D.A eut lieu le 16 septembre 1955, lorsqu'une délégation gouvernementale se rendit à Moscou pour la signature d'un traité entre l'U.R.S.S. et la R.D.A.²⁹⁾ Le 4 février 1956, toutes les conditions techniques d'organisation étaient réunies pour permettre un trafic aérien international et méthodique. Comme premier appareil de ligne c'est un IL-14 qui décolla de Berlin/Sch. vers Varsovie. D'autres liaisons aériennes vers d'autres capitales des pays socialistes suivirent bientôt l'établissement de cette première ligne:

16 mai 1956 : Berlin/Sch. - Prague - Budapest - Sofia
19 mai 1956 : Berlin/Sch. - Bucarest
7 oct 1956 : Berlin/Sch. - Wilnjus - Moscou

D'autres vols spéciaux avec des délégations gouvernementales de la R.D.A. suivirent vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée et la République populaire de Mongolie.³⁰⁾

Une fois que le trafic international fut remis sur pied, des lignes intérieures furent inaugurées, en juin 1957, sur les parcours de Berlin/Sch. vers Dresde, Leipzig, Erfurt et Barth. En mai 1962 fut ouverte une ligne vers la station balnéaire de Seebad Heringsdorf.³¹⁾ D'après Winker, les raisons suivantes étaient déterminantes:

- La nécessité de liaisons aériennes intérieures comme une mesure visant l'élévation du niveau de vie de la population;

- La préparation des équipages en vue de missions futures plus importantes dans le trafic aérien international. ³²⁾

En outre, le trafic intérieur apportait, à partir de juin 1957, l'avantage de créer de meilleures possibilités d'accès, les passagers ne devant plus se rendre à Berlin/Sch. par des moyens de communication au sol pour prendre l'avion pour l'étranger.

Pendant l'année 1961, l'avion fut utilisé dans le trafic intérieur de la R.D.A. à 90 % pour des raisons de service ou d'affaires. ³³⁾ Ce pourcentage élevé de voyageurs en service et de voyageurs d'affaires a considérablement régressé pendant ces dernières années. ³⁴⁾

Il a été établi, en 1966, à la suite d'une enquête, que le transport aérien intérieur, en tant que moyen d'acheminement des voyageurs se rendant à l'étranger, représentait moins de 6 % du trafic passager intérieur global. ³⁵⁾

Il résulte d'un sondage que de nombreux citoyens de la R.D.A. ne prenaient pas l'avion à l'intérieur de la R.D.A. parce que le temps pour aller à l'aéroport ou pour en revenir était trop long. ³⁶⁾

L'accomplissement d'un vol court ou très court est problématique en R.D.A., tout comme le transport aérien est "l'enfant terrible" en R.F.A. et dans les autres pays. ³⁷⁾

B : Réseau intérieur

La mise en service de lignes régulières et non-régulières de la DEUTSCHE LUFTHANSA, devenue INTERFLUG, dans le trafic intérieur de la R.D.A. a été effectuée progressivement aux dates précisées par le tableau ci-dessous.'

Tableau 2 : La mise en service de lignes régulières et non-régulières dans le trafic intérieur de la R.D.A. depuis 1957.

Lignes régulières :

Berlin/Sch. - Barth	- Berlin/Sch.	16 juin 1957
Berlin/Sch. - Leipzig	- Berlin/Sch.	16 juin 1957
Berlin/Sch. - Dresde	- Berlin/Sch.	16 juin 1957
Berlin/Sch. - Erfurt	- Berlin/Sch.	16 juin 1957

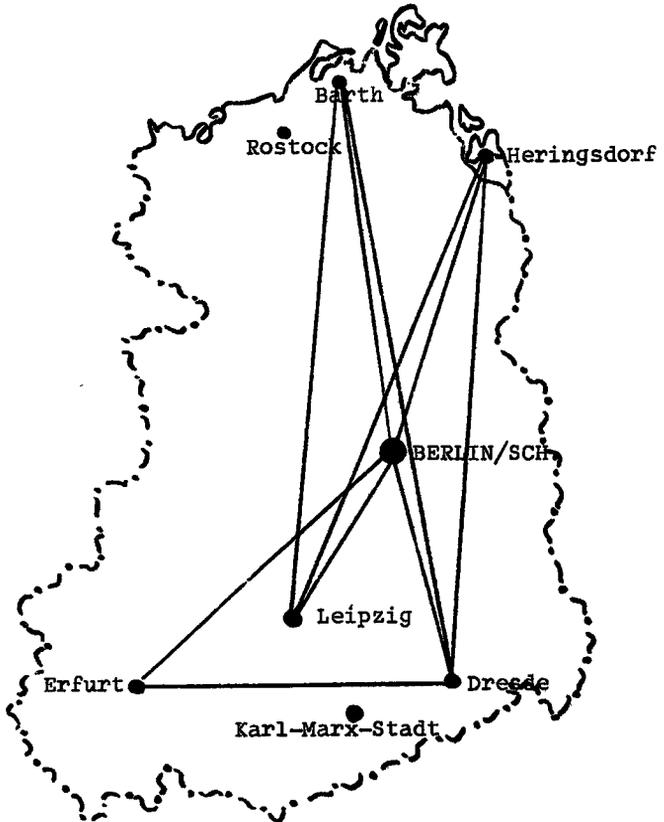
Lignes non-régulières :

Berlin/Sch. ¹⁾	- Heringsdorf	- Berlin/Sch.	14 mai 1962
Leipzig ¹⁾	- Barth	- Leipzig	été 1962
Dresde ¹⁾	- Barth	- Dresde	été 1962
Leipzig	- Heringsdorf	- Leipzig	14 mai 1962
Dresde	- Heringsdorf	- Dresde	14 mai 1962

1) Les vols ne sont effectués que pendant les mois d'été.

Source : Plans de vols de l'INTERFLUG

Carte : Réseau de l'INTERFLUG à l'intérieur de la R.D.A.,
en été 1969



Source : Plan de vols de l'INTERFLUG, été 1969.

En dehors de la ligne Dresde - Erfurt, qui est la seule liaison est-ouest, de nombreuses lignes vont du nord au sud. Elles font partie du réseau intérieur de la R.D.A., qui présente une forme étoilée, et dont le centre est l'aéroport de Berlin/Sch. Il s'est avéré nécessaire de n'utiliser certaines lignes que les jours ouvrables (de lundi à vendredi), car le coefficient de remplissage était trop peu élevé le samedi et dimanche. Différentes lignes aériennes, ainsi la ligne Erfurt - Barth, ne sont plus exploitées, car, en été 1957, le coefficient de remplissage sur cette ligne n'a été que de 37,1 %.³⁸⁾ De la même façon, la ligne de Berlin/Sch. à Karl-Marx-Stadt a été exploitée à partir du 5 mai 1958; tout trafic y a cessé le 31 octobre 1962 pour des raisons de rentabilité.³⁹⁾

Il faut remarquer à cet endroit que le réseau intérieur ressemble, à l'heure actuelle, à celui de l'ancienne DEUTSCHE LUFTHANSA d'avant la deuxième guerre mondiale.⁴⁰⁾

D'après M. Winker⁴¹⁾ et M. de Dr. Uhrig⁴²⁾, le réseau aérien intérieur de la R.D.A. a fait des progrès, dans la mesure où des lignes allant du nord au sud donnent, pendant l'été, la possibilité aux clients d'aller de la mer Baltique en Saxe et de la Saxe à la mer Baltique sans avoir à passer par Berlin/Sch. M. Winker⁴³⁾ mentionne que, dès le début, le transport aérien intérieur de la R.D.A. n'avait pas la mission d'ouvrir des voies nouvelles, mais, au contraire, de s'intégrer dans le système de transport existant à l'époque. M. Kindscher⁴⁴⁾ était d'avis en 1960, que l'état du trafic aérien intérieur, en R.D.A. comme dans d'autres pays socialistes, n'avait pas encore atteint le degré qu'il aurait dû atteindre d'après le plan de développement de l'économie.

Le tableau suivant donne, pour la période la plus récente, une indication sur le rythme de trafic des lignes intérieures de l'INTERFLUG:

Tableau 3 : Nombre de vols hebdomadaires de l'INTERFLUG à l'intérieur de la R.D.A.¹⁾ (pendant l'hiver 1969/70).

de Berlin/Sch. à :

Dresde	10
Leipzig	10
Erfurt	15
Barth	10

de Dresde à :

Erfurt	10
--------	----

1) Le plan de vols ne prévoit pas d'escale à Heringsdorf en hiver.

Source : Plan de vols de l'INTERFLUG, hiver 1969/70

C : Trafic international

Une fois le réseau intérieur établi, on mit sur pied de nouvelles liaisons internationales : Berlin/Sch. - Belgrade via Budapest, le 5 avril 1960; Berlin/Sch. - Belgrade - Tirana, le 8 avril 1960. Tandis que tous les vols internationaux partaient et aboutissaient à Berlin/Sch., on intégra, à partir de l'été 1967, Leipzig et Dresde dans le trafic international. Ce n'est qu'à partir de 1965 que fut effectuée la mise en place de lignes vers le Proche-Orient et vers l'Afrique du Nord et de l'Ouest, après que la R.D.A. eut passé des accords avec ces pays.⁴⁵⁾

Berlin/Sch. - Le Caire	: 22 juin 1965
Berlin/Sch. - Nicosie - Damas	: 15 janvier 1966
Berlin/Sch. - Alger - Bamako	: 27 octobre 1966
Berlin/Sch. - Conakry	: 18 novembre 1967
Berlin/Sch. - Bagdad	: 8 janvier 1967
Berlin/Sch. - Beyrouth	: 7 juillet 1967

Les lignes aériennes internationales ont également contribué à l'établissement d'un trafic passagers élevé dans tous les domaines: économie, sport, culture, santé et tourisme. Ceci est tout particulièrement visible dans l'exemple de la ligne Berlin/Sch. - Moscou. Au cours de l'été 1962, 30 000 passagers ont été transportés; en 1965, ce chiffre s'est élevé à 80 000 et il dépassait, en 1967, 130 000 passagers. Si, au début, une seule liaison entre Berlin/Sch. et Moscou avec un avion du type IL-14 suffisait, au moins 4 avions de type IL-18, TU-104 ou IL-62, sont aujourd'hui nécessaires.

Il faut également mentionner ici la particularité des vols internationaux qui, souvent, touchent le territoire de plusieurs pays. Nous prendrons pour exemple la liaison de l'INTERFLUG de Berlin/Sch. vers le Proche-Orient et vers

Tableau 4 : Nombre d'arrivées hebdomadaires de l'INTER-
FLUG en provenance de Berlin/Sch. pendant
l'hiver 1969/70

A l'intérieur des pays membres du COMECON :

Moscou	15
Kiev	1
Leningrad	1
Varsovie	2
Prague	14
Sofia	4
Bucarest	2
Budapest	7
Belgrade	2
Zagred	2
Tirana	1

Vers le Proche-Orient :

Nicosie	2
Beyrouth	2
Damas	2
Le Caire	1
Bagdad	1
Khartoum	1

Vers l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale :

Alger	2
Bamako	1
Freetown	1
Conakry	1

T O T A L : 62

Source : Plan de vols de l'INTERFLUG, hiver 1969

l'Afrique Occidentale. La Grèce et l'Italie n'étant pas décidées à donner à l'INTERFLUG l'autorisation de survol de leur territoire, les avions de l'INTERFLUG doivent emprunter un chemin plus long au-dessus de la mer Méditerranée.⁴⁶⁾ Il s'agit de raisons politiques dont nous ne nous occuperons pas.

Le tableau 5 montre le nombre de personnes transportées, les kilomètres parcourus par personne dans le trafic de lignes.

Tableau 5 : Nombre de personnes transportées et kilomètres réalisés par personne (pass/km) dans le trafic de lignes de l'Aviation Civile de la R.D.A.

Année	<u>Personnes transportées (en 1000)¹⁾</u>			<u>Total</u>	<u>Personnes transportées au km (en millions de pass/km)</u>
	<u>Trafic International de lignes - charter</u>	<u>Trafic Interieur</u>	<u>-</u>		
1956	6,9	2,6	3,0	12,5	11,3
1957	20,9	4,1	44,3	69,3	40,1
1958	21,5	15,9	116,1	153,5	73,6
1959	29,1	24,2	127,6	180,9	96,0
1960	37,0	61,2	158,2	256,4	164,7
1961	38,1	58,1	116,4	212,6	158,5
1962	47,5	133,9	120,5	301,9	298,7
1963	69,2	144,2	115,1	328,5	306,0
1964	105,2	119,7	132,4	357,3	311,5
1965	128,2	127,4	163,3	418,9	372,9
1966	189,3	138,1	191,5	518,9	484,4
1967	267,0	149,4	232,9	649,3	606,1
1968	297,2	174,2	247,7	719,1	730,1

1) Sans vols circulaires.

Source : Günther, J., op.cit., p. 275; Statistische Jahrbücher der DDR 1957-1968; T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 66 et 69.

Section II : Transports à la demande

A : Trafic par charter

Dans le programme de l'INTERFLUG, il est attribué une grande importance au service d'affrètement; le nombre des passagers voyageant par charter est monté de 2600 (1956) à plus de 174 000 pendant l'année 1968, tandis que 719 000 passagers au total voyagèrent avec l'INTERFLUG. Le transport des vacanciers qui s'envolent vers la mer Noire ou vers la Baltique prend une importance sans cesse croissante. Des vols en charter ont été également réalisés en direction de l'U.R.S.S., la République populaire de Hongrie, la République populaire d'Albanie, la République socialiste de Roumanie, la République populaire de Bulgarie, la République socialiste fédérative de Yougoslavie, l'Autriche, la Grèce, Chypre, le Yémen, la Scandinavie, l'Indonésie, la République populaire démocratique de Corée, la République populaire de Mongolie, la République démocratique du Vietnam, l'Inde, etc.⁴⁷⁾

B : Vols vers les foires de Leipzig

Les services spéciaux conduisant aux foires de printemps et d'automne à Leipzig correspondent à une tradition de l'aviation allemande existant depuis 1919. INTERFLUG a repris le trafic entre Leipzig et Berlin/Sch. à la suite de la foire d'automne de 1956, et exécute, depuis 1959, des vols spéciaux entre Leipzig et Copenhague, Stockholm et Vienne. Les compagnies aériennes KLM, SAS, SWISSAIR, SABENA, AIR FRANCE, BEA, AUA, STERLING AIRWAYS etc. effectuaient également, ces dernières années, des vols spéciaux vers les foires de Leipzig.

Chapitre II : LE MATERIEL AERONAUTIQUE

Section I : Matériel volant

A : Construction aéronautique nationale

L'importance de l'industrie aéronautique allemande ressort du fait que l'Allemagne produisait dans les années 1920 40 % des avions du monde. Une grande partie des industries aéronautiques allemandes d'autrefois se trouvant sur le territoire de la R.D.A.,⁴⁸) les travaux préparatoires pour l'aménagement d'une industrie aéronautique civile commencèrent dès 1952; la construction commença deux ans plus tard. Ainsi y avait-il, en 1958, cinq usines d'avions et de moteurs, ainsi que quelques instituts de recherche pour l'aéronautique, tous soumis à l'Union des Entreprises Co-opératives Populaires (V.V.B.), dont le siège est à Pirna s/Elbe et qui a sa tête M. Karl Pätzhold et M. le Professeur Brunold Baade. Nous citerons ici brièvement ces usines:

- V.E.B. Flugzeugwerke (usine de constructions aéronautiques) à Dresde: bimoteur, Ilyouchine IL-14 P; amélioration du moyen-courrier quadrimoteur du type 152 et 153;
- V.E.B. Maschinen- und Apparatebau (constructions de machines et d'appareils) à Lommatzsch, en Saxe: construction de planeurs;
- V.E.B. Maschinen- und Apparatebau (constructions de machines et d'appareils) à Leipzig-Schkeuditz: construction de conducteurs et autres pièces détachées;
- V.E.B. Industrierwerke Ludwigsfelde à Ludwigsfelde: fabrication en série de turbines de propulsion;

- V.E.B. Industrierwerke Karl-Marx-Stadt à Karl-Marx-Stadt: construction en série des moteurs de 14 cylindres, ASH-82 T pour IL-14 P.⁴⁹⁾

L'industrie aéronautique avait simplement fabriqué, pendant la période de croissance, des copies de l'Ilyouchine soviétique IL-14, pour la fabrication desquelles l'U.R.S.S. avait mis à sa disposition, d'après des publications émanant de la R.D.A., les matériaux et les informations nécessaires; puis elle se mit à transformer ce modèle d'après les conceptions allemandes. C'est ainsi que naquit l'IL-14 P, appareil de transport de 26 places, avec des moteurs de 1900 CV. Jusqu'en avril 1958, 45 avions du type IL-14 P furent fabriqués et exportés pour le prix imposé de 330 000 marks vers la République démocratique du Vietnam, la République populaire de Pologne, la République populaire de Hongrie, la République socialiste de Roumanie, la République populaire de Bulgarie, la République populaire de Chine, la République socialiste de Tchécoslovaquie ou l'Egypte, ou encore furent vendus à l'ancienne DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG).⁵⁰⁾

Le développement de la construction en série du quadrimoteur du type 152, appareils de moyen-courrier pour 40 passagers en première classe ou 60 en seconde classe, se poursuivit. Le prototype de ce modèle sortit de la chaîne de montage le 1er mai 1958 et son premier vol eut lieu dès la mi-août 1958. Après des essais en vol satisfaisants, il fut produit en série, mais dut être remplacé en 1960 par le type 153, d'une contenance de 92 passagers.⁵¹⁾

M. le Professeur Baade⁵²⁾ cite les raisons suivantes faisant apparaître comme nécessaire la navigation aérienne en R.D.A. :

- L'Allemagne a largement contribué au développement de l'aviation; le premier avion de transport fut construit à Dessau, ainsi que le JU-52, qui fut longtemps l'avion le plus utilisé du monde.
- La plus grande partie de l'industrie aéronautique étant implantée avant la guerre sur le territoire de l'actuelle R.D.A., de nombreux ingénieurs et techniciens étaient prêts à remettre sur pied l'industrie aéronautique.
- L'industrie aéronautique est un important facteur de développement pour le reste de l'industrie, et, pour cette raison, est à la base de nombreux progrès, comme par exemple l'application des métaux légers, des métaux réfractères, du plexiglas, etc.
- L'industrie aéronautique est payante par son esprit d'entreprise et donc un exporteur important.

M. Baade dit, par ailleurs, que seule une limitation intelligente des modèles construits pourrait assurer une dépense économiquement défendable ainsi qu'un haut niveau technique des produits fabriqués. Pour cette raison, la R.D.A. devrait remplir trois conditions:

- Les produits construits doivent correspondre au niveau mondial, c'est-à-dire que leur niveau technique de développement doit être comparable à celui des produits du marché mondial;
- Le nombre des différents produits doit être, autant que possible, aussi élevé que celui des industries concurrentielles sur le marché mondial et garantir par de moindres frais de production un bénéfice substantiel;

- Le choix des modèles doit être tel qu'il corresponde non seulement aux besoins de l'Aviation Civile de la R.D.A., mais aussi aux besoins du transport aérien international.

Bien que des sondages en R.D.A.⁵³⁾ aient fait apparaître qu'un besoin pressant de moyens courriers se fait sentir dans les pays socialistes et non-socialistes, la production d'avions a été abandonnée en 1961, bien que, selon un article de la revue "Deutsche Flugtechnik", publiée en R.D.A., la R.D.A. se soit classée, pendant ces dernières années, parmi les premiers pays possédant une flotte aérienne.⁵⁴⁾ En 1960, 26 000 personnes étaient encore employées dans l'industrie aéronautique.

L'industrie aéronautique a été abandonnée à cause de nouveaux plans économiques des Etats membres du COMECON et aussi à cause de difficultés dans le domaine des matières premières. On peut également reconnaître ceci au fait qu'à l'Ecole Supérieure des Transports de Dresde (H.f.V.D.), 467 élèves-ingénieurs en aéronautique étaient inscrits en 1960, tandis qu'il n'y en avait plus que trois en 1961.⁵⁵⁾ D'après MM. les Professeurs Wagener et Kallenbach⁵⁶⁾, cette Ecole formait plus de 4500 ingénieurs diplômés dans toutes les branches spécialisées ainsi que des ingénieurs spécialistes d'économie appliquée. Pendant que la moitié de ces cadres sont employés dans les entreprises et les services de transport socialistes, l'autre moitié travaille dans les organismes directeurs locaux des Conseils des villes, des arrondissements et des districts.

B : Importation de matériel étranger

La R.D.A. ne possédant pas, comme nous le disions dans le paragraphe précédent, d'industrie aéronautique propre depuis

1961, elle achète tous ses appareils à l'U.R.S.S. En 1955, c'est l'IL-14 qui entra en service, puis à partir d'avril 1960, ce fut le tour de IL-18. Le TU-134 est une amélioration du TU-124, il se caractérise par une plus forte rentabilité.⁵⁷⁾ Un accord commercial a été conclu, le 20 décembre 1967, entre l'U.R.S.S. et la R.D.A., pour la livraison de trois TU-134 et de 2 avions à réaction IL-18 D.⁵⁸⁾

L'INTERFLUG avait déjà obtenu, en septembre 1968, un premier TU-134, livré par l'entreprise d'exportation Aviaexport (entreprise soviétique d'exportation d'avions et de pièces détachées). Cet appareil ne servit tout d'abord que comme appareil d'école et d'entraînement. Il faut remarquer ici que différents appareils furent achetés à des pays socialistes pour l'Aviation Civile de la R.D.A. C'est ainsi que les installations de radars CGA de l'aéroport de Berlin/Sch furent réalisées par la firme tchécoslovaque "Tesla", tandis que la plus grande partie des installations de balisage fut exécutée par la firme V.E.B. Leichtenau. D'autres appareils spécialisés furent achetés à Siemens ou à Pye Electronics.⁵⁹⁾

C : Avions en service

Le transport aérien commença, en R.D.A., en 1955, avec des avions bimoteurs de type IL-14 qui ne pouvaient transporter que 32 passagers à une vitesse de 320 km/heure.⁶⁰⁾ Ainsi furent mis en service sur les lignes intérieures des avions du type IL-14, AN-2 (jusqu'en septembre 1962) et les IL-18 à partir d'avril 1960.⁶¹⁾ Au début de 1966, l'IL-14 fut remplacé par l'AN-24. L'AN-24, un appareil soviétique à réaction, atteint sur les courtes distances de la R.D.A. une vitesse moyenne de 450 km/heure.⁶²⁾ Dans le service international de l'INTERFLUG, c'est l'IL-18 qui est en ser-

vice depuis 1960. Il peut transporter 89 passagers et atteint une vitesse de 450 km/heure.⁶³⁾ Par exemple, l'IL-18 est utilisé quotidiennement quatre fois sur la ligne Berlin/Sch. - Moscou ainsi que sur la ligne Berlin - Alger - Bamako - Conakry⁶⁴⁾, une fois par semaine.

Lors des foires de printemps et d'automne 1969, l'INTERFLUG mettait en service le nouveau TU-134 sur les lignes Leipzig - Vienne et Leipzig - Copenhague.⁶⁵⁾ Ces appareils à réaction furent mis en service parce que l'INTERFLUG était confrontée sur ses lignes internationales à la concurrence d'autres compagnies aériennes qui utilisent presque exclusivement des jets.⁶⁶⁾ A partir du 1er avril 1969, le TU-134 sera mis en service sur les lignes de Berlin/Sch. à Beyrouth, Zagreb/Belgrade et Moscou (pour cette dernière en commun avec l'IL-18). Le 1er juin 1969, il a été également mis en service sur la ligne de Berlin/Sch. à Nicosie/Damas. L'INTERFLUG avise qu'elle mettra en service l'IL-62 sur les lignes internationales à partir de mai 1970.⁶⁷⁾ La CSA, qui effectuera deux fois par semaine, à partir du 1er juin 1970⁶⁷⁾, des vols de Prague à New York, utilisera également ce type d'appareil.⁶⁸⁾

Nous sommes d'accord avec M. le Dr. Franke⁶⁹⁾ sur le fait que les compagnies qui disposent de matériel moderne attirent les passagers d'autres compagnies. Les demandeurs de services aériens croient toujours que la compagnie aérienne qui dispose d'appareils modernes est dynamique, progressiste (qu'elle tient un plus grand compte que les autres compagnies des souhaits des passagers) et prendra donc en considération les performances de la compagnie correspondante.⁷⁰⁾

Ainsi, parce qu'elle était la dernière compagnie à utiliser des avions à hélice, la compagnie espagnole IBERIA n'avait

qu'un coefficient de remplissage de 40 % sur la ligne de l'Atlantique Nord. Les avions les plus modernes sont mis en service là où la concurrence est la plus forte. Ainsi la PAN AM eut, du 4 octobre 1958 au 5 septembre 1959, le monopole de l'utilisation du Boeing-707, qu'elle perdit lors de l'introduction de ce type par la QANTAS, la TWA, la SABENA, AIR FRANCE, la LUFTHANSA, etc. Aujourd'hui, il en est de même avec l'introduction du Boeing-747 (Jumbo Jet).

Tandis que la PAN AM met en service des Boeing-747 sur la ligne New York - Londres - Francfort s/Main, la BOAC prévoit également l'utilisation en été 1970 de trois Boeing-747, sur les douze commandés, sur les lignes de l'Atlantique Nord. Elle compte en mettre en service un an plus tard sur les lignes du Canada, de l'Afrique du Sud, de l'Amérique du Sud et l'Asie du Sud-Est. Outre la PAN AM et la BOAC, AIR FRANCE et la DEUTSCHE LUFTHANSA vont mettre en service des appareils de ce type en 1970 ⁷¹⁾ Nous pensons que les compagnies aériennes socialistes et non-socialistes emploient toujours leurs avions les plus récents, là où la concurrence internationale est la plus forte. Ainsi l'AEROFLOT, la LOT, la CSA, l'INTERFLUG, la TAROM et la BALKAN ont toujours utilisé leurs avions les plus modernes là où ils se trouvent en concurrence avec des compagnies non-socialistes. C'est ainsi que l'AEROFLOT met en service, sur la ligne Moscou - New York, via Montréal, son appareil le plus moderne, l'IL-62. Elle remporte sur cette ligne de grands succès. Pendant la première année d'exploitation de cette ligne, l'AEROFLOT a transporté 9750 passagers, tandis que la PAN AM (New York - Copenhague - Moscou) n'en transportait que 6000. ⁷²⁾ L'INTERFLUG met en service le TU-134 sur la ligne Berlin/Sch. vers le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et de l'Ouest. Cet appareil est également utilisé par d'autres compagnies

socialistes. A cause de la vitesse élevée du TU-134, le temps de vol de Berlin/Sch. à Beyrouth est de 5 heures 30 mn; alors qu'il était de 6 heures avec l'IL-18.

D'après M. Aschenbach⁷³⁾, la mise en service de TU-134 conduisit à un plus haut coefficient de remplissage avec les voyageurs payant en devises lors des vols vers le Proche-Orient. Les ressources supplémentaires, obtenues par la mise en service du TU-134 et par des dépenses moins élevées, sont plus avantageuses que le chargement en fret manquant à cause de cales plus petites et améliorent le résultat en comparaison avec l'IL-18.

L'AEROFLOT et la BALKAN, tout comme l'INTERFLUG, faisant escale à Nicosie et Beyrouth avec le TU-134, le personnel technique de ces aéroports est familiarisé avec ce type d'avions.

Jusqu'ici l'INTERFLUG offrait, sur les lignes internationales, deux sortes de classes (classe économique et 1ère classe). Avec l'apparition de l'IL-18, les lignes long-courriers offrent deux classes et les lignes moyen-courriers en Europe, n'offrent que la classe économique. Une comparaison avec les autres compagnies socialistes, AEROFLOT, LOT, MALEV et BALKAN, montre les dispositions suivantes:

- L'AEROFLOT vole aussi bien avec la classe économique seule qu'avec la variante classe économique et 1ère classe;
- La LOT et la MALEV n'offrent sur toutes leurs lignes que la classe économique;
- La BALKAN offre sur toutes ses lignes la variante classe économique et 1ère classe.

L'INTERFLUG, qui avait l'intention de commander le TU-154 pour ses long-courriers⁷⁴⁾ prévoit maintenant la mise en service de l'IL-62. Quatre appareils du type TU-134 étant déjà en service, il conviendrait d'utiliser pour des raisons d'ordre économique des appareils du même type Tupolev.⁷⁵⁾ L'INTERFLUG établit cependant avec l'Aviaexport, le 7 septembre 1969, à l'occasion de la foire d'automne de Leipzig, un contact d'après lequel l'INTERFLUG acquerrait en été 1970 des avions long-courriers IL-62.⁷⁶⁾

Section II : Matériel au sol

A : Infrastructure aéroportuaire

Comme nous l'avons déjà mentionné dans le chapitre précédent, les aéroports et les installations avaient été détruits pendant la guerre. Au début de 1955, l'U.R.S.S. donna à la R.D.A. l'aéroport de Berlin/Sch.⁷⁷⁾, qui, avant la seconde guerre mondiale, avait été un aéroport d'importance secondaire. Après l'agrandissement de l'aéroport, la nouvelle piste d'atterrissage et de décollage de Berlin/Sch. put être utilisée en juillet 1961. Elle a 3600 mètres de longueur et 600 mètres de largeur. Elle correspond ainsi aux exigences du groupe A d'après les classifications internationales des aéroports de l'O.A.C.I. et de la classe spéciale d'après le COMECON.⁷⁸⁾ Mais pour pouvoir satisfaire le trafic plus important qui s'annonce, et pour pouvoir en assurer l'exploitation en toute sécurité et sans gêne aucune, l'aéroport doit être agrandi à nouveau.⁷⁹⁾ Les installations d'expédition seront en mesure de prendre en charge au maximum 8 à 14 millions de passagers par an.⁸⁰⁾

M. le Dr. Auswitz⁸¹⁾ écrit, que dans les années écoulées, la part du transport international représentait à l'aéroport de Berlin/Sch. 75 % du transport total des passagers trans-

portés. A son avis, ce pourcentage s'élèvera encore dans les années à venir. Dans le bref intervalle de temps entre 1958 et 1966, le nombre de passagers transportés en trafic international est presque sept fois plus élevé. Le tableau 6 rend évident le fait que le développement a, jusqu'à présent, procédé par bonds. On reconnaît ceci aux pourcentages qui varient de 0,1 % à 62,8 %. La forte augmentation de l'expédition de 62,8 % en 1960 s'explique par l'entrée en service d'avions offrant un plus grand nombre de places, par exemple l'IL-18. Le développement stagna en 1961 avec une augmentation de seulement 0,1 % à cause a) d'une indispensable révision technique des avions du type IL-18 et b) d'une récession du nombre des passagers internationaux après le 13 août 1961. ⁸²⁾

Tableau 6 : Passagers transportés en trafic international à l'aéroport de Berlin/Sch. entre 1958 et 1966

<u>Année</u>	<u>Chiffre global</u>	<u>Sorties</u>	<u>Entrées</u>	<u>Transit</u>	<u>Pourcentage total d'augmentation (en %)</u>
1958	82 646	34 070	34 840	13 376	-
1959 ¹⁾	111 000	48 000	48 000	16 000	34,4
1960 ²⁾	180 728	81 000	81 000	18 859	62,8
1961	180 959	79 250	79 615	22 094	0,1
1962	234 623	108 341	107 310	18 972	29,6
1963	283 158	131 250	130 766	21 142	20,7
1964	336 133	154 070	154 978	27 085	18,7
1965	419 311	192 448	193 457	33 406	24,8
1966	547 774	252 302	250 093	45 379	30,6

- 1) Pour 1959 nous ne disposons que des chiffres de la deuxième moitié de l'année. Nous avons tiré les conclusions pour l'année entière, sur la base d'un rapport entre la première et la seconde moitié de l'année appliqué aux autres années.
- 2) Pour 1960, nous ne disposons que de chiffres approximatifs des personnes transportées et des passagers de transit. Après déduction du nombre des passagers de transit du chiffre global, nous avons reporté le nombre de passagers restants en deux parties égales sur les sorties et sur les entrées.

Source : Auswitz, G. 1, p. 32.

M. Auswitz⁸³⁾ est d'avis que l'aéroport de Berlin/Sch. gagnera en importance, d'autant plus que les deux autres aéroports situés à Berlin-Ouest, Berlin/Tempelhof et Berlin/Tegel, se trouvent dans le centre de la ville et ont donc atteint leur capacité maximale d'exploitation. On peut supposer, pour l'avenir, que, jusqu'en 1970, la proportion des voyageurs en transit devrait s'établir aux environs de 8 %, tandis que pour 1975 à 1970 ce pourcentage pourra s'élever à environ 10 %.

La division suivante ne permet que des représentations très approximatives. Les dates peuvent se déplacer vers le haut ou vers le bas.

Tableau 7 : Répartition prévisible de l'augmentation des passagers pour le trafic des sorties, des entrées et du transit sur l'aéroport de Berlin/Sch. de 1968 à 1980

P e r s o n n e s à t r a n s p o r t e r :

<u>Année de pronostic</u>	<u>Chiffre global</u>	<u>Sorties</u>	<u>Entrées</u>	<u>Transit</u>
1968	730	336	336	58
1969	849	390	390	69
1970	977	449	449	79
1975	1768	795	795	178
1980	2810	1265	1265	280

Source : Auswitz, G. 1, p. 38.

D'après M. Lindner, l'aéroport de Berlin/Sch. se développera de la façon suivante:

- Berlin/Sch. deviendra le centre du transport aérien international avec les avions de la R.D.A.;
- Berlin/Sch. est et deviendra un centre très important des lignes internationales du système socialiste;
- Berlin/Sch. est et deviendra un terminus des lignes internationales du système socialiste et non-socialiste et sera ainsi un noeud important du transport aérien de l'Europe Centrale.⁸⁴⁾

D'autres aéroports internationaux existent à Leipzig/Schkeuditz, à Erfurt et à Dresde, tandis que Leipzig/Mockau, Barth et Seebad Heringsdorf ne servent que comme aéroports nationaux. Les aéroports de Rostock, Stralsund et Karl-Marx-Stadt ne sont pas utilisés par les avions à l'heure actuelle.

A partir de l'aéroport de Dresde/Klotsche, il existe une liaison aérienne en direction de Berlin/Sch. qui fonctionne toute l'année, et, en été, des liaisons vers d'autres aéroports de la R.D.A. ainsi que vers Budapest. L'aéroport de Leipzig/Schkeuditz est toujours rattaché au réseau international pendant la période des foires de printemps et d'automne. On y réalise également, depuis l'été 1967, des vols vers Budapest⁸⁵⁾, tandis que l'aéroport de Leipzig/Mockau ne peut recevoir que de petits et moyens avions. Les aéroports de Barth et aussi de Heringsdorf ont surtout de l'importance pour le trafic de tourisme. Barth sert toute l'année, et Heringsdorf seulement en été. Erfurt a des liaisons régulières avec Berlin/Sch. et avec Dresde, et, en été, avec d'autres aéroports de la R.D.A.⁸⁶⁾

B : Contrôle de la circulation aérienne

Parallèlement à la mise sur pied de la navigation aérienne, ont été mises en place les réglementations concernant la sécurité des vols; selon les publications émanant de la R.D.A., des spécialistes soviétiques arrivés en 1955 et 1956 y contribuèrent utilement. Le service de la sécurité des vols civils de la R.D.A., qui correspond aux normes internationales, est pourvu en personnel, depuis le 1er janvier 1968, par l'Inspection Gouvernementale de la Navigation Aérienne (S.L.I.), à la suite d'un décret du Ministère du Transport du 29 décembre 1967.⁸⁷⁾ La S.L.I. dépend de la section "Aéroports".⁸⁸⁾ Les documents juridiques sur le transport aérien international en pays socialistes, qui concernent également les mesures de sécurité des vols, sont principalement élaborés par le COMECON dans la commission permanente de "Navigation aérienne" de la Commission des Transports.

T I T R E I I :

LES FACTEURS JURIDIQUES

Chapitre I : LE DROIT DU TRANSPORT

Section I : Droit du transport dans les pays socialistes

Le droit aérien de la circulation gagne toujours davantage en importance dans le système socialiste.⁸⁹⁾ Ce fait, d'après M. Bergner, est la conséquence de la division croissante du travail sur le plan socialiste international. Des exigences toujours croissantes en qualité et en quantité sont imposées au transport des personnes et des marchandises entre les pays socialistes. L'économie du transport est étroitement liée au droit socialiste du transport dont l'inspiration idéologique et la finalité économique déterminent la forme juridique.⁹⁰⁾

Tandis que, dans une première étape de collaboration économique, les rapports entre les différents pays étaient le plus souvent organisés sur la base du commerce extérieur, c'est aujourd'hui la collaboration immédiate, en vue d'une production entre les pays socialistes par la division du travail et sa spécialisation entre les pays socialistes, qui passe au premier plan.

La collaboration toujours plus étroite mène à l'élargissement des besoins de transport ainsi qu'à celui du droit du transport. Le développement juridique n'est pas allé de pair avec le progrès de collaboration économique. On a déjà fait cette constatation dans les différents pays socialistes et dans les branches les plus diverses de l'économie. Entre les Etats socialistes, des normes unifiées ont été acceptées par les accords bilatéraux et même multilatéraux. Si de telles normes n'existent pas, les tribunaux des pays socialistes peuvent prendre la décision nécessaire quant au droit à appliquer. C'est pourquoi l'application de normes sur la configuration juridique du transport international est par-

ticulièrement complexe.

Dans les différents pays socialistes règnent des différences notables en ce qui concerne le droit à appliquer. La situation est d'autant plus complexe du fait du degré inégal de développement des droits nationaux particuliers. Ceci touche également la R.D.A., où une grande partie des dispositions relatives au transport sont encore des règles juridiques sanctionnées, issues du droit allemand d'avant la seconde guerre mondiale.

L'uniformisation juridique est particulièrement urgente dans les domaines, qui se rattachent au droit du transport. Il est possible que les rapports de transport se régleront au niveau international sur une base multilatérale aussi bien que bilatérale. Le développement des accords bilatéraux dans le domaine des transports ne sera en aucun cas superflu car, après comme avant, des questions de transport seront à régler qui toucheront exclusivement les intérêts de deux pays socialistes voisins.

Des systèmes de transport unifiés, réunissant les avantages des différentes branches du transport, ont été créés dans les pays socialistes. Leur devoir consiste à satisfaire les besoins de transport aux moindres frais, avec le rendement le plus élevé possible. Le Système Socialiste de Transport Unifié (E.S.T.) dans chaque pays socialiste est la principale qualité de l'organisation du transport socialiste. Des accords dans les secteurs du chemin de fer et du transport aérien existant déjà, lesdits accords mènent entre les pays socialistes à un trafic combiné. Une réglementation juridique correspondant aux questions soulevées à ce sujet est donc nécessaire.

Dans les pays socialistes, les règlements pour les branches particulières du trafic devraient largement s'harmoniser

quant à leur contenu ou plutôt être confondus dans leurs principes. Des réglementations particulières pour les différents moyens de transport ne devraient être établies que lorsque cela apparaît nécessaire du fait des conditions techniques, technologiques et organiques spécifiques à ces différents moyens de transport.

Un processus d'assimilation est visible dans les différents pays; ceci parce que les fondements idéologiques, politiques et économiques de la conformation du droit dans le système des transports des pays socialistes se ressemblent et présentent de nombreux points communs.⁹¹⁾ Il nous semble indiqué de faire ressortir à cet endroit quelques tendances du développement du droit du transport dans les pays socialistes. D'après M. Bergner, une unification immédiate du règlement national du transport dans les pays socialistes n'est pas forcément nécessaire. Les lignes de force suivantes sont sensibles:

- Le développement du droit du transport dans les pays socialistes s'effectue sur la base du système du transport unitairement planifié déterminé par le Parti et le gouvernement;
- La direction et la planification du transport est une tâche de commandement relevant de l'Etat et qui s'opère aujourd'hui par des organismes spéciaux;
- La direction et la planification gouvernementales ont lieu à l'aide d'un système issu de mesures continues et à la fois limitées des organes gouvernementaux dirigeant le transport. Ces mesures gouvernementales de planification et de direction ainsi que les accords de transport composent, malgré leurs formes disparates et leur signification juridique, une unité.

Dans le transport des marchandises, par exemple, une réglementation de la responsabilité matérielle pour le non-respect d'un délai de livraison est aussi d'un grand intérêt. On devrait appliquer, dans ce cas, pour des marchandises délicates se détériorant lors d'une trop longue durée de transport, la responsabilité matérielle pour les dommages aux biens. La formation des rapports juridiques socialistes s'étend également au transport des personnes. Ces rapports s'expriment tout particulièrement dans la fixation de devoirs qui incombent aux entreprises de transport. A la différence du transport des marchandises, dans lequel les problèmes de la responsabilité matérielle sont déjà suffisamment réglementés, il manque dans le transport international des personnes (à l'exception du transport aérien) une réglementation unifiée de la responsabilité matérielle pour les blessures corporelles. Il résulte donc des rapports entre les Etats socialistes et du caractère de l'E.S.T., la revendication d'une réglementation juridique à venir, qui d'après M. Bergner, ne peut être résolue que par une réglementation directe entre les Etats socialistes.⁹²⁾

Section II : Droit du transport en R.D.A.

Comme nous l'avons déjà souligné dans le chapitre précédent, on peut constater un retard du développement du droit dans le domaine du transport dans les pays socialistes et donc également en R.D.A.⁹³⁾

Le Ministère des Transports de la R.D.A. indiquait qu'au 31 décembre 1961, pas moins de 5200 règlements juridiques se rapportant à tous les problèmes du trafic étaient en vigueur. Tandis que, dans les années 1958 à 1960 inclus, seules des réglementations partielles avaient été examinées, un pas décisif a été fait en 1961 dans le domaine de la

création d'un droit du transport socialiste unifié. On doit considérer les dispositions suivantes comme des dispositions unifiées:

- Dispositions sur les missions et le mode de travail des représentations populaires locales et leurs organes;
- Ordonnance sur la planification et la collaboration dans le domaine du transport des marchandises.

Ces deux ordonnances sont, d'après M. Bergner⁹⁴⁾, la première grande oeuvre juridique récapitulative qui régularise les problèmes spécifiques de la planification et de la direction du service des transports socialistes en R.D.A. Ces nouvelles ordonnances ne représentent pas seulement une récapitulation des règlements juridiques valables jusqu'à ce jour dans le secteur du transport, mais sont bien plus une évolution du droit du transport.⁹⁵⁾ Ces deux lois ont créé des formes d'organisation nécessaires pour faire avancer la solution du problème de la mission du service des transports. Le but de ces décisions consiste à faire comprendre à toutes les personnes actives de l'économie et des transports que la planification et la direction du service des transports ne sont pas seulement l'affaire des organes du transport mais en même temps une tâche des organes du pouvoir et de l'économie.⁹⁶⁾

Plus loin l'ordonnance décide que les entreprises de transport dirigées d'une façon centralisée doivent tout entreprendre pour renforcer l'autorité des organes locaux. Ceci produisit par exemple la mise en place de domaines d'investissement précis dans la flotte fluviale. De plus, le retard du développement du droit du transport ne se montre pas seulement dans la réglementation insuffisante dans le

domaine de la collaboration socialiste et de la coopération entre les représentants du trafic et de l'économie socialiste.

D'après M. Bergner, il est indispensable pour les gouvernements socialistes de tenir leur position et leur responsabilité pour le développement politique, culturel et économique.⁹⁷⁾ Les avantages d'un service méthodique des transports socialistes résident dans l'amélioration et l'organisation de ces rapports de coopération.

Il est maintenant indispensable, pour le développement du droit du transport socialiste en R.D.A., de créer des normes juridiques pour l'organisation de la collaboration entre les responsables du transport et de l'économie. L'E.S.T. de la R.D.A. est une partie du système global de l'économie, composée par les différents systèmes du chemin de fer, du transport routier, de la navigation fluviale, de la navigation maritime et de l'Aviation Civile.⁹⁸⁾ A l'intérieur de ces divisions de l'E.S.T., il existe en outre de nombreuses divisions soumises aux mêmes réglementations et aux mêmes particularités.⁹⁹⁾ Ainsi le système socialiste du transport se distingue du système non-socialiste par le fait qu'il forme un système unifié et planifié.

Du fait d'une organisation économiquement rentable des moyens de transport à l'aide du droit socialiste, le trafic combiné, c'est-à-dire l'exécution du transport non par un seul, mais par plusieurs transporteurs, gagne toujours davantage en importance.¹⁰⁰⁾ Le Ministère du Transport porte la responsabilité des missions confiées au service des transporteurs résultant des plans économiques. C'est l'organe central du Conseil ministériel pour la direction unifiée, la coordination et le développement de l'E.S.T. en R.D.A.

Le décret sur le transport attache beaucoup d'importance à la production d'un procédé unifié de transport entre les entreprises de transport et l'économie socialiste.

Il insiste sur le fait que les transporteurs et l'économie doivent accorder leurs installations en fonction des progrès techniques et économiques, et doivent améliorer et organiser leurs procédés technologiques communs. Ce décret sur les transports représente un progrès important par rapport à la réglementation existante au point de vue de la planification à long terme.

Le but principal du droit du transport en R.D.A. est de résoudre systématiquement et avec succès les questions juridiques qui se posent, de telle façon qu'on puisse appliquer les principes du Nouveau Système Economique de Planification et de Direction de l'Economie (N.O.S.P.L.V.). Mais, comme les questions du trafic combiné représentent une part essentielle de ce système, ces problèmes ont besoin d'un éclaircissement sur le plan juridique.

Dans le cadre du complexe concernant le droit du transport des marchandises, le problème spécial du transport combiné a été tout particulièrement traité.¹⁰¹⁾ L'accent est mis ici sur une combinaison du trafic entre les transporteurs au sol, qui dominent d'ailleurs, en fait, par leur nombre et par leur importance. On explique ce fait par la raison qu'une collaboration, pour l'acheminement des biens, avec l'aviation, est sans importance à l'intérieur de la R.D.A. D'après le Dr. Matthäi¹⁰²⁾, il est temps de voir de quelle manière l'aviation pourrait entrer dans une combinaison de transport. Nous en reparlerons par ailleurs.

Chapitre II : LE DROIT AERIEN DANS LES PAYS SOCIALISTES

Comme dans les pays non-socialistes, l'Aviation Civile est également, dans le système socialiste, une branche du service des transports. Les tâches sont partagées entre les différents transporteurs tandis que l'on tient compte des conditions d'exploitation techniques et économiques. C'est par ces mesures que la division du travail est effectuée aussi bien dans le transport national qu'international.

Dans les pays socialistes, on est d'avis que la contradiction entre le caractère socialiste de la production d'une part, et de la propriété privée d'autre part, ne se résoudra que par des moyens de production socialistes.

D'après M. Teuchert¹⁰³⁾, la R.D.A. a développé, dans les années écoulées, le transport aérien conformément à son importance pour l'Etat socialiste, pour le système socialiste universel et pour la collaboration pacifique des peuples.

La réglementation du droit aérien concerne l'ensemble des mesures s'appliquant à l'Aviation Civile et à ses dépendances immédiates.¹⁰⁴⁾ Ces mesures sont tout d'abord le fait de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile (H.Z.L.) et du droit interne des différents Etats, pour les formes juridiques de l'Aviation Civile internationale, et pour la préparation et l'exécution du transport.

La réglementation juridique de la responsabilité civile est commune avec les autres branches du transport: chemin de fer, navigation maritime et transport routier. C'est pourquoi toutes les branches du transport ainsi que le service des informations peuvent être compris dans le droit du trafic et ne peuvent être considérés comme une branche indé-

pendante. Citons comme exemple les organisations suivantes:

- COMECON : COuncil for Mutual ECONomic aid
- O.S.S.H. : Organisation pour la collaboration dans les chemins de fer
- O.S.S. : Organisation pour la collaboration des pays socialistes dans le domaine des Postes et Télécommunications
- I.A.T.A. : Association Internationale du Transport Aérien
- U.I.C. : Union internationale des Chemins de fer

Le caractère essentiel de ces organisations est qu'elles ne traitent pas seulement des problèmes de transport des personnes et des biens mais aussi de la transmission des informations.

L'activité de ces organisations internationales de transport¹⁰⁵⁾ montre l'enchevêtrement des règlements issus des différentes branches juridiques dont on doit tenir compte, lorsqu'on veut résoudre les problèmes du transport, tant dans la science du trafic que dans sa pratique. C'est pourquoi, il est essentiel, même lors des questions de détail dans le secteur du transport aérien, de tenir compte aussi bien de l'enchevêtrement avec d'autres secteurs du transport que des rapports sociaux.

On peut prouver qu'il existe des relations entre les règlements juridiques établis et leur complexité en partant des différentes branches du droit de l'Aviation Civile. On peut citer, comme exemple, la réglementation juridique du transport des personnes par des compagnies aériennes des Etats socialistes, aussi bien dans le transport national qu'internatio-

nal. D'après M. Teuchert¹⁰⁶⁾, le devoir principal du droit socialiste lors de la constitution des rapports juridiques dans le transport des personnes dans l'Aviation Civile est de créer un droit du transport des personnes qui corresponde au développement du système socialiste. Par la multiplicité des formes et la complexité du système des transports, en particulier de l'Aviation Civile, on peut affirmer en général que ce problème ne se résoudra pas par des mesures de droit civil. Le droit socialiste du transport met également l'accent sur les obligations des compagnies aériennes: transporter les clients rapidement, en sécurité et avec ponctualité au lieu de destination. L'admission de ces principes dans le droit aérien national et international mènerait, même avec des mesures de droit civil, à une meilleure réalisation du transport.

Section I : Droit aérien de l'U.R.S.S. en tant que pays principal du système socialiste

D'après M. le Professeur Sand¹⁰⁷⁾, l'histoire du droit aérien soviétique est étroitement liée au développement technique ainsi qu'au développement économique de l'Aviation Civile en U.R.S.S. Tandis que Sand distingue quatre étapes dans le droit aérien, M. Eyermann et M. Sellenthin¹⁰⁸⁾ parlent de douze étapes dans le transport aérien soviétique sur lesquelles nous ne voulons pas ici nous étendre plus longuement. M. Sand distingue la période des précurseurs jusqu'en 1917, "l'époque des pionniers" jusqu'à environ 1935, puis, jusqu'en 1953, l'époque stalinienne, et enfin l'époque, allant jusqu'au temps actuel, de l'adaptation au développement technique et économique.

La Russie tsariste voyait le développement du droit aérien d'un point de vue militaire. Ainsi, les premiers traités

du droit aérien s'occupaient-ils principalement du droit aérien militaire.

Le 17 mars 1923, c'est-à-dire dans la seconde étape de Sand, naquit, sur décision du Conseil des commissaires du peuple, la "Société Russe de la Flotte Aérienne Volontaire" qui portait le nom de DOBROLET.¹⁰⁹⁾ Le nouvel agencement de l'économie de la navigation aérienne sous le premier et le second plan quinquennal débute par une forte accentuation du droit aérien socialiste.¹¹⁰⁾

Mentionnons à cet endroit que le développement de l'Aviation Civile pendant le premier et le second plan quinquennal connut un essor rapide. De nombreux exemplaires d'avions de transport à plusieurs moteurs de type Tupolev G-1, G-2, ANT-3 et ANT-14 accédèrent au service de ligne. Dans le second plan quinquennal, l'industrie aéronautique soviétique livra une série d'appareils à l'AEROFLOT, si bien que le nombre d'avions étrangers dans le parc aérien soviétique était en régression.¹¹¹⁾ Le 27 avril 1932, fut promulguée la première loi de droit aérien en U.R.S.S., et, le 7 août 1935, la seconde; ces deux lois représentent pour M. Sand la fin du "temps des pionniers" du droit aérien soviétique. Elles représentent, avec leurs dix chapitres et leurs 96 articles, une véritable progression du droit aérien en U.R.S.S. Les missions de l'AEROFLOT furent spécifiées de la façon suivante dans l'article IV du code de la navigation aérienne du 7 août 1935: transport des voyageurs, des paquets, des marchandises et du courrier; investissements dans l'agriculture et les forêts, dans la recherche scientifique, dans l'arpentage, dans la santé, ainsi que dans la culture et le sport.¹¹²⁾

La quatrième étape commence en 1955, après l'ère stalinienne. La fondation de la commission pour les questions du droit de l'espace et de la création d'un département correspondant au ministère des affaires étrangères fit progresser tout le droit aérien en U.R.S.S. L'intérêt éveillé par le développement du droit étranger s'exprime dans la traduction russe de l'oeuvre anglaise de MM. Shawcross/Beaumont: "On Air Law".¹¹³⁾ Tandis que l'ensemble du droit du transport soviétique de 1957 évite encore complètement la question du droit aérien, le nouveau code aérien de l'U.R.S.S., promulgué le 31 décembre 1961, est entré en application le 1er janvier 1962.

Nous l'évoquerons rapidement ici. L'article I du Code Aérien Soviétique du 31 décembre 1961 réitère le principe de la souveraineté absolue de l'Etat dans l'espace aérien, il ne se différencie donc pas de celui d'autres Etats.¹¹⁴⁾

A l'opposé des règlements aériens soviétiques de 1932 à 1935, le nouveau code aérien de 1961 contient des dispositions intéressant les rapports privés, mais aucune disposition de cet ordre qui concerne la propriété des aéronefs.¹¹⁵⁾ Depuis 1922, les avions ne pouvaient être que la propriété de l'Etat, tandis qu'un décret de 1926 a autorisé la vente d'avions hors d'âge à des sociétés sportives aériennes paramilitaires.¹¹⁶⁾ Dans la loi de 1935, la possession d'avions par des ressortissants soviétiques avait été autorisée, puis elle fut supprimée en 1961.

C'est dans le chapitre VI que sont prises les décisions concernant les vols internationaux. Un vol international est, d'après l'article 70, un vol ou appareil qui survole les frontières de l'U.R.S.S. et d'un autre Etat.

Lors des vols internationaux dans l'espace aérien soviétique, les arrêts du droit aérien soviétique s'appliquent à tous les appareils civils.¹¹⁷⁾ Les compagnies étrangères peuvent accomplir des vols sur la base d'accords, entre l'U.R.S.S. et les Etats étrangers, ou bien d'autorisations spéciales de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile de l'U.R.S.S.

L'U.R.S.S. a donné jusqu'à présent l'autorisation à 5 compagnies d'effectuer des services aériens d'Europe Occidentale vers le Japon en passant par la Sibérie. Actuellement ces services sont effectués par l'AEROFLOT, AIR FRANCE, BOAC et JAPAN AIRLINES; à partir de 1971, également par la SAS.¹¹⁸⁾ Ces vols autorisés ne doivent emprunter que les couloirs aériens internationaux prescrits (art. 72).¹¹⁹⁾ D'autres dispositions de ce chapitre VI concernent l'interdiction du cabotage, les vols d'avions étrangers, l'importance des décisions concernant les passeports, la douane, les devises, le contrôle sanitaire et la quarantaine ainsi que d'autres dispositions d'entrée et de sortie du territoire.¹²⁰⁾

Dans le contrat de transport aérien (chapitre VII), l'inventaire des droits du voyageur est tout nouveau ainsi que l'allusion à l'endettement des utilisateurs de l'avion envers l'entreprise de transport aérien. Pour la première fois, les articles 88, 92 et 106 introduisent le système de la rupture de contrat au désavantage du client qui n'effectue pas un vol pour lequel il est inscrit, ou bien se désiste trop tard, ainsi que contre l'expéditeur qui ne livre pas un fret aérien qu'il avait promis. Ce moyen de coercition pour le respect du contrat s'est révélé très nécessaire dans l'ordre économique soviétique en vue de la réalisation du plan.

L'augmentation des traités internationaux aériens (à l'heure actuelle l'U.R.S.S. a signé 36 traités aériens)¹²¹⁾ s'exerce de la façon suivante sur la participation à l'échange de mesures juridiques entre Etats: elle opère une intensification de la participation soviétique à l'échange de règlements juridiques entre Etats, ce qui rend indispensable la réglementation d'un domaine dépassant les frontières dans le droit socialiste en tenant compte des règlements internationaux.

Après la deuxième guerre mondiale, l'U.R.S.S. conclut, le 9 novembre 1955, le premier traité avec l'Autriche, premier Etat non-socialiste.¹²²⁾

Avec l'apparition du TU-104 en mars 1964, l'U.R.S.S. a non seulement trouvé son point de rattachement avec la construction aéronautique occidentale, mais, selon les publications de la R.D.A., l'a dépassé de loin.

L'U.R.S.S. s'était tenue à l'écart aussi bien du traité aérien de Paris de 1919 que de la Conférence de Chicago de 1944; pour la raison que, d'après elle, les Etats-Unis cherchaient à dominer la conférence.¹²³⁾ Bien que l'U.R.S.S. ne soit pas membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (l'O.A.C.I.), elle suit cependant les mesures de standardisation de l'O.A.C.I. dans le domaine technique et elle pratique également les tarifs de transport de l'I.A.T.A. sur les lignes internationales. Ces derniers temps, l'U.R.S.S. a montré un grand intérêt pour l'O.A.C.I. et l'I.A.T.A. et envoyé des observateurs aux assemblées.¹²⁴⁾

Parmi les pays socialistes appartiennent à l'O.A.C.I.: la République populaire de Pologne (4 avril 1947), la République socialiste de Tchécoslovaquie (4 avril 1947), la République socialiste fédérative de Yougoslavie (4 avril

1947), la République socialiste de Roumanie (30 avril 1965), la République populaire de Bulgarie (8 juillet 1967) et la République populaire de Hongrie (30 octobre 1969).¹²⁵⁾

La nécessité d'une réglementation juridique particulière entre les Etats socialistes avait déjà été reconnue en 1925, mais elle fut rejetée par Durdenewskij et Krylow en 1927.¹²⁶⁾

M. le Professeur de La Pradelle proposa lors du Xème Congrès du Comité Juridique International de l'Aviation une Internationalisation des Lignes Aériennes long courrier, et ce, pour des raisons politiques, économiques et sociales, dans les termes suivants: "En politique, l'internationalisation est facteur d'ordre et de paix. Elle s'intègre naturellement dans les projets de fédéralisme qui, à l'heure actuelle, se multiplient pour combattre l'impérialisme. L'avion est, par excellence, un fédérateur mondial, et la création d'une Union aérienne propre à développer le service public de la navigation internationale favorisera la mise en oeuvre des projets, plus délicats à réaliser, d'une fédération politique d'ordre général.

Du point de vue économique, l'internationalisation fera disparaître sur les grands parcours internationaux, la concurrence des lignes et des pavillons, gênante pour les grandes puissances aériennes, désastreuse pour les petits qui s'épuisent financièrement pour tâcher de maintenir leur rang. Les exploitations nationales, même les mieux armées, et sauf de très rares exceptions, sont déficitaires, et le déficit, du point de vue économique, est un mal.

Sur le plan social et humain, enfin, l'internationalisation facilitera l'exploitation saine et économique du transport aérien, suivant les termes de la formule qui commande les dispositions de l'Acte final de Chicago. Il n'échappe en

effet à personne que l'internationalisation est saine au point de vue de la sécurité aérienne et que les coefficients techniques de sécurité, conformes aux standards de l'O.A.C.J., sont difficiles à atteindre par les seuls moyens des exploitations nationales."¹²⁷⁾

Ces conceptions se retrouvèrent dans la politique de l'AERO-FLÔT, qui créa, après la deuxième guerre mondiale, ce qu'il est convenu d'appeler des compagnies de l'Aviation Civile mixtes telles que : TARS = U.R.S.S. et Rép. soc. de Roumanie (1946); MAZOVLET = U.R.S.S. et Rép. pop. de Hongrie (1946); TABSO¹²⁸⁾ = U.R.S.S. et Rép. pop. de Bulgarie.¹²⁹⁾

L'année 1954 a mené à la dissolution des compagnies aériennes mixtes. D'après M. Kindscher¹³⁰⁾, l'U.R.S.S. mettait sa part à la disposition, sans demander, par contre, aucune compensation, des compagnies aériennes socialistes. A l'instar de la Conférence de l'Europe occidentale sur la navigation aérienne, qui se réunit, en 1954, en une séance constitutive¹³¹⁾, une Conférence internationale de l'Europe de l'Est sur la navigation aérienne s'est réunie, en avril 1955, à Varsovie. On décida, à Varsovie, de la coordination du transport de lignes et d'une série d'accords bilatéraux. Dans le cadre du COMECON on fit progresser la collaboration des administrations de l'air; ainsi la commission du transport s'occupe depuis mars 1960 de questions aériennes. Il est intéressant de remarquer que les dispositions relatives à une collaboration plus étroite des compagnies aériennes de l'Europe de l'Est comme les dispositions relatives à Air Union en Europe de l'Ouest n'ont pas été réalisées parce qu'on n'a pu s'entendre sur la répartition des quote-parts.

Selon un article paru dans la revue spécialisée "Aviation Week and Space Technology", l'AEROFLOT et la CSA devraient avoir respectivement une part de 64 % et de 20 à 25 %, c'est-à-dire que 10 à 15% reviendraient à la LOT, MALEV, TAROM, TABSO (devenue BALKAN) et à la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG). Les petites compagnies se sont élevées contre de tels accords. ¹³²⁾

Section II : Droit aérien en R.D.A.

Le transport aérien s'est développé, après la seconde guerre mondiale, d'une façon si rapide que son importance politique économique a finalement conduit l'Etat socialiste à lui accorder, ainsi qu'au droit aérien, une importance très grande. Ce fut également le cas en R.D.A. Ici, on s'est reporté dans le domaine du droit aérien aux arrêtés et aux décrets en vigueur en Allemagne avant 1945. Il n'était pas possible pour les autorités de la R.D.A., selon les publicistes de la R.D.A., d'élaborer en un laps de temps si bref de nouvelles normes juridiques socialistes pour cette branche du transport. En outre, il était nécessaire de rassembler certaines expériences, ainsi que des documents et des matériaux venant d'autres pays socialistes, pour élaborer un droit aérien propre à la R.D.A. On distingue trois étapes dans le développement du droit aérien:

- Reprise de normes d'avant la deuxième guerre mondiale :

Loi sur le transport aérien (L.V.G.) du 21 août 1936 (RGB1 I, p. 563), tenant compte de l'amendement du 27 septembre 1938 (RGB1, p. 1246) - tant que ces dispositions ne furent pas dépassées par l'ordonnance, sur la construction, du 1er août 1957 - et de l'amendement au L.V.G. du 26 janvier 1943 (RGB1 I, p. 69). Le 4ème amendement du L.V.G. réglemente

la responsabilité. Dans la première étape, il faut également mentionner les décrets d'application qui furent pris conformément au paragraphe 119 du L.V.G.

- Préoccupations de l'Aviation Civile dans d'autres dispositions juridiques :

Décret du 7 août 1952 sur la formation de la Société pour le Sport et la Technique (G.S.T.), dans la version de l'amendement du 12 avril 1956 (GB1, p. 712). Il déclarait cette institution responsable du sport aérien en R.D.A., avec, comme domaines d'application, la construction de modèles réduits, le vol à voile et le parachutisme. Les détails se trouvent dans le Statut du 21 février 1957 de la G.S.T. (GB1 I, p. 179).

- Les dispositions suivantes qui régulent les rapports suivants :

Décret du 1er août 1957 sur la Construction (D.B.O.)¹³³⁾ (tirage spécial du journal No 254); particulièrement important pour l'aviation: § 10; dispositions juridiques de procédure, §§ 317 à 321 avec l'annexe 5 s'y rapportant, sur le balisage d'obstacles au transport aérien.

Décret du 22 décembre 1950 sur la réglementation touchant les pigeons voyageurs (GB1, p. 1217).¹³⁴⁾

Décret du 14 décembre 1956 sur la coordination des travaux d'Arpentage et de Cartographie (GB1 I, p. 1360).¹³⁵⁾

En outre, le Ministère des Transports a promulgué un Décret, concernant le vol à voile, qui a été introduit le 28 mars 1958 par la H.Z.L. et la G.S.T.¹³⁶⁾

Cet exposé montre qu'en R.D.A., les exigences de l'Aviation Civile furent satisfaites, même quand il s'agissait de questions partielles. Le Vème et le VIème Congrès du Parti Socialiste Unifié de la R.D.A. (S.E.D.) ayant insisté sur le fait qu'il fallait perfectionner les règlements juridiques socialistes et les mettre en accord avec le développement de la société, on promulgua la loi du 31 juillet 1963.¹³⁷⁾

Section III : Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile de la R.D.A.

Cette loi sur la navigation aérienne civile est un complexe juridique qui existe également dans d'autres domaines, par exemple dans les Postes et Télécommunications¹³⁸⁾ Elle englobe: tous les problèmes touchant l'Aviation Civile de la R.D.A. et répond aux différents problèmes économiques et sociaux.

La loi sur la navigation aérienne présente des ressemblances avec les règlements en vigueur dans les autres pays, en particulier les pays socialistes par exemple avec le code aérien soviétique de 1935, la loi tchécoslovaque du 24 septembre 1956¹³⁹⁾ et le code aérien roumain du 5 décembre 1953. C'est justement le code aérien soviétique qui a influencé la loi du 31 juillet 1963. Il reste cependant des différences considérables entre les deux versions juridiques nationales, en particulier dans les questions de droit civil telles que la responsabilité, les limites de la responsabilité et le problème de l'assurance.¹⁴⁰⁾ On a également tiré profit du règlement aérien de la R.F.A., du code aérien helvétique de 1947 et du code aérien autrichien de 1957. En outre, des réglementations spéciales ont été prises en considération, comme, par exemple, la question de la respon-

sabilité civile pour les dommages aux personnes et aux biens, et la loi tchécoslovaque du 11 juillet 1951 sur la responsabilité des dommages causés par la circulation aérienne. La R.D.A. n'a pas seulement tenu compte des lois des pays socialistes¹⁴¹⁾, mais aussi de celles des pays non-socialistes lors de la formulation de la loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile. Cette loi que nous allons étudier en détail, renferme les principes suivants:

- renforcement de la puissance défensive de la R.D.A.
- garantie de sécurité pour les personnes et les biens
- formation des hommes à la conscience socialiste
- sécurité de la propriété socialiste
- développement des moyens de production socialistes
- soutien des aspirations visant à créer une unification du droit international.¹⁴²⁾

En outre, la loi pose des principes de la planification et de la direction de l'économie, la participation des travailleurs à la planification et à la direction de l'Aviation Civile, le principe de direction partielle et de la responsabilité.

La loi sur l'Aviation Civile régleme les complexes suivants:

- Souveraineté aérienne
- Dispositions générales
- Planification de l'Aviation Civile
- Transports aériens
- Sports aériens
- Personnel de l'Aviation

- Matériel de l'Aviation
- Aéroports
- Circulation aérienne
- Responsabilité matérielle
- Dispositions pénales et réglementaires ainsi que d'autres mesures éducatives
- Dispositions finales

Nous analysons brièvement chaque paragraphe:

- Souveraineté aérienne:

Le code aérien met l'accent, dans le § 1, sur la souveraineté absolue dans l'espace aérien de la R.D.A. Le code aérien soviétique du 31 décembre 1961¹⁴³⁾ et le code aérien tchécoslovaque de 1956¹⁴⁴⁾ mettent également l'accent, dans leur § 1, sur cette souveraineté aérienne absolue et exclusive.¹⁴⁵⁾ Dans le code aérien hongrois, aucune disposition n'a été prise en ce qui concerne la souveraineté de la République de Hongrie sur son territoire et ses cours d'eau;¹⁴⁶⁾ d'après M. Gal¹⁴⁷⁾, c'est pour une question de principes. A son avis, l'affirmation de la souveraineté est superflue dans un code de la navigation aérienne.

Dans le § 2, il est arrêté que les organes de la R.D.A. décident dans quelle mesure l'espace aérien de la R.D.A. peut être utilisé. Seuls peuvent utiliser l'espace aérien les avions qui sont inscrits sur le registre de l'aviation de la R.D.A., donc auxquels l'accès à la R.D.A. est autorisé par un traité international ou par une autorisation gouvernementale. D'autre part, le Ministre du transport a promulgué le décret sur l'accord d'autorisations d'entrée et de survol pour les avions civils.¹⁴⁸⁾ Ce décret est valable

pour les vols de ligne, les vols de ligne doublés, et autres vols, tant que ceux-ci ne sont pas autorisés par des traités aériens entre Etats ou d'une autre manière d'après le § 3, 2ème alinéa. On entend par "autres vols", tous les vols ne figurant pas d'une manière régulière ou irrégulière sur les plans de vol du trafic commercial ainsi que les vols à but sportif ou privé.

Une autorisation d'entrée ou de survol du territoire doit en principe être sollicitée auprès des organes gouvernementaux dans le registre desquels l'avion prévu pour le vol est inscrit. Cet office gouvernemental est le Ministère des Transports; c'est-à-dire que la H.Z.L. peut, selon le cas, accorder l'autorisation ou la refuser sans donner de raison. ¹⁴⁹⁾

Pour les vols spéciaux d'avions des Etats ayant conclu un traité aérien avec la R.D.A., le processus simplifié d'annonce décrit au § 2, 3ème alinéa reste valable.

- Dispositions générales

D'après le § 4, 1er alinéa, l'Aviation Civile a le devoir de transporter les personnes et les biens ainsi que les envois postaux par la voie aérienne. Elle doit également soutenir l'industrie, l'agriculture, l'économie forestière, la recherche scientifique; elle doit également favoriser le sport aérien.

Le § 4, 2ème alinéa, arrête que l'exécution de transports aériens ou de services aériens est réservée aux compagnies aériennes nationalisées ou aux compagnies qui leur sont assimilées.

Mais d'autres entreprises socialistes, les services gouvernementaux, les organes scientifiques et les organisations à

caractère social peuvent également être détenteurs d'avions (§ 4, 4ème alinéa). La Société de Publicité de la R.D.A., certaines associations et la H.f.V.D. possèdent des avions. Le Ministère des Transports est compétent pour les obligations nationales de l'Aviation Civile, tant que le Conseil des Ministres de la R.D.A. ne prend pas d'autres décisions (§ 5). Le § 6 traite de la collaboration avec d'autres organismes. Ainsi, le Ministère du Transport doit se mettre d'accord pour toutes les questions fondamentales concernant l'Aviation Civile avec tous les organismes gouvernementaux concernés, et conclure avec ceux-ci, d'après le § 6, 2ème alinéa, les accords correspondants.

- Planification de l'Aviation Civile

D'après le § 7, 1er alinéa, l'Aviation Civile doit se développer de façon méthodique. Le § 7, 2ème alinéa, règle la disposition de la planification de la préparation du matériel et des installations au sol d'après les dispositions valables pour l'économie. Jusqu'ici, l'influence de l'Aviation Civile sur les plans de l'économie de la R.D.A. était réduite; mais, comme tout le service du transport, elle se fait actuellement sentir davantage.¹⁵⁰⁾

Les compagnies aériennes doivent, d'après le § 8, 1er alinéa, collaborer avec les entreprises concernées par le transport des marchandises, et avec les organisations à caractère social.

En outre, d'après le § 8, 2ème alinéa, les transports et les services aériens doivent être coordonnés avec les autres transporteurs et les entreprises socialistes, de façon à obtenir le plus grand rendement économique.¹⁵¹⁾

Le § 9 s'occupe du système d'accords. Une grande importance est attribuée à ce paragraphe. Ainsi, les compagnies aériennes sont obligées de passer des accords avec les industries tombant sous la loi du 11 décembre 1957¹⁵²⁾, qui a pour objet les rapports réciproques tels le transport de biens et de personnes ou l'exécution des services aériens. Ces accords doivent être conclus d'après les dispositions de la loi sur les accords.

- Transports aériens

D'après le § 10, 1er alinéa, les compagnies aériennes de la R.D.A. exécutent les transports dans le cadre des dispositions légales et des conditions générales pour le transport aérien. Le § 10, 2ème alinéa, exclut les passagers, les bagages ou les biens du transport aérien, lorsque la sécurité des vols est mise en question par leur faute. L'INTER-FLUG a l'obligation de mettre en place des transports de remplacement lorsque le transport ne peut être réalisé pour des raisons d'ordre météorologique ou autres. En outre, elle a le devoir de conseiller les voyageurs sur les correspondances et d'améliorer la réception des passagers dans les aéroports.¹⁵³⁾

D'après le § 11, 1er alinéa, les compagnies aériennes remplissent leurs obligations par l'exécution de transports aériens, aussi bien par les transports de ligne que par les transports à caractère irrégulier. Il est indiqué, en outre, au § 11, 2ème alinéa, que les transports aériens doivent être exécutés avec ponctualité et en toute sécurité, et que les voyageurs doivent bénéficier d'un bon service.

Le § 12 arrête que les dispositions générales pour le transport aérien et les services aériens doivent être prises par le Ministère du Transport et publiées par lui.¹⁵⁴⁾ D'après

le § 13, le transport s'exécute sur la base d'un accord entre la compagnie aérienne et le client ou un expéditeur de la marchandise. Il est cité, au § 13, 2ème alinéa, que le transport est terminé dès que le bon de transport a été remis au destinataire ou dès que la marchandise a été acceptée par signature sur le carnet de charge. Il existe également, d'après le § 14, des obligations pour le voyageur ou l'expéditeur de marchandises: ils doivent se soumettre aux règlements juridiques des Etats survolés ou visités, et obéir aux indications de la compagnie aérienne. De plus, ils sont astreints à soumettre aux contrôles de l'Etat les documents prescrits pour l'entrée et la sortie ou le transit des bagages ou des marchandises.¹⁵⁵⁾

Le § 15 concerne l'acheminement des envois postaux. Les dispositions de la loi du 3 avril 1959 sur la Poste et les Télécommunications sont valables, ainsi que le décret sur la Poste et les accords particuliers entre les compagnies aériennes d'une part, et la Poste de la R.D.A. d'autre part.

- Sports aériens

Le § 16, 1er alinéa, arrête que le développement et la pratique du sport aérien en R.D.A. sont du ressort de la G.S.T.; le § 16, 2ème alinéa, dit expressément que l'activité de la G.S.T. s'étend au domaine du sport aérien, c'est-à-dire le vol à voile, le parachutisme, la fabrication de modèles réduits d'avions, et la fabrication de modèles réduits de fusées.

- Personnel de l'aviation

La loi sur l'aviation de la R.D.A. divise le personnel, dans le § 18, en deux catégories: le personnel navigant et le personnel au sol. D'après le § 18, 1er alinéa, appartiennent au personnel navigant les personnes qui pilotent un avion, celles qui accomplissent leur service dans l'avion pendant le vol. Le § 18, 2ème alinéa, comprend, par "autre personnel", les employés qui exercent une activité dépendante de la compagnie, relevant soit de la technique, soit de l'exploitation; ces activités réclament une autorisation accordée par l'Etat ou par des règlements juridiques.

Le § 19, 1er alinéa, et le § 13, 2ème alinéa, déclarent que les installations pour la formation du personnel de l'aviation ont besoin d'une autorisation de l'Etat, et que cette formation du personnel se fait d'après des dispositions bien arrêtées en ce qui concerne les examens.

Le § 20, 1er alinéa, décide que, conformément au § 18, l'autorisation pour suivre cette formation et pour exercer cette profession doit être accordée par le Ministère du Transport, lorsque les conditions requises sont remplies (âge, profil médical, qualification). Les licences doivent correspondre aux exigences minimales.

Le § 22 traite de la position du commandant de bord par rapport à la loi. Le commandant (§22, 1er alinéa) est la personne mise en place par le détenteur de l'appareil et à qui est confiée l'exercice du commandement. Avant le vol lui-même, le commandant a (§ 22, 2ème alinéa) l'entière responsabilité de la préparation et de l'exécution du vol. Il a le droit de commandement sur tous les membres de l'équipage. Il a en outre le droit et le devoir, d'après le § 22, 3ème alinéa, de donner des ordres à toutes les personnes qui se

trouvent à bord de l'appareil pour la réalisation du vol en toute sécurité, et de faire exécuter les ordres.

Le § 23, 1er alinéa, définit les attributions du chef de vol. Il stipule, entre autres, que le chef de vol a une délégation gouvernementale pour donner des ordres dans le domaine dont il est responsable, c'est-à-dire en ce qui concerne la circulation des avions au sol dans son aéroport, et la navigation des avions dans l'espace aérien qui lui est imparti. Dans les aéroports, le chef de vol est mis en place par la sécurité aérienne civile (§ 23, 2ème alinéa).

- Matériel de l'aviation

Sont classés dans cette catégorie, d'après le § 24, les avions, leurs équipements techniques, et tous les accessoires¹⁵⁶⁾. D'après le § 25, 1er alinéa, les appareils ne doivent être mis en circulation que s'ils ont été reconnus aptes à la navigation. Cette autorisation ne peut être délivrée que si les conditions réglementaires ont été remplies (§ 25, 2ème alinéa), c'est-à-dire si l'aptitude au vol a été attestée. D'après le § 25, 4ème alinéa, cette autorisation peut être retirée si les conditions pour son attribution ne sont plus remplies. D'après le § 26, 1er alinéa; l'inscription sur le registre de l'aviation implique ce qui suit:

- Les avions inscrits obtiennent la nationalité de la R.D.A. (§ 26, 1er alinéa);
- du fait de l'inscription sur le registre de l'aviation, une attestation d'inscription est remise dans laquelle sont indiqués à l'avion les signes de nationalité et d'inscription (§ 26, 3ème alinéa);

- le transfert d'un avion inscrit sur le registre de l'aviation de la R.D.A. au registre d'un autre Etat doit être soumis à l'autorisation préalable du Ministère du Transport;
- l'attestation d'inscription et d'aptitude au vol, ainsi que d'autres documents prescrits, doivent se trouver à bord lors de chaque vol.

- Aéroports

D'après le § 27, les aéroports civils sont ceux qui servent au trafic aérien sur terre et sur mer, et qui sont destinés au décollage et à l'atterrissage des avions.

Le § 28 décrit les installations de l'aéroport et leur fonctionnement; le § 29 traite de l'inscription et de la publication de l'aéroport dans le registre de l'aviation.¹⁵⁷⁾

D'après le § 30, 2ème alinéa, l'administrateur d'un aéroport ne peut être qu'une personne qui a reçu l'autorisation d'exploiter un aéroport; le § 30, 2ème alinéa, spécifie que les aéroports ne peuvent être que des organes d'Etat, des entreprises socialistes ou des organisations à caractère social. Les devoirs de l'administrateur d'un aéroport consistent dans l'application des dispositions légales, c'est-à-dire qu'il doit, d'après le § 31, 2ème alinéa, tenir prêt l'aéroport pour pouvoir autoriser les atterrissages ou les décollages. En outre, le § 31, 4ème alinéa, lui confie le devoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter ou amoindrir les perturbations éventuelles. L'exploitation de l'aéroport ne peut cesser qu'avec l'accord du Ministère du Transport (§ 31, 4ème alinéa), et les organismes compétents peuvent limiter l'utilisation de l'aéroport ou même le fermer complètement.

Dans le § 32, 1er alinéa, il est stipulé que pour garantir la sécurité des mouvements de décollage et d'atterrissage, un espace d'un rayon de 15 km doit être délimité autour de l'aéroport, dans lequel aucune installation pouvant gêner les mouvements ne peut être érigée.¹⁵⁸⁾ D'après le § 32, 2ème alinéa, en même temps qu'est donnée l'autorisation d'exploitation d'un aéroport, une étendue doit être délimitée, dans laquelle l'espace aérien est réservé à l'exploitation de l'aéroport. Ainsi ne peut être construite, à l'intérieur de la zone de sécurité des vols, une installation causant des perturbations optiques, acoustiques ou électromagnétiques qu'avec l'autorisation de la Sécurité de l'Aviation Civile. Les installations de la Sécurité des vols sont constituées, d'après le § 32, 4ème alinéa, par tous les bâtiments, installations, accessoires et dépendances avec le terrain y attenant, utilisés pour la Sécurité des vols.

- La circulation aérienne

Les préparatifs, ainsi que l'exécution des vols, doivent, d'après le § 33, 1er alinéa, être effectués selon les règlements de la navigation qui offrent la plus grande sécurité. La Sécurité des vols civils a le devoir (§ 33, 2ème alinéa) d'assurer le mouvement des avions, en l'air et au sol, par des ordres et des contrôles.

D'après le § 34, est également valable, pour le service radio¹⁵⁹⁾ et pour l'équipement des avions et des aéroports avec des installations radio, outre les dispositions de cette loi, la loi sur la Poste et les Télécommunications.

Le § 35 traite de la disposition de l'espace aérien, donc des vols dans les espaces aériens ou dans les corridors aériens. Certaines parties de l'espace aérien peuvent, d'après le § 35, 2ème alinéa, être passagèrement, ou de

façon permanente, interdites à la navigation aérienne. De même, l'utilisation de certaines parties de l'espace aérien peut être interdite ou limitée pendant un certain temps (§ 35, 3^{ème} alinéa).¹⁶⁰ Ces espaces interdits, ainsi que les espaces où il existe une limitation de la navigation, doivent être portés à la connaissance des intéressés (§ 35, 4^{ème} alinéa). A l'exception d'atterrissages forcés, un avion civil ne peut décoller ou atterrir en dehors des aéroports (§ 36, 4^{ème} alinéa), s'il n'en a pas obtenu auparavant l'autorisation du Ministère du Transport. Dans le cas de sauvetage et de catastrophe aérienne, et lorsqu'il s'agit de l'atterrissage de planeurs ou de ballons, une autorisation préalable n'est pas exigible (§ 36, 2^{ème} alinéa). Le § 36, 3^{ème} alinéa stipule que les propriétaires et l'administrateur de biens fonciers doivent tolérer les atterrissages et les décollages hors des aéroports.

D'après le § 37, les perturbations causées par le bruit des avions doivent être évitées dans le cadre des possibilités techniques pour assurer la protection et la santé publique. Le transport d'armes, de munitions, d'explosifs ou de matières radio-actives¹⁶¹ est soumis à l'autorisation préalable des organismes gouvernementaux compétents (§ 38, 1^{er} alinéa). Mais les personnes autorisées peuvent transporter des armes, en R.D.A., également dans les avions sans autorisation spéciale (§ 38, 2^{ème} alinéa). Sont soumises à l'octroi d'une autorisation préalable, dans le § 39, 1^{er} alinéa, les compétitions sportives aériennes et toutes autres manifestations publiques¹⁶² auxquelles prennent part des avions; il en est de même en ce qui concerne les vols ayant pour but la publicité (§ 39, 2^{ème} alinéa).

D'après le § 40, les prises de vue aériennes ainsi que leur reproduction sont soumises à l'autorisation des organismes gouvernementaux compétents.¹⁶³⁾

Le § 41 stipule que le commandant d'un avion civil qui a perçu le signal de détresse d'un autre avion ou d'un bateau, ou qui a aperçu un autre avion ou un bateau en détresse, doit immédiatement le signaler, et, dans la mesure où cela peut se faire sans mettre en danger son propre appareil et les personnes se trouvant à bord, lui porter secours.¹⁶⁴⁾

D'après le § 42, lorsque l'appareil se trouve en péril, le commandant et les autres membres de l'équipage doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des passagers, et pour assurer la garantie des intérêts gouvernementaux de la R.D.A. Le § 43 stipule que, lors d'accidents et d'atterrissages forcés, tous les organismes d'Etat doivent apporter l'aide nécessaire aux passagers et à l'équipage. Le Ministère du Transport est responsable de tout ce qui concerne les recherches et le sauvetage en cas d'accident ou d'atterrissage forcé.¹⁶⁵⁾ Si un événement particulier se produit en rapport avec un avion civil, le propriétaire de l'avion ou le directeur des vols dans la zone duquel il se produit, doit, d'après le § 44, 1er alinéa, en faire un rapport. Il appartient, alors, aux organismes d'Etat (§ 44, 2ème alinéa) d'enquêter sur de tels incidents, et de prendre les mesures nécessaires pour empêcher qu'ils se produisent.

Les frontières de la R.D.A. ne peuvent être survolées qu'avec l'autorisation du gouvernement (§ 45, 1er alinéa). Les principes et le processus d'obtention d'une telle autorisation sont définis par un accord des organismes concernés. Les avions survolant le territoire de la R.D.A. doivent,

conformément au § 45, 2ème alinéa, atterrir sur les aéroports internationaux qui leur sont indiqués, les atterrissages sur les autres aéroports peuvent aussi être autorisés par les organismes gouvernementaux compétents. L'ouverture de lignes internationales est également soumise à l'autorisation préalable du gouvernement (§ 45, 3ème alinéa).

D'après le § 46, le service météorologique de la R.D.A. est responsable de l'information météorologique de l'Aviation Civile.

Le Ministère du Transport peut, en accord avec les dirigeants des organismes centraux d'Etat, autoriser des réglementations spéciales (§ 47), lorsque les particularités du trafic l'exigent.

- Responsabilité matérielle

D'après le § 48, 1er alinéa, le détenteur d'un avion doit rembourser les dommages causés lorsqu'une personne voyageant dans l'avion est blessée, tuée ou lorsque sa santé est atteinte à la suite du vol. Il doit également payer des dommages et intérêts (§ 48, 2ème alinéa) lorsque des objets, n'étant pas compris dans un accord de transport, sont détériorés ou détruits pendant le vol. Sa responsabilité est cependant exclue lorsque le dommage a été causé délibérément, sans que le détenteur de l'appareil soit en faute (§ 48, 3ème alinéa). Les dispositions concernant la responsabilité matérielle correspondent à celles en vigueur en République populaire de Hongrie.¹⁶⁶⁾

Le Code Civil de l'U.R.S.S. a introduit dans une clause générale de 1922 le principe de la responsabilité lors d'une mise en danger, sans regarder la culpabilité.¹⁶⁷⁾ Ce principe a été appliqué à partir de 1926 aux entreprises. Cette

prescription générale, qui fut reprise en 1962 dans le nouveau code aérien (§ 90), autorise la preuve à décharge dans le cas de force majeure ou de faute du détenteur.¹⁶⁸⁾

La Convention de Varsovie fut appliquée par la R.D.A. dès le 1er septembre 1955. La R.D.A. déclara, dans une note du 1er septembre 1955, adressée au dépositaire du gouvernement de la République populaire de Pologne, qu'elle applique le traité vis-à-vis des autres Etats membres.¹⁶⁹⁾

De même, la R.D.A. fut l'un des premiers Etats à signer, le 11 décembre 1957, le Protocole de La Haye. La nouvelle version de la Convention de Varsovie fut ratifiée le 3 avril 1959, par la Chambre du Peuple de la R.D.A.¹⁷⁰⁾; elle entra en vigueur le 1er août 1963.¹⁷¹⁾

D'après M. le Dr. Damm¹⁷²⁾, le caractère humain du droit socialiste se révèle, en particulier, dans le fait que le propriétaire de l'avion est obligé de rembourser les frais supplémentaires causés par l'accident, et doit ainsi rendre possible le retour de l'accidenté à la santé et à la vie sociale. Ainsi, la participation à la vie sociale d'une personne ayant perdu les deux jambes dans un accident d'avion ou qui a été défigurée, peut être rendue possible par la mise à sa disposition d'un appareil de télévision dans un cadre modeste.

Nous ne parlons pas, ici, de la Convention de Varsovie, cela ayant déjà été fait par ailleurs.¹⁷³⁾ D'après M. Damm, il serait justifié de fixer des sommes maximales de responsabilité générale pour les personnes sur la base minimale d'environ 33.000 \$ US (sans les frais de justice), et, à partir de là, de rembourser les frais restants par un système d'assurance que devraient souscrire les passagers intéressés. Avec un plafond aussi modéré, l'universalité

des Traités serait mieux garantie qu'en fixant des sommes élevées de remboursement telles que les prescrit la Civil Aeronautics Board américaine. M. Damm dit¹⁷⁴⁾ qu'il ne reste qu'une seule issue, car tous les Etats ne parviendront pas à se mettre d'accord à ce sujet: à l'intérieur d'un traité, deux niveaux de responsabilité devraient être prévus. D'après M. Damm, ceci n'est pas la solution idéale, mais elle est à préférer à un écroulement total des règlements unifiés sur la responsabilité du traité de Varsovie.

D'après le § 49, 1er alinéa, le détenteur d'un avion doit indemniser le dommage subi par les biens qui ont fait l'objet d'un contrat de transport, lorsque l'avion est endommagé, ou détruit, ou perdu. La responsabilité du transporteur est cependant exclue lorsque le dommage a été causé sciemment (§ 49, 2ème alinéa), ou aussi lorsque le dommage a été causé par des circonstances que le détenteur de l'appareil ne pouvait empêcher ou dont l'empêchement ne dépendait pas de lui. Le détenteur de l'appareil n'est responsable du dommage causé aux biens ou de leur destruction ou de leur perte que lorsque sa culpabilité est établie.

De même pour les dommages subis par le fret et par les paquets, l'obligation d'indemnisation faite à l'entreprise de transport aérien est financièrement limitée. Elle est ainsi limitée à 70 marks le kilo pour les marchandises et pour les bagages, et à 1400 marks par passager pour les bagages à main ou pour les affaires qu'il porte sur lui. L'entreprise de transport aérien est en outre responsable des retards importants lorsqu'un dommage est causé au client de ce fait; elle en est responsable à concurrence du double du prix du transport.¹⁷⁵⁾

Que dit le droit aérien soviétique sur les dommages subis par les biens et par les bagages?

Le Code Aérien soviétique de 1935 déchargeait complètement de toute responsabilité l'entreprise de transport aérien, pour les bagages à main non délivrés et aussi pour les objets sous la garde du passager (§ 82); la responsabilité du transporteur de fret aérien fut introduite en 1962 (§102). De même, le principe de la preuve à décharge fut introduit dans le transport aérien du fret (§ 102); la décharge de la responsabilité du transporteur est également envisagée dans des cas particuliers. La valeur réelle du fret fixe le taux de l'indemnité (§ 105); c'est-à-dire que l'indemnité pour les bagages peut être limitée par un tarif (§ 105, 3ème alinéa).¹⁷⁶⁾

Le § 50 traite de la limitation de l'obligation d'indemnisation. Ainsi, si la personne ayant subi des dommages a contribué à les causer, ou si la nature de la marchandise transportée ou des bagages les ont en partie causés, le taux de l'indemnité est réduit en conséquence. Le transport aérien des passagers et des bagages à main part de l'instant où le passager pénètre sur l'escalier d'accès à l'avion, jusqu'au moment où il quitte cet escalier sous la surveillance de la compagnie aérienne (§ 51), tandis que, pour les marchandises et les bagages, ce même temps part du moment de la remise des marchandises ou des bagages, jusqu'à leur retrait par le réceptionnaire ou par son mandataire.

Toute personne qui utilise un avion sans accord du propriétaire est responsable avec le propriétaire des dommages éventuels (§ 52, 1er alinéa). Dans la mesure où il ne s'agit pas de personnes mises en place par le propriétaire pour l'exploitation d'un avion (§ 52, 2ème alinéa), ou de personnes à qui le propriétaire a confié l'avion, le propriétaire n'est pas responsable. Le propriétaire de l'appareil

doit donc pouvoir prouver qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la garde de l'appareil ou qu'il n'avait pas pu prendre de telles mesures.

Si, pour un même dommage, plusieurs personnes sont responsables (§ 53, 1er alinéa), elles sont alors coupables collectivement, même si un dommage a été causé par plusieurs avions. D'autre part, d'après le § 53, 2ème alinéa, tous les coupables ne sont responsables que jusqu'à la limite maximale des taux d'indemnisation. Le degré de responsabilité dépend des circonstances (§ 53, 3ème alinéa), et dépend du fait de savoir par lequel des coupables le dommage a été causé.

Le propriétaire d'un avion est responsable des suites causées par un retard dont il est fautif (§ 54), dans la mesure où ce retard dépasse les limites prévues par les conditions générales du transport aérien.

D'après le § 55, le propriétaire d'un avion a les mêmes responsabilités vis à vis de l'administration des Postes lors d'expéditions postales que vis à vis de tierces personnes.

Le principe de la responsabilité du propriétaire d'avions ne peut être mis en cause par des accords (§ 56, 1er alinéa) et ne peut être limité. Dans le sens du § 57, les dommages doivent être déclarés au propriétaire de l'avion dans un délai de deux mois, une fois qu'il a fondé sa demande sur l'événement et qu'il a pris connaissance du responsable. Si l'usager dépasse le délai, il perd, d'après le § 57, 2ème alinéa, le droit de réclamation qui lui est accordé par cette loi, dans la mesure où il ne peut prouver que ce retard est dû à une circonstance indépendante de sa volonté.

D'après le § 58, 1er alinéa, l'indemnisation comprend, lorsqu'il s'agit de dommages causés aux personnes, le remboursement des frais engagés pour le recouvrement de la santé, ainsi que le remboursement des frais causés par une altération momentanée ou durable de la santé et par l'incapacité de travail. Si la blessure est mortelle, la personne ou l'organe qui indemnise est tenu de remplacer le soutien de famille disparu (§ 58, 2ème alinéa). Plus loin, le même article précise que cette obligation est valable en ce qui concerne les descendants de l'accidenté déjà conçus, mais non encore venus au monde (§ 58, 2ème alinéa).

Dans le § 59, il s'agit des dommages causés aux biens et aux personnes. D'après le § 59, 1er alinéa, le propriétaire est matériellement responsable:

- des dommages aux personnes, conformément au § 59, 1er alinéa, jusqu'à concurrence de 70.000 marks par passager. Si l'indemnisation est fixée sous forme de pension, la valeur du capital ne peut dépasser cette somme;
- des dommages aux biens et aux bagages jusqu'à concurrence de 70 marks par kilogramme;
- des dommages aux bagages à main que le passager porte lui-même, jusqu'à concurrence de 1 400 marks par passager.

D'après le § 60, le délai de prescription pour les réclamations conformes aux §§ 48 à 54 est de deux années. Le délai commence à l'expiration de l'année où celui qui indemnise demande à avoir connaissance des dommages et des indemnisations souhaitées. La prescription est suspendue (§ 60, 2ème alinéa), dès que des réclamations en justice sont faites par celui qui indemnise ou par l'indemnisé.

Les propriétaires d'avions et les administrateurs d'aéroports sont assurés par un assureur compétent pour la durée pendant laquelle l'avion est autorisé à voler, et l'aéroport à être utilisé dans le cadre des conditions générales pour la sécurité des vols et de l'assurance contre les conséquences de la responsabilité matérielle issues de l'utilisation d'un avion ou l'exploitation d'un aéroport; ces conditions générales sont fixées par les organismes gouvernementaux compétents (§ 61, 1er alinéa). D'autre part, les détenteurs d'appareils non inscrits sur le registre aérien de la R.D.A. et dont les avions prennent part au trafic aérien civil de la R.D.A., doivent fournir la preuve, conformément au § 61, 2ème alinéa, qu'ils ont souscrit une assurance contre les conséquences de la responsabilité ou que la possibilité d'indemnisation est assurée d'une autre manière.

- Dispositions pénales et réglementaires et autres mesures d'éducation¹⁷⁷⁾

Conformément au § 62, commet un délit:

- toute personne qui pilote ou qui travaille dans un avion sans l'autorisation prévue au § 20¹⁷⁸⁾, ou bien qui met en service un appareil sans l'autorisation prévue au § 25;
- toute personne qui emporte avec elle, dans l'avion, et sans l'autorisation, les objets nommés au § 38;¹⁷⁹⁾
- toute personne qui prend des photos aériennes, les reproduit et les publie sans l'autorisation prévue au § 40;

- tout pilote qui survole, sans l'autorisation prévue au § 45 ¹⁸⁰⁾, la frontière de la R.D.A., les zones aériennes interdites ¹⁸¹⁾ ou les zones aériennes surveillées. ¹⁸²⁾

Ces délits peuvent être punis de deux ans de prison, d'une condamnation avec sursis, d'une amende ou aussi d'un blâme public. D'après le § 63, 1er alinéa, peut être punie d'une amende allant jusqu'à 500 marks, toute personne qui enfreint délibérément les règlements édictés pour assurer la sécurité et l'ordre de la circulation aérienne. Conformément au § 63, 2ème alinéa, le Ministre du Transport décide de l'instance compétente qui prononcera ces arrêts. ¹⁸³⁾

Comme mesures d'éducation à l'égard des membres du personnel, lors d'actions répréhensibles, doivent être prises, conformément au § 64, 1er alinéa, des mesures comme l'inscription du délit sur la licence ou même le retrait de cette licence.

- Dispositions finales

D'après le § 65, les dispositions des §§ 32, 36, 40, 48, 49, 50, 53, 56, 57, 58 et 60 sont également valables pour les appareils et les aéroports de l'Armée Nationale Populaire.

Le tribunal des accords est compétent pour les différends qui peuvent naître lors du transport, ou lors de la réalisation de services. Conformément au § 67, 1er alinéa, les actions en justice attentées dans l'intérêt ou à la demande des parties sont taxées. D'après le § 68, le Ministère du Transport est chargé, en accord avec les dirigeants des organismes gouvernementaux compétents en matière de navigation aérienne civile, de promulguer les décrets nécessaires et de les faire appliquer sur la base de ce code.

Le § 69 stipule que la loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile de la R.D.A. entre en vigueur et que les lois suivantes sont de ce fait abrogées:

- Loi aérienne du 1er août 1922 (RGB1, p. 681).
- Loi sur le transport aérien (L.V.G.) du 21 août 1956 (RGB1 I, p. 659).

Chapitre III : LES ACCORDS EXTERIEURS

Section I : Les accords avec les organisations internationales¹⁸⁴⁾

L'O.A.C.I. est un organisme spécialisé de l'O.N.U. La R.D.A. n'en est pas membre; elle n'en a d'ailleurs jamais fait la demande.¹⁸⁵⁾ La République populaire de Pologne et la République socialiste de Tchécoslovaquie sont les seuls pays socialistes à faire partie simultanément de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A.¹⁸⁶⁾ La qualité de membre de l'O.A.C.I., conformément au § 93 du traité de Chicago¹⁸⁷⁾, est dépendante des conditions suivantes:

"Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des Etats autres que ceux visés aux articles 91 et 92 a) peuvent être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions que l'Assemblée pourra imposer, étant entendu que, dans chaque cas, l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué, au cours de la guerre actuelle¹⁸⁸⁾, par l'Etat demandant son admission, est nécessaire."¹⁸⁹⁾

D'après M. Damm, la R.D.A. n'a pas été invitée à participer à la Première Conférence de Révision, qui a eu lieu à l'initiative de l'O.A.C.I. à La Haye du 6 au 28 septembre 1955, bien que la R.D.A. applique la Convention de Varsovie depuis le 1er septembre 1955.¹⁹⁰⁾ Pourtant la R.D.A. a ratifié le 11 décembre 1957 le Protocole de La Haye, qui fut accepté par la Conférence de Révision de l'O.A.C.I. du 28 septembre 1955. Après le dépôt de l'Acte de Ratification chez le dépositaire, la nouvelle version de la Convention de Varsovie est entrée en vigueur, en R.D.A., le 1er août 1963.¹⁹¹⁾ Depuis ce moment, la R.D.A. se conforme, d'après M. Diedrich,

à toutes les obligations résultant de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye de 1955.¹⁹²⁾ Toutes les réclamations d'indemnisation de citoyens de la R.D.A. ou de citoyens d'autres nationalités sont examinées depuis ce moment, aussi bien en dehors de la justice que par les tribunaux de la R.D.A., sur la base de faits délictueux reconnus par la Convention de Varsovie dans sa première version et dans le Protocole de La Haye de 1955. D'autre part, M. Damm remarque "que, jusqu'ici, ni la France, qui, d'après le § 41 de la Convention de Varsovie, doit préparer les conférences internationales de révision, ni l'O.A.C.I., qui, en tant qu'organisation spéciale de l'O.N.U., prend l'initiative de la préparation de la révision, n'ont invité la R.D.A. à prendre part à cette préparation.¹⁹³⁾ C'est pour cela que M. Damm propose qu'à l'avenir, des représentants de la R.D.A. soient admis comme observateurs aux sessions préparatoires des organismes de l'O.A.C.I. et à ses sessions de travail.¹⁹⁴⁾ Au cas où la R.D.A., poursuit M. Damm, "ne serait pas invitée à participer à la Conférence de Révision Diplomatique de l'O.A.C.I. prévue pour 1970, ceci serait dirigé contre le caractère universel du traité et devrait sans aucun doute être considéré comme un manquement grossier aux principes élémentaires du droit des peuples."¹⁹⁵⁾ De même l'INTERFLUG n'est pas membre de l'I.A.T.A. Elle participe cependant toujours, sur l'invitation officielle, aux conférences sur les plans de vols.¹⁹⁶⁾ D'après M. Damm, la R.D.A. est d'abord intéressée à devenir membre de l'O.A.C.I., avant de prendre en considération son entrée dans l'I.A.T.A.

De plus, la R.D.A. n'est pas membre de l'International Agricultural Aviation Centre (I.A.A.C.), dont le siège est à Wageningen (Pays-Bas). Cette organisation a pour tâche d'encourager l'utilisation d'avions dans l'agricul-

ture. En outre, des congrès internationaux et des groupes de travail sont organisés; ils jouent le rôle de conseillers pour les questions techniques. La R.D.A. a également pris part à ces sessions en qualité d'observateur.

Depuis 1958, la R.D.A. est membre de plein droit de la Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (S.I.T.A.), dont le siège se trouve à Paris.¹⁹⁷⁾ Cette société a pour but de coordonner les télécommunications de ses membres et d'assurer la transmission des informations. De même, la R.D.A. est membre, depuis le 1er janvier 1969, de la International Civil Airport Association (I.C.A.A.).

Section II : Accords avec les pays étrangers.

A : Accords avec les pays membres du COMECON

La R.D.A. a conclu au total 7 accords avec les membres de plein droit du COMECON; elle conclut en outre un traité avec la République socialiste fédérative de Yougoslavie, qui est membre associé. Nous avons inclu ici la République populaire d'Albanie, bien qu'elle n'appartienne plus, depuis 1962, au COMECON.

Tableau 8 : Les accords aériens de la R.D.A. avec les pays membres du COMECON, date de la création des lignes

<u>Pays</u>	<u>Date de l'Accord</u>	<u>Ligne</u>	<u>Date effective de la prise du service de ligne</u>
Rép. pop. de Pologne	20/6/1955 12/1/1956 30/12/1963	Berlin/Sch.-Varsovie	4/2/1956
Rép. soc. de Roumanie	28/7/1955	Berlin/Sch.-Prague- Budapest-Bucarest Berlin/Sch.-Bucarest	4/9/1963 5/9/1963
Rép. pop. de Bulgarie	30/7/1955 11/9/1962 13/2/1964	Berlin/Sch.-Prague- Budapest-Sofia Berlin/Sch.-Sofia	16/5/1956
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	8/8/1955	Berlin/Sch.-Prague	16/5/1956
Rép. pop. de Hongrie	10/9/1955 7/10/1955 7/11/1966	Berlin/Sch.-Prague- Budapest Berlin/Sch.-Budapest Dresde-Budapest Leipzig-Budapest	16/5/1956 7/1967
U.R.S.S.	18/6/1956 1/9/1966	Berlin/Sch.-Wilnius- Moscou Berlin/Sch.-Moscou Berlin/Sch.-Kiev Berlin/Sch.-Leningrad	4/10/1956 3/4/1960 5/6/1966 1/6/1968
Rép. pop. d'Albanie	21/1/1960	Berlin/Sch.-Belgrade- Tirana 1)	8/4/1960
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	9/2/1960 11/10/1963	Berlin/Sch.-Budapest- Belgrade Berlin/Sch.-Zagreb- Belgrade Berlin/Sch.-Belgrade- Dubrovnik	5/4/1960 4/4/1964 4/5/1967

1) Les vols de Berlin/Sch. vers Tirana passent aujourd'hui par Budapest

Sources : Stempniewski, S. 1, p. 595 s; T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 21.

De même, les Etats appartenant au COMECON ont conclu, entre 1950 et 1960, des accords et des traités entre eux.¹⁹⁸⁾ Ainsi fut conclu, en 1956, "l'Accord sur les Transports Aériens et les services réciproques" entre l'Administration Centrale de l'Aviation Civile de l'U.R.S.S. (AEROFLOT) et la DEUTSCHE LUFTHANSA¹⁹⁹⁾ d'alors (devenue INTERFLUG).

Le 8 juin 1957, la LOT, la MALEV, la TABSO (devenue BALKAN), et la TAROM signèrent un "Traité sur la Collaboration Collective et la Représentation Générale Commune"²⁰⁰⁾ et un "Traité sur l'Utilisation Commune des Lignes Aériennes et sur le Mode de Répartition des Bénéfices".²⁰¹⁾ Ces deux Traités entrèrent en vigueur le 1er juillet 1957.

Avant de parler de l'Accord de Berlin et du Traité de Pool, examinons tout d'abord rapidement le COMECON et quelques commissions sur le transport.

1° : Le COMECON

Quels sont les buts que poursuit le COMECON? Le Conseil unifie et coordonne les efforts des pays socialistes pour un développement planifié de l'économie ainsi que l'encouragement du progrès technique et économique de ces pays.²⁰²⁾ Ainsi la collaboration des Etats membres du COMECON n'a pas pour but le remplacement du système de traités aériens bilatéraux, mais au contraire complète efficacement la collaboration des Etats membres dans le domaine de la navigation aérienne.²⁰³⁾ En outre, le niveau d'industrialisation des pays doit parvenir, avec une industrie peu développée, à intensifier la productivité et à élever le niveau de vie des peuples. Le Conseil organise la "... collaboration technique, économique et scientifique des Etats membres du Conseil, en visant à une exploitation rationnelle de

leurs ressources naturelles et à l'accélération du développement des forces productives".²⁰⁴⁾ Il lui appartient également "... de favoriser le développement du service des transports, en assurant en premier lieu le transport croisant des marchandises exportées, importées et en transit des Etats membres du Conseil".²⁰⁵⁾

C'est le principe de l'unanimité qui est en vigueur au sein du COMECON, c'est-à-dire que les membres peuvent déclarer qu'ils ne sont pas intéressés par certaines questions ou par certains problèmes. Les recommandations n'ont pas force de loi, elles doivent tout d'abord être adaptées au droit national de l'Etat concerné. Ainsi le COMECON n'est pas un organisme supranational. Il est plutôt une organisation collective d'Etat autonomes et souverains.²⁰⁶⁾

Ce sont les organismes suivants qui s'occupent surtout, au sein du COMECON, des questions aériennes:

- La Commission Permanente du Transport,
- la Section V (Navigation Aérienne) de la Commission Permanente du Transport,
- le Département du Transport du Secrétariat du COMECON.

Seule la Commission Permanente du Transport peut prendre des décisions en plus des recommandations. Il y a, au premier plan de cette collaboration, des intérêts communs, par exemple dans les domaines du développement technique et économique, de l'économie de la navigation aérienne, de la sécurité des vols ou bien dans le domaine de l'approvisionnement en pièces détachées pour les avions. La Section V, qui n'a aucune autorité propre, prépare les recommandations et les décisions dans le domaine du transport aérien

pour la Commission Permanente du Transport. Jusqu'à présent, la Section V s'est occupée des questions suivantes:

- "Mise au point de mesures visant à l'amélioration du coefficient de remplissage des avions de ligne et au développement des vols touristiques entre les Etats membres du COMECON;
- Mise en place et utilisation commune de dépôts de pièces détachées dans les pays dont l'espace aérien est exploité par les compagnies aériennes des pays membres du COMECON;
- Mesures concernant la garantie de la sécurité des vols et la régularité du trafic;
- Définition de mesures visant au développement de l'Aviation Agricole;
- Information réciproque et échange d'expériences dans le domaine de l'aéronautique et de l'entretien des avions;
- Mise en place de procédés d'allègement et de simplification pour l'acheminement des passagers et du fret, en y incluant les services de la douane;
- Collaboration dans le domaine de la recherche technico-économique (entre autres, automatisation de la comptabilité, et automatisation du pilotage)."²⁰⁷⁾

Tous les Etats membres sont représentés au sein des commissions du COMECON. Le Ministre du Transport de l'un des pays membres siège comme directeur de la Commission Permanente du Transport. Si des questions particulières sont à éclaircir ou si des problèmes sont à résoudre, le Directeur de la Commission Permanente de Transport peut convoquer, à tout moment, les Groupes de Travail permanents ou temporaires.²⁰⁸⁾

2 : Bilan actuel

La Section V du COMECON a siégé la dernière fois à Kiev (U.R.S.S.), en juin 1968. Au cours de cette session, on a constaté que les pays du COMECON avaient conclu 212 accords internationaux de lignes et avaient, en 1967, des liaisons aériennes avec un total de 51 Etats.²⁰⁹⁾ Il fut également constaté que les transports d'Etats membres du COMECON sur les lignes internationales étaient en croissance constante et que de nouvelles lignes étaient continuellement inaugurées. Ainsi l'INTERFLUG a ouvert, en 1967, les lignes de Berlin/Sch. à Bagdad, Beyrouth, Dubrovnik.²¹⁰⁾ Les Etats membres du COMECON utilisent les nouveaux avions du type IL-62 et TU-134, qui atteignent une vitesse supérieure et offrent une plus grande capacité de charge.

Le tableau suivant désigne quelques lignes exploitées par les compagnies aériennes des pays membres du COMECON, avec leur coefficient de remplissage pendant l'année 1967.

Tableau 9 : Coefficient de remplissage moyen sur quelques lignes des compagnies aériennes des pays membres du COMECON (en %)

Moscou	- Budapest	:	93
Berlin/Sch.	- Kiev	:	83
Moscou	- Ulan Bator	:	82
Prague	- Sofia	:	80,6
Moscou	- Prague	:	80
Budapest	- Berlin/Sch.	:	79
Varsovie	- Budapest	:	79
Bucarest	- Budapest	:	78,7
Berlin/Sch.	- Sofia	:	76,3
Prague	- Moscou	:	72
Sofia	- Moscou	:	71,9

Source : T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 38.

Le tableau suivant montre la forte croissance du pourcentage du transport des personnes et des t/km des Etats membres du COMECON par rapport aux Etats européens non-socialistes et au trafic mondial.

Tableau 10 : Comparaison du transport des passagers et des t/km entre les Etats membres du COMECON et les Etats européens non-socialistes (24 Etats) et le trafic aérien mondial (111 Etats), entre 1964 et 1967 (en %)

	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>
<u>Transport des passagers :</u>				
Etats membres du COMECON	34,5	23,0	23,1	20,2
Etats europ. non-socialistes	17,0	13,8	15,9	-
Trafic aérien mondial	19,4	15,6	13,6	18,0
<u>T/km :</u>				
Etats membres du COMECON	28,8	20,0	17,8	21,8
Etats europ. non-socialistes	16,3	16,4	17,4	-
Trafic aérien mondial	17,3	22,9	14,9	19,0

Source : T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 38.

Section II : L'Accord de Berlin

Le 27 octobre 1965, les Directeurs Généraux des compagnies aériennes suivantes signèrent l'Accord de Berlin: AEROFLOT, CSA, INTERFLUG, LOT, MALEV, MONGOLFLOT, TABSO (devenue BALKAN) et TAROM.

L'INTERFLUG ayant apporté une participation toute particulière à la préparation de l'Accord de Berlin, la fonction de dépositaire de l'Accord lui fut confiée. Le but de l'Accord de Berlin est de favoriser le développement de la collaboration, entre les compagnies aériennes susnommées, dans les domaines d'exploitation, de la commercialisation et du financement.

Dans toutes les dispositions, le caractère amical de la collaboration et de l'assistance réciproque est exprimé. C'est ce que M. Damm²¹¹⁾ appelle "le principe de l'internationalisme socialiste". Ceci apparaît par exemple dans la clause d'une garantie complète des droits de vol et de navigation, dans celle de la collaboration étroite des organismes de la Sécurité des vols et dans le complément fourni aux traités bilatéraux de lignes par tout un système d'accords commerciaux entre les compagnies aériennes. D'après le § 1 de l'Accord de Berlin, toutes les mesures nécessaires doivent être prises dans les domaines suivants:

- "Organisation du trafic, de l'utilisation en vol et de l'utilisation technique du parc aérien;
- Unification des tarifs, des plans de vols, etc.;
- Aide réciproque pour augmenter le niveau de formation du personnel volant, technique et autre;
- Information réciproque sur les problèmes techniques, économiques et juridiques, par exemple la planification, les salaires ou les problèmes de droit aérien;
- Echange d'informations et d'opinions à propos de questions qui seront traitées par des organisations de la navigation aérienne internationale".²¹²⁾

L'Accord de Berlin se divise en cinq grandes parties:

- La représentation générale réciproque;
- La garantie mutuelle de se rendre des services;
- Les procédés de compensation pour les exigences mutuelles et les obligations;
- La responsabilité des dommages;
- Les accords de pool;
- La représentation générale réciproque.

L'Accord arrête que chaque partenaire est, dans son pays, le représentant général des autres partenaires. Ainsi, la compagnie aérienne d'un pays ne peut exercer, dans un autre Etat, des droits ou des compétences, que lorsque cet Etat l'y autorise. L'INTERFLUG, par exemple, ne peut vendre le titre de transport pour ses lignes sans l'autorisation de l'Etat qui l'accueille.²¹³⁾ Une limitation sévère du droit de vente au seul pays du transporteur alourdirait cependant considérablement le trafic aérien. D'après le § 6, 2^{ème} alinéa, de l'Accord de Berlin, l'INTERFLUG a par exemple le droit d'établir, à l'intérieur et à l'extérieur de la R.D.A., des billets d'avion, des titres de transport de fret ou des chèques pour les lignes aériennes des autres partenaires.²¹⁴⁾

On cite cependant une exception: d'après M. Damm²¹⁵⁾, l'INTERFLUG n'est pas autorisée à vendre, sur le territoire de la République populaire de Hongrie, des services de transport, c'est-à-dire que le représentant de l'INTERFLUG à Budapest n'est pas en droit de conclure des contrats de transport ou d'établir les documents correspondant à ces transports (billets, lettres de voiture, etc.).

Les compagnies aériennes se paient réciproquement une provision, pour leur activité en tant que représentants généraux, qui s'élève en règle générale à 10 % à l'occasion de la prestation de services de transport de passagers et à 7,5 % lors de la vente d'un titre de transport de fret. Si l'INTERFLUG vend à Monsieur X un billet pour le voyage de Berlin/Sch. à Varsovie et que X utilise pour ce voyage un appareil de la compagnie LOT, celle-ci recevra le prix du vol perçu par l'INTERFLUG, moins 10 % de provisions que l'INTERFLUG est autorisée à soustraire pour son agence de vente. Il s'agit là d'un complexe de droits et d'obligations. Ainsi l'agent général doit épuiser toutes les possibilités dont il dispose, pour que les avions des partenaires décollent avec une charge maximale de passagers, de fret et d'envois postaux.²¹⁶⁾ De même, il doit faire de la publicité pour ces lignes et doit informer les passagers et les clients expédiant un fret et enregistrer leurs réservations. Chaque compagnie aérienne doit donc agir, en tant qu'agent général, comme pour ses propres intérêts.²¹⁷⁾

A : Garantie mutuelle de prestation de services

On entend surtout, par là, les services au sol dont dépendent dans une grande mesure la sécurité, l'exactitude et la qualité du service. On s'est entendu, dans l'Accord de Berlin, sur des procédés unifiés pour les services au sol.²¹⁸⁾ Chaque partenaire est responsable, envers les autres partenaires, de l'exécution des services, même s'il s'agit de fournitures particulières effectuées par d'autres entreprises du pays.²¹⁹⁾ Ainsi, l'INTERFLUG serait matériellement responsable envers ses partenaires, si les avions de ceux-ci étaient retardés à Berlin/Sch. par la faute de l'entreprise nationalisée Minol ou si celle-ci avait mal

fait le plein d'un avion²²⁰⁾, et qu'il en ait résulté un dommage. Les compagnies aériennes ne remplissent pas, en effet, dans tous les pays, les services au sol. C'est ainsi qu'en Bulgarie et en R.D.A., le plein des avions est fait par des entreprises autonomes.²²¹⁾

Les services garantis par l'Accord de Berlin sont divisés en trois groupes:

- services administratifs
- services commerciaux
- services techniques

Des services administratifs dépend, par exemple, l'obligation, faite au partenaire responsable du départ, de transmettre à l'aéronef du partenaire qui va décoller toutes les informations nécessaires concernant l'envol, l'atterrissage, le retard, le chargement, et ceci par des installations radio. En outre, la mise à la disposition des équipages de possibilités de logement est prévue par l'Accord de Berlin.²²²⁾

Dans les services commerciaux sont compris tous les devoirs qui concernent l'acheminement sûr des passagers, des bagages, du fret et des envois postaux lors des décollages et des atterrissages.²²³⁾ En relation avec le voyage aérien figure également l'obligation d'établir un service de liaisons entre l'aéroport et la ville. Un autre devoir de la compagnie expéditrice consiste dans l'introduction et la réalisation des mesures qui s'imposent lors des incidents pendant le vol, provoquant un retard de l'avion ou une incapacité de vol. Ceci concerne tout particulièrement la prise en charge des passagers et leur hébergement.²²⁴⁾

L'accord prévoit également une réglementation unifiée concernant l'alimentation à bord. Il serait par exemple "dés-avantageux" pour une compagnie d'accorder 5 marks pour le repas de midi alors que les autres compagnies dépenseraient 8 ou 10 marks pour un repas identique. Ce "service réduit", qui serait rapidement remarqué par les habitués, mènerait à ce que les passagers donnent la préférence à la compagnie offrant la nourriture la meilleure, comme ce fut le cas sur les lignes de l'Atlantique Nord, où s'est livrée une véritable "Sandwich-War", devenue célèbre²²⁵⁾, lorsque certaines compagnies aériennes étaient d'avis contraires sur la nature des repas à servir. On n'en est jamais venu à de telles différences d'opinion dans les Etats membres du COMECON. Les services rendus par l'INTERFLUG et l'AEROFLOT²²⁶⁾ sont, en ce qui concerne la nourriture à bord et le service, comparables à ceux des compagnies aériennes occidentales. Les services techniques prennent une place importante. Ainsi une réglementation des questions concernant la sécurité des vols²²⁷⁾ ne s'est pas avérée nécessaire dans l'Accord de Berlin, ces questions ayant déjà été réglées de façon unifiée par les organismes gouvernementaux des différents Etats membres d'après les conseils de la Commission Permanente du Transport du COMECON. La garde et le lavage des avions est du ressort des services techniques, ainsi que les travaux préparatoires au décollage.²²⁸⁾ Des dépôts de pièces détachées ont été érigés par les Etats membres du COMECON sur les aéroports d'Etats non-socialistes. Une compagnie est responsable de l'installation et du bon fonctionnement d'un tel dépôt.²²⁹⁾ L'équipement se fait d'après un plan déterminé à l'avance. Ainsi l'INTERFLUG a installé un dépôt de pièces détachées à Damas. Chaque compagnie associée peut obtenir les pièces détachées nécessaires mais doit se charger du remplacement des pièces

empruntées.²³⁰⁾ Ces entrepôts de pièces détachées existent à l'heure actuelle sur les aéroports des villes suivantes: Alger, Amsterdam, Athènes, Bagdad, Bruxelles, Damas, Francfort s/Main, Helsinki, Kaboul, Le Caire, Copenhague, Londres, Paris, Rabat, Stockholm, Téhéran, Tunis, Vienne et Zurich.²³¹⁾

B : Procédure de compensation pour les services et les obligations respectivement assurés

La compensation des transports internationaux est très compliquée. Les bases en sont les accords de tarif et de paiement existant entre les Etats membres du COMECON. Entre eux les partenaires ne peuvent se régler que sur la base du prix net ou du prix brut. La possibilité d'une évaluation d'intérêts pour des paiements tardifs a été cependant introduite, pour que les partenaires contribuent au renforcement de la discipline des paiements.²³²⁾

C : Responsabilité des dommages

Les partenaires ont pris des mesures pour traiter les réclamations, en dommages et intérêts, des passagers et des expéditeurs de fret. Comme les pays membres du COMECON appliquent, en cas de responsabilité, la Convention de Varsovie et le Protocole de La Haye, cette base commune facilite la collaboration des partenaires lors des réclamations et de demandes de dommages et intérêts. De ce fait, la responsabilité peut être réglée. Entre les partenaires est toujours responsable la compagnie aérienne qui a causé le dommage, de façon délibérée ou par négligence. La compagnie transporteuse est toujours pleinement responsable de l'étude des réclamations et des demandes de dommages et intérêts. Il est ainsi garanti que les demandes seront

étudiées partout de la même façon et qu'il sera rapidement décidé du cours à donner à l'affaire. Par exemple, lorsque des bagages ou des marchandises ont été endommagés ou détruits et qu'on ne peut savoir quelle compagnie est responsable parce que ces bagages ou ces marchandises ont successivement voyagé par l'AEROFLOT, la LOT et l'INTERFLUG, le dommage est remboursé au prorata par les trois partenaires en question.²³³⁾

D : Accords de pool

En marge des accords internationaux multilatéraux des pays socialistes, il existe de nombreux accords bilatéraux entre les différents Etats. Ces accords concernent par exemple le transport aérien, l'adoption de mesures de détail en matière de politique aérienne, la coordination des réseaux ou un accord sur les tarifs de transport sur certaines lignes.²³⁴⁾ Pour utiliser les appareils de la façon la plus rentable et éviter une concurrence parallèle, on a introduit des pools. Le but de la formation d'un pool entre compagnies aériennes non-socialistes est, d'après M. Damm²³⁵⁾, de permettre avant tout un profit plus élevé, tandis que le pool des compagnies aériennes socialistes ne tend qu'à l'exploitation rationnelle des avions des partenaires du pool et à éviter entre eux la concurrence. Il mentionne, d'autre part, que les compagnies aériennes socialistes ne sont pas poussées par un désir de profit toujours plus grand mais que leur activité s'efforce surtout de satisfaire les besoins véritables en matière de communication.

Depuis le 8 juin 1957, l'INTERFLUG est membre de ce qu'on nomme "le pool à six", qui pose les bases commerciales du trafic aérien entre la R.D.A., la République socialiste de Tchécoslovaquie, la République populaire de Pologne,

la République populaire de Hongrie, la République socialiste de Roumanie, et la République populaire de Bulgarie.

L'accord de pool de l'INTERFLUG avec la CSA, la LOT, la MALEV, la TABSO (devenue BALKAN) et la TAROM concerne l'exploitation commune des lignes suivantes:

Berlin/Sch. - Budapest - Bucarest et retour;
Berlin/Sch. - Prague - Budapest - Sofia et retour;
Varsovie - Budapest - Sofia et retour;
Varsovie - Budapest - Bucarest et retour.²³⁶⁾

Le 26 mars 1960, l'AEROFLOT et l'INTERFLUG ont conclu un accord de pool pour la ligne Berlin/Sch. - Moscou et Moscou - Berlin/Sch.; le 1er avril 1960, suivait un accord de pool entre la JAT de la République socialiste fédérative de Yougoslavie et l'INTERFLUG, pour l'exploitation commune de la ligne Berlin/Sch. - Belgrade et Belgrade - Berlin/Sch. Dans le cadre de ces pools, tous les bénéficiaires sont partagés selon la participation des compagnies au transport. Le calcul de la participation dans le pool à six étant extrêmement compliqué, les partenaires ont formé un groupe de compensation. Ce groupe siège à Budapest. Comme nous l'avons déjà mentionné, un pool aérien n'est pas une forme de communauté spécialement socialiste ou non-socialiste. Le pool se présente aussi comme une forme d'exploitation en commun entre des compagnies aériennes socialistes et non-socialistes. La CSA exploite par exemple la ligne de Prague - Zurich en commun avec la SWISSAIR. Les deux compagnies partenaires sont ainsi en mesure d'utiliser leurs avions de façon rationnelle.²³⁷⁾

E : Conférences périodiques des Etats
partenaires

M. Martin²³⁸⁾ affirme que la collaboration des compagnies aériennes partenaires à l'Accord de Berlin a contribué à l'obtention de meilleurs résultats économiques. Chaque année, les Directeurs Généraux des compagnies aériennes se réunissent tour à tour, dans l'un des pays membres, pour une conférence générale, afin de prendre les décisions essentielles et fixer les buts à poursuivre jusqu'à la prochaine conférence. Après cette conférence réunit une assemblée des Directeurs commerciaux et techniques. En marge de ces conférences ont également lieu des sessions de spécialistes, par exemple la réunion de coordination des plans de vols, la conférence des Directeurs des départements de la Presse et de la Publicité, la conférence des Directeurs des départements du Transport des passagers.

Entre les sessions, une compagnie aérienne des pays partenaires expédie les affaires courantes jusqu'à la conférence suivante. En 1967/68, ce fut l'INTERFLUG. Lorsque des problèmes surgissent entre deux conférences, ceux-ci doivent être examinés en commun et soumis à un vote commun.²³⁹⁾

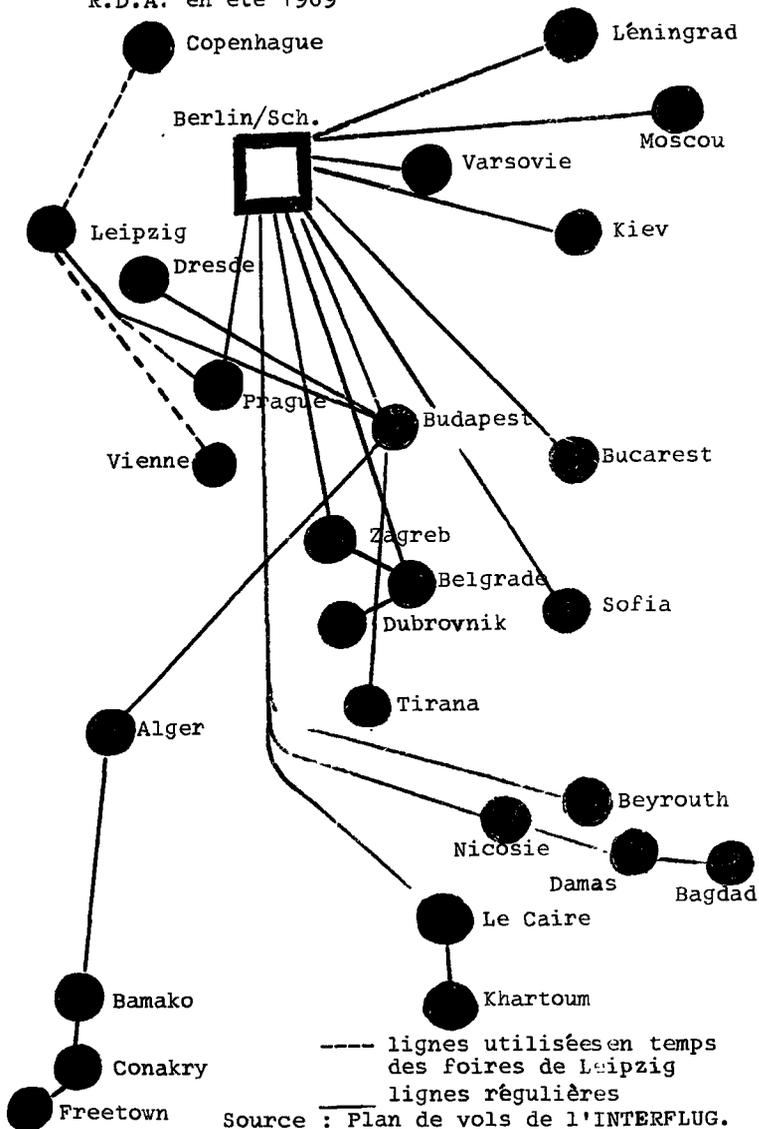
Regardant en arrière, M. Martin²⁴⁰⁾ affirme que les rapports entre les compagnies aériennes partenaires se sont constamment améliorés depuis l'existence de l'Accord de Berlin, et servent à une meilleure coordination des plans de vols et à l'amélioration de la rentabilité de la navigation aérienne. Les pays membres du COMECON ont également débattu des questions techniques des ordinateurs qui doivent être construits par les compagnies aériennes intéressées.²⁴¹⁾

D'après M. Damm²⁴²⁾, la collaboration des Etats socialistes est dominée par le principe de l'internationalisme socia-

liste. Cet internationalisme socialiste et cette collaboration fraternelle sont dus, si l'on se reporte à un article de la "Neues Deutschland"²⁴³, aux raisons suivantes: le fait de la propriété nationale des moyens de production, l'existence d'une forme d'Etat commune, et l'idéologie homogène du marxisme-léninisme dans les pays du COMECON.

La collaboration des Etats membres du COMECON n'a pas pour fin de supprimer le système d'accords aériens bilatéraux, mais elle complète la collaboration bilatérale des Etats membres, à laquelle tous sont également intéressés.

Carte 2 : Réseau de l'INTERFLUG à l'extérieur de la R.D.A. en été 1969



Section IV : Accords entre la R.D.A. et les compagnies
aériennes occidentales

Tableau 11 : Les accords aériens entre la R.D.A. et
les Etats n'appartenant pas au COMECON

<u>Pays</u>	<u>Date du traité Pays</u>	<u>Ligne</u>	<u>Date du 1er vol sur la ligne</u>
RAU	20/5/1965	Berlin/Sch.-Le Caire	22/6/1965
Syrie	6/6/1965	Berlin/Sch.-Nicosie- Damas	15/1/1966
Chypre ¹⁾		Berlin/Sch.-Nicosie	29/5/1964
Guinée	1/3/1966	Berlin/Sch.-Budapest- Alger-Bamako-Conakry	18/11/1966
Mali	8/6/1966	Berlin/Sch.-Budapest- Alger-Bamako	27/10/1966
Irak	20/10/1966	Berlin/Sch.-Nicosie- Damas-Bagdad	8/1/1967
Algérie	21/12/1966	Berlin/Sch.-Budapest- Alger	27/10/1966
Cuba	21/8/1967	Berlin/Sch.	
Soudan	9/12/1968	Berlin/Sch.-Le Caire- Khartoum	3/7/1969
Liban ²⁾	13/6/1967	Berlin/Sch.-Beyrouth	7/7/1967
Sud-Yémen	18/10/1969	Berlin/Sch.	
Sierra Leone	1/11/1969	Berlin/Sch.-Budapest- Alger-Freetown-Conakry	26/11/1969

1) Licence gouvernementale accordée par le gouvernement
de Chypre, renouvelable chaque année.

2) Licence gouvernementale accordée par le gouvernement
du Liban pour l'exploitation d'une ligne Berlin/Sch.-
Beyrouth.

Sources : T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p.2; T.I.Z.L., cahier 6, 1966,
p.10; T.I.Z.L., cahier 1, 1967, p.20; T.I.Z.L., cahier 4, 1967,
p.V; T.I.Z.L., cahier 1, 1968, p.34; T.I.Z.L., cahier 11, 1968,
p.12; T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p.13; T.I.Z.L., cahier 9, 1969,
p.45 et 78; T.I.Z.L., cahier 10, 1969, p.47; Berliner Zeitung,
30 oct. 1969, p.2; T.I.Z.L., cahier 12, 1969, p. 527.

A : Accords interlignes de la DEUTSCHE LUFT-
HANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1955

La DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG), a conclu, comme on peut le voir sur le tableau suivant, des accords interlignes, des accords d'agence générale d'achat, et des accords de pool.

Les accords interlignes réglementent la reconnaissance des billets d'avion entre l'INTERFLUG et les autres partenaires de l'accord. Pour la vente réciproque dans le transport de personnes et de fret, les partenaires de l'accord se paient mutuellement des provisions qui vont de 4,5 à 8 %. Ces accords sont décisifs pour le rattachement des lignes aériennes au réseau aérien international, constitué par une multitude d'autres compagnies aériennes. Si l'INTERFLUG était membre de l'I.A.T.A., les accords interlignes seraient caducs, puisque le fait d'être membre de l'I.A.T.A. crée un rapport interligne avec toutes les compagnies aériennes de l'I.A.T.A.

Tableau 12 : Les accords interlignes de la DEUTSCHE LUFT-
HANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1956

1956	KLM, SWISSAIR
1957	AIR INDIA, SABENA, SAS
1958	FINNAIR, LOFTLEIDIR, MIDDLE EAST AIRLINES, TAI
1959	AIR CANADA, BEA, BOAC, CANADIAN PACIFIC AIRLINES, CYPRUS AIRWAYS, GHANA AIRWAYS, MINHAIDUY, OLYMPIC AIRWAYS, SYRIAN ARAB AIRLINES
1960	AVIANCA, ICELANDAIR FLUGFELAG, GARUDA INDONESIAN AIRWAYS, LEBANESE INTERNATIONAL AIRWAYS
1961	IRAQI AIRWAYS, KAR-AIR-OY, PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES
1962	AIR AFRIQUE, TURK HAVA YOLLARI A.O.
1963	BEA, CYPRUS AIRWAYS, LOFTLEIDIR, INDIAN AIRLINES CORPORATION, KAR-AIR-OY, KLM, PIA, SAS

1964 AIR AFRIQUE, ETHIOPIAN AIRLINES, FINNAIR, GHANA
AIRWAYS, ICELANDAIR FLUGFELAG, MIDDLE EAST AIR-
LINES, UNITED ARAB AIRLINES

1965 ALITALIA, OLYMPIC AIRWAYS, PIA, SABENA

1966 AIR MALI, IRAQI AIRWAYS, MISAIR, VARIG

1967 AIR FRANCE, BOAC, JEMEN AIRLINES, ROYAL AIR
MAROC, TUNIS AIR, TURK HAVA YOLLARI A.O., UTA

1968 AIR ALGERIE, ANSETT-ANA, KINGDOM OF LIBYA AIR-
LINES (devenue, le 1er septembre 1969, LYBIAN
ARAB AIRLINES), KUWAIT AIRWAYS, QANTAS AIRWAYS

1969 ARIANA AFGHAN AIRLINES, SIERRA LEONE AIRWAYS

1970 EASTERN AIRLINES

Source : T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 83.

L'accord pour l'agence générale de vente est, par rapport à l'accord interligne, une forme supérieure de collaboration, puisque, de ce fait, les compagnies aériennes se nomment réciproquement ou unilatéralement un représentant général. Les partenaires du traité sont également obligés de s'aider réciproquement, en ce qui concerne leurs rapports avec les autorités gouvernementales et les organisations privées.

Tableau 13 : Les accords d'agence générale de vente de la
DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis
1955

1955	AEROFLOT
1956	CSA, LOT, MALEV, TABSO (devenue BALKAN), TAROM, KLM, SWISSAIR
1957	AIR INDIA, SABENA, SAS
1958	JAT, AIR FRANCE
1960	ALBTRANSPORT
1961	UTA, ALITALIA, CUBANA DE AVIACION
1962	ETHIOPIAN AIRLINES, AVIATION CIVILE DE LA REP. DEM. DU VIETNAM
1963	CUBANA DE AVIACION, JAT, AIR FRANCE, AIR INDIA, KLM, SABENA, SAS, AVIATION CIVILE DE LA REP. DEM. DU VIETNAM
1964	AVIANCA, UAA, AUA
1965	AEROFLOT, CSA, LOT, MALEV, TAROM, BALKAN, MIAT, ALITALIA, AIR GUINEE, AIR MALI, VARIG
1966	AIR ALGERIE, EAA, ROYAL AIR CAMBODGE, SWISSAIR, TUNIS AIR, UTA
1968	ANSETT-ANA, BOAC, EAA, QANTAS AIRWAYS
1969	IRAQI AIRWAYS, SUDAN AIRWAYS

Source : T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 83.

L'INTERFLUG a conclu des accords de pool sur les lignes aériennes entre Berlin/Sch. et les Etats socialistes et non-socialistes. Ces pools concentrent l'exploitation de certaines lignes (par exemple entre l'INTERFLUG et la UAA sur la ligne Berlin/Sch. - Le Caire - Berlin/Sch.); les frais et les bénéfices sont répartis selon un processus bien défini. De cette manière, la concurrence est évitée.

Tableau 14 : Les accords de pool de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1956

15 février 1956	CSA, LOT, MALEV, TABSO (devenue BALKAN), TAROM
26 mars 1960	AEROFLOT
1 avril 1960	JAT
16 septembre 1964	UAA IRAQI AIRWAYS

Source : T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 54 ss.

B : Vols de l'INTERFLUG vers l'Autriche

L'INTERFLUG a réalisé, en été 1969, une série de voyages bon marché à forfait entre Vienne, Linz, Graz, Salzbourg, Klagenfurt et Berlin/Sch., ainsi qu'entre Vienne, Linz, Graz, Salzbourg, Klagenfurt et Dresde. De Vienne décollent également des avions en direction de la mer Baltique. Dans ces voyages à forfait sont compris le voyage, le transfert à Berlin/Sch., la visite de la ville, ainsi que deux hébergements.²⁴⁴⁾

Tableau 15 : Voyages à forfait de l'INTERFLUG entre l'Autriche et la R.D.A. (coût du forfait et nombre de vols) en été 1969

<u>Villes entre lesquelles ont lieu les voyages à forfait</u>	<u>Coût du forfait (en schillings)</u>	<u>Nombre de vols pendant l'été 1969</u>
Vienne - Berlin/Sch.	995	5
Linz - Berlin/Sch.	1 090	2
Graz - Berlin/Sch.	1 185	4
Salzbourg - Berlin/Sch.	1 200	1
Klagenfurt - Berlin/Sch.	1 280	2
Vienne - Dresde	810	6
Linz - Dresde	925	1
Graz - Dresde	925	2
Salzbourg - Dresde	1 040	2
Klagenfurt - Dresde	1 040	3

Source : O.L.P., No 20, 23 mai 1969, p. 1 a.

En plus de ces voyages, trois voyages à forfait de 2 semaines ont lieu au départ de Vienne, vers la mer Baltique, pour le prix de 2 590 schillings.

C : Ententes entre la R.D.A. et les compagnies aériennes occidentales pour établir des liaisons aériennes avec Berlin/Sch.

Plusieurs compagnies aériennes occidentales se sont également intéressées à une liaison aérienne avec Berlin/Sch., dans le but de participer au tourisme aérien de Berlin-Ouest.²⁴⁵⁾ La TUNIS AIR a récemment offert, par exemple, de réaliser des vols touristiques, vers l'Afrique du Nord, à partir de Berlin/Sch., dont les prix étaient exactement de 30 % moins élevés que ceux des autres compagnies, celles des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de la France, qui seules ont la possibilité de se poser à Berlin-Ouest.

Dans les milieux de l'Aviation Civile, la surprise fut grande lorsqu'on apprit, en 1963, que les autorités de la R.D.A. avaient offert à la compagnie aérienne islandaise LOFTLEIDIR de mettre en place une ligne partant de Berlin/Sch. vers l'Islande, puis vers les Etats-Unis. On croyait déjà qu'il s'agissait d'un nouveau "master stroke of aviation policy"²⁴⁶⁾, comme l'a montré la compagnie aérienne en 1955, lorsque l'aéroport Findel de Luxembourg devint l'aéroport le plus important de la LOFTLEIDIR en Europe. Le Luxembourg fut le seul pays d'Europe à autoriser les vols des avions à réaction Rolls-Royce 400. Il serait possible pour la LOFTLEIDIR, aussi bien sur le plan technique qu'économique, de réaliser des vols en évitant de survoler la R.F.A., vols qui relieraient Copenhague à Berlin/Sch., prolongeant ainsi la liaison New York - Reykjavik - Glasgow - Copenhague. La compagnie aérienne danoise STERLING AIRWAYS a été la première compagnie aérienne occidentale à réaliser, en été 1969, des vols pour les étudiants, entre la Scandinavie et Berlin/Sch.

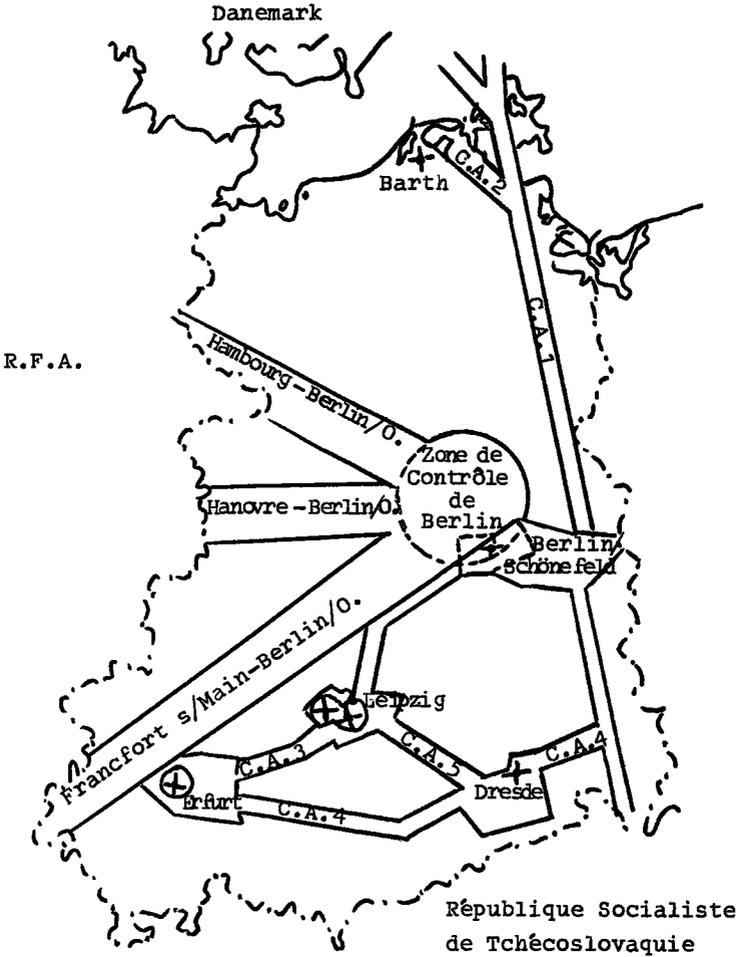
La KLM possède, depuis le 3 avril 1957, un bureau à Berlin/Friedrichsstrasse, la SAS depuis le 29 décembre 1967.²⁴⁷⁾ Le droit d'atterrissage a été accordé par les autorités de la R.D.A., pour le trafic de ligne de la SAS. De même, la KLM a obtenu l'autorisation, le 6 juin 1969, de réaliser des vols transportant du fret entre les Pays-Bas et l'aéroport de Berlin/Sch.²⁴⁸⁾ Ces vols empruntent des voies aériennes danoises, et non le couloir de Berlin.

Section V : Les trois couloirs aériens conduisant de Berlin-Ouest vers la R.F.A. et le service de transit de Berlin/Sch. vers Berlin-Ouest.

Seules des compagnies aériennes américaines, françaises et anglaises peuvent emprunter les couloirs aériens menant à Berlin-Ouest. Ces trois couloirs aériens, qui relient les aéroports de Berlin/Tempelhof et Berlin/Tegel aux aéroports de Hambourg, Hanovre et Francfort s/Main en R.F.A., ont chacun une largeur de 32 km. La traversée de ces trois couloirs aériens par des avions de transport est interdite, ce qui, d'après M. Grenzdörfer, "gêne considérablement le service aérien intérieur de la R.D.A."²⁴⁹⁾ Jusqu'à présent, les Alliés n'étaient prêts à faire qu'une seule exception, pour la LOT, qui, ses avions faisant escale à Berlin/Sch. peut utiliser le couloir aérien pour ses vols vers Paris, Bruxelles, Amsterdam et Londres.²⁵⁰⁾

L'intérêt de l'INTERFLUG à susciter la demande de ses services apparut à l'ouverture, dès le 15 juin 1963, d'un propre poste-frontière à la "Waltersdorfer/Rudower Chaussee"; sur présentation du billet d'avion, un visa de transit est accordé aux Occidentaux. Le service de transit entre l'aéroport de Berlin/Sch. et de Berlin-Ouest fut ainsi facilité. Selon M. Diedrich²⁵¹⁾, il s'agit là d'une mesure libé-

Carte 3 : Les trois couloirs aériens de Berlin-Ouest vers la R.F.A. et les cinq couloirs aériens en R.D.A.



C.A. = Couloir Aérien

rale du gouvernement de la R.D.A., pour offrir aux Berlinoïses de l'Ouest la possibilité d'une circulation meilleure, plus rapide et à un prix avantageux, par l'intermédiaire des compagnies aériennes faisant escale sur l'aéroport de Berlin/Sch. M. Diedrich ajoute qu'au premier plan de cette mesure du gouvernement de la R.D.A. était son désir d'améliorer les liaisons entre Berlin-Ouest et l'aéroport de Berlin/Sch.

En 1967, environ 100 000 personnes passèrent le poste-frontière de la "Waltersdorfer/Rudower Chaussee", et depuis lors, la moyenne mensuelle s'accroît toujours. On peut supposer qu'entre temps une grande partie des touristes Berlinoïses de l'Ouest sont passés par Berlin/Sch., pour rejoindre leur lieu de vacances, c'est-à-dire, par exemple, la République socialiste de Roumanie, la République populaire de Bulgarie et l'U.R.S.S. ²⁵²⁾

Chapitre IV : LES ACCORDS INTERNES DE L'INTERFLUG

Section I : Accords de fournitures avec les entreprises nationalisées Deutrans, Minol et Mitropa

Les services mutuels prévus par l'Accord de Berlin ne doivent pas être rendus nécessairement par la compagnie aérienne elle-même, mais peuvent être délégués par elle. Ainsi l'INTERFLUG a conclu, le 22 novembre 1958, des accords avec l'entreprise nationalisée Deutrans, pour différents transports de marchandises au-delà des frontières.²⁵³⁾ Cette disposition s'avéra économiquement désavantageuse car elle apporta des charges supplémentaires, sans le profit espéré. Une décharge de l'INTERFLUG des activités purement commerciales ne se fit pas et causa, en outre, aux clients, des frais plus élevés.

Comme nous le disions par ailleurs²⁵⁴⁾, le plein de combustible des avions en R.D.A. et en République populaire de Bulgarie est fait par des entreprises autonomes.²⁵⁵⁾ C'est la Mitropa qui est responsable en R.D.A. du buffet de bord, c'est-à-dire des repas et des boissons. L'INTERFLUG a, de son côté, passé des accords avec l'entreprise nationalisée Minol ainsi qu'avec Mitropa²⁵⁶⁾, engageant ces compagnies à remplir certains services, c'est-à-dire à faire le plein en combustible et à livrer les marchandises du buffet de bord, pour les appareils de l'INTERFLUG et pour ceux des membres du COMECON.

L'INTERFLUG se sert donc "d'aides", pour remplir ses obligations envers les compagnies aériennes du COMECON. Dans le droit civil de la R.D.A., on parle d'un "aide d'exécution". Si, par exemple, la BALKAN subit un dommage, du fait d'une livraison insuffisante de marchandises pour le buffet de

bord, à laquelle l'INTERFLUG s'est engagée, et adjoint un aide d'exécution, l'INTERFLUG est responsable envers la BALKAN. L'INTERFLUG peut, à son tour, rendre responsable la Mitropa par un recours.²⁵⁷⁾ Nous montrerons ceci à l'aide d'un autre exemple.

Un avion de la LT s'envole de l'aéroport de Berlin/Sch. vers Paris, avec une heure de retard²⁵⁸⁾, parce que le plein en combustible a été fait trop tard par la Minol. Quelques passagers, qui devraient prendre une correspondance à Paris pour Lisbonne, rendent responsable la LOT, qui à son tour se retourne contre l'INTERFLUG. L'INTERFLUG est responsable de ce retard envers la LOT mais peut de son côté intenter un recours en justice contre la Minol.

Si la LOT et l'INTERFLUG ne peuvent se mettre d'accord, si par exemple la Minol puis l'INTERFLUG contestent les faits, l'affaire doit alors être tranchée par les autorités compétentes en matière de différends dans le commerce extérieur²⁵⁹⁾, comme cela est prévu dans l'Accord de Berlin. Lors de réclamations d'Etats membres du COMECON à l'INTERFLUG, ce sont donc le tribunal du commerce extérieur et la Chambre du Commerce Extérieur de la R.D.A. qui doivent décider. Cette disposition a été empruntée à la pratique confirmée dans le commerce extérieur entre les Etats du COMECON.

Section II : Accords de clientèle avec les exploitations agricoles

Dans le N.O.S.P.L.V., des contrats économiques doivent être établis de manière à faire apparaître une hausse de production.²⁶⁰⁾ Ce fait n'est pas perdu de vue dans les contrats établis entre le secteur Aviation Agricole de l'INTERFLUG et les exploitations agricoles socialistes. Alors qu'entre 1957 et 1964, l'Aviation Agricole²⁶¹⁾ n'a conclu que des

contrats séparés avec les Coopératives Agricoles de Vente (B.H.G.), à partir de 1965, par contre, des contrats annuels furent conclus entre l'Aviation Agricole, les L.P.G. et les B.H.G.²⁶²⁾ Ainsi, selon le § 17, 2ème alinéa, de la réglementation des travaux avio-techniques et avio-chimiques en date du 10 juin 1965, des contrats de plusieurs pages peuvent être réalisés entre l'Aviation Agricole et les L.P.G. et les B.H.G.²⁶³⁾

L'Aviation Agricole procéda également à des prêts d'avions aux L.P.G. et B.H.G. Les tarifs, définis chaque année, ne sont plus établis d'après le nombre d'hectares traités, mais d'après les heures de vol.²⁶⁴⁾ Pour poursuivre l'intégration des avions destinés à l'agriculture dans les L.P.G. et les B.H.G., les avions devraient être prêtés ou tout simplement cédés. Mais cela se révéla très problématique car l'utilisation des avions ne peut s'étendre que sur quelques mois de l'année, alors que le reste du temps, leur emploi n'est pas utile ou même impossible.²⁶⁵⁾

L'Aviation Agricole a, d'une année à l'autre, élargi son plan, tout particulièrement pour les travaux avio-chimiques. Ses services s'étant étendus, en 1968, à plus d'un million d'hectares de surface agricole, les contrats furent pris en considération. Nous aimerions analyser la dernière loi essentielle du contrat entre l'Aviation Agricole et les L.P.G. et B.H.G., à savoir la réglementation sur les travaux avio-chimiques et avio-techniques du 10 juin 1965. Nous examinerons la conclusion du contrat, les facteurs déterminant la qualité du rendement et la responsabilité en cas de violation du contrat, ainsi que les sanctions encourues.

A : Mode de conclusion des contrats

En R.D.A., tous les contrats des exploitations populaires doivent être conclus avant le 31 janvier de chaque année. Ceci concerne également les contrats entre l'Aviation Agricole et les L.P.G. et les B.H.G., qui ont donc conclu des contrats avec l'Aviation Agricole, comme la B.H.G. à Schwedt sur Oder.²⁶⁶⁾ L'avantage de ces contrats importants consiste dans le fait que l'Aviation Agricole n'a à préparer et à conclure qu'un seul contrat sur une grosse superficie, au lieu de conclure un grand nombre de contrats englobant des surfaces moindres.

Alors que les contrats conclus isolément n'englobent qu'une superficie de 300 ha, dans les contrats avec les L.P.G. et les B.H.G., la superficie atteint parfois 5000 ha. Un autre avantage réside dans le fait que les travaux de préparation et d'exécution pour l'utilisation des avions ne sont pas aussi importants lorsque le contrat avec l'Aviation Agricole est signé par un seul partenaire, à savoir les L.P.G. et les B.H.G.²⁶⁷⁾ Alors qu'à l'heure actuelle les contrats ne sont conclus que pour un an, ils devraient être valables plusieurs années; l'Aviation Agricole pourrait ainsi établir des plans à plus longue échéance. Les contrats ne devraient pas, non plus, être répartis selon les mois, mais plutôt selon les périodes de rendement. M. Wilde²⁶⁸⁾ propose la subdivision suivante:

- du 30 avril à la fin des fumures
- du 30 avril à la fin du sulfatage
- du 15 décembre à la fin de la fumure d'automne.

Pour la conclusion du contrat entre l'Aviation Agricole et les L.P.G. et B.H.G., on ne peut fixer une date très précise car celle-ci est liée aux conditions météorologiques. Il faut donc prendre en considération les particularités de l'agriculture. Ce fut le cas en 1966, quand les L.P.G. et B.H.G. refusèrent d'utiliser les avions à la date fixée, car le mauvais temps s'était prolongé. Mais il peut pareillement être nécessaire de supprimer ou de transformer les contrats, quand apparaissent subitement dans l'agriculture des maladies ou des insectes nuisibles qui rendent impossible l'utilisation des avions pour la fumure des champs.

L'Aviation Agricole peut aussi suspendre l'utilisation des avions pour des raisons météorologiques. D'autre part, les partenaires ne peuvent pas, cependant, transformer ou supprimer les contrats à leur guise. Si cela arrive malgré tout, le fautif est tenu de payer à son partenaire une amende ainsi qu'un dédommagement.²⁶⁹⁾ Il en résulte que les L.P.G. et les B.H.G., tout comme l'Aviation Agricole, essaient par tous les moyens de respecter les contrats.

B : Contenu des obligations contractuelles

L'Aviation Agricole est tenue de garantir la qualité irréprochable de son travail. Elle met ainsi en service dans l'agriculture, depuis 1967, un nouvel avion venant de la République socialiste de Tchécoslovaquie, le Z-37, qui doit améliorer les rendements.²⁷⁰⁾ On avait constaté, jusqu'alors, qu'il y avait des bandes de terrain ni fumées, ni sulfatées efficacement. Selon la loi, les partenaires du contrat sont tenus de faire part des défauts constatés, afin que le dommage puisse être aussitôt estimé. La période de garantie diffère dans chaque contrat. Alors qu'elle n'est valable que de 1 à 3 mois pour les travaux de lutte insecticide,

elle commence en octobre et finit au mois de juillet de l'année suivante pour la fumure d'automne. Mais lorsque le temps de garantie est dépassé, le partenaire n'a plus la possibilité d'indiquer les défauts et de formuler une requête. Si l'Aviation Agricole a mal exécuté les travaux, les L.P.G. et les B.H.G. peuvent exiger a) de refaire le travail gratuitement, b) de réduire le montant de la facture et c) de rembourser intégralement le montant de la facture.²⁷¹⁾ C'est pourquoi il est essentiel que les pilotes de l'Aviation Agricole possèdent, en dehors de leur formation technique, une bonne formation agricole,²⁷²⁾ pour être familiarisés avec les besoins de l'agriculture.

C : Responsabilités en cas de violation;
diverses sanctions.

Comme nous l'avons déjà dit, les L.P.G. et les B.H.G., tout comme l'Aviation Agricole, doivent respecter les contrats, car, sinon, ils doivent supporter les conséquences matérielles de la violation du contrat. Si un partenaire reconnaît que malgré tous ses efforts, il ne peut remplir sa tâche, il est tenu alors d'en communiquer sans retard les raisons à son partenaire. La défection d'avions par manque de ravitaillement en pièces de rechange n'est pas une raison valable pour dégager l'Aviation Agricole de toute responsabilité.²⁷³⁾ Si l'Aviation Agricole n'effectue pas les services fixés à la date prévue, elle doit payer 0,20 mark d'intérêts de retard par jour et à l'hectare. Dans le cas où le contrat n'est pas exécuté ou que le service est d'une qualité insuffisante, il faut compter une amende de 10 marks à l'hectare. Les L.P.G. et les B.H.G. ont fait usage à plusieurs reprises de cette procédure.²⁷⁴⁾

Il faut que les dédommagements soient définis de manière à compenser les préjudices matériels que l'Aviation Agricole ou les L.P.G. et les B.H.G. subissent. A cet effet, il faut compter les frais destinés à couvrir le dommage, mais aussi le manque à gagner. Les L.P.G. et les B.H.G. peuvent, ainsi, exiger de l'Aviation Agricole, hormis une amende, l'argent qui proviendrait des produits agricoles soumis au plan et restés invendus, quand l'Aviation Agricole utilise les avions trop tard ou même pas du tout, à cause d'une pénurie de pièces de rechange. D'autre part, les L.P.G. et les B.H.G. sont allées trop loin dans leurs exigences, lorsqu'elles exigèrent par exemple le remboursement des produits d'origine animale, c'est-à-dire que par une récolte plus faible résultant d'une mauvaise fumure par l'Aviation Agricole, le nombre des porcs pouvant être abattus était inférieur aux prévisions du plan. Mais l'Aviation Agricole n'eut pas à répondre à cette demande, car il s'agissait d'un dommage ultérieur.

D'autre part, l'Aviation Agricole peut exiger des L.P.G. et B.H.G. un dédommagement pour un déplacement inutile, ainsi que les frais provenant des heures de vol non réalisées. Selon M. Wilde²⁷⁵⁾, l'Aviation Agricole est intéressée à une bonne collaboration avec son partenaire, ce qui a des répercussions favorables sur l'économie de la R.D.A. Nous verrons, par ailleurs, le développement et les tâches de l'Aviation Agricole.

T I T R E I I I :

LES FACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES -
LA PLANIFICATION DE L'AVIATION CIVILE

Chapitre I : LA FORMATION DU PERSONNEL DE L'AVIATION
CIVILE

La formation des employés pour l'E.S.T. est partie intégrante du Système Unifié d'Education Socialiste (E.S.B.) de la R.D.A. Ainsi, 18 000 écoliers des classes 7 - 10²⁷⁶⁾ travaillent un jour par semaine, dans le cadre de l'éducation polytechnique, dans les entreprises et les services du transport de la R.D.A. En outre, plus de 20 000 apprentis sont formés, pour remplir les différentes tâches incombant au service des transports, dans 15 écoles professionnelles, durant un stage d'un an et demi à trois ans.

En 1965, il y avait 2 400 personnes munies d'un diplôme d'études supérieures employées dans le secteur économique du transport, et 8 900 techniciens spécialisés, ce qui représente 6 cadres supérieurs et plus de 22 techniciens supérieurs pour 1 000 ouvriers ou employés du service des transports.²⁷⁷⁾

De la loi sur les E.S.B.²⁷⁸⁾ résultent pour la branche des transports aériens les obligations suivantes :

- La formation professionnelle des jeunes comme mécaniciens d'avions ou comme agents de tourisme aérien;
- La formation est définie par le plan annuel de l'Aviation Civile et doit permettre l'acquisition de connaissances professionnelles approfondies, ainsi qu'une formation générale et politique;
- La formation des ingénieurs et des ingénieurs économistes pour l'Aviation Civile est assurée par la commission extérieure des écoles d'ingénieurs;

- La formation des cadres supérieurs est assurée aussi bien par les universités que par les écoles supérieures, en particulier par H.f.V.D.²⁷⁹⁾

La loi sur les E.S.B. ajoute: "Les diplômés des écoles supérieures et des écoles spécialisées sont obligés d'acquérir les connaissances et les expériences nécessaires pour leur activité professionnelle, et de poursuivre sans cesse leur formation technique. Les dirigeants des organes d'Etat et des organes économiques des exploitations et des installations sont responsables de la formation professionnelle continue des diplômés universitaires et des techniciens employés dans leur secteur. Ils doivent déterminer les mesures à prendre en accord avec les écoles supérieures et les écoles professionnelles, avec le Centre de la Technique (K.d.T.) et avec les sociétés scientifiques.²⁸⁰⁾

Qu'en est-il dans l'Aviation Civile?

L'Ecole professionnelle de l'INTERFLUG (B.I.) s'est développée en 1965, à partir des établissements de formation déjà existants, à partir de l'école de formation professionnelle de l'entreprise et aussi de l'académie centrale de l'industrie.

D'après le § 2 du Statut de B.I., cette dernière doit remplir les missions suivantes:

- La formation préparatoire professionnelle polytechnique des élèves des écoles secondaires polytechniques;
- Assurer un enseignement théorique et pratique pour les employés de l'Aviation Civile, divisés par classes selon le niveau de formation acquis. Cet enseignement doit correspondre aux plans gouvernementaux de formation;

- Assurer la formation méthodique de cadres techniques, en collaboration avec les écoles d'ingénieurs;
- Assurer l'information sur les perspectives, en accord avec les indications et les principes gouvernementaux, sur la base d'un programme de perspectives. ²⁸¹⁾

M. Bahr écrit que ces nombreuses missions correspondent aussi bien aux buts de formation que d'éducation de l'école professionnelle, c'est-à-dire que "la formation et l'éducation de citoyens conscients de notre Etat, ainsi que celle de producteurs socialistes, est en même temps la base de formation et d'éducation de notre école". ²⁸²⁾

Il existe, en R.D.A., 87 académies industrielles régionales ou centrales, dans lesquelles on prépare à une qualification ou à une formation pour les transports. Les conditions à remplir pour être admis dans une université en R.D.A. sont: avoir terminé avec succès la 10ème classe d'une école secondaire polytechnique; avoir, en outre, une formation professionnelle ou une année de stage pratique. ²⁸³⁾ Pour la marine de commerce a été fondée l'Ecole Supérieure Navale de Wustrow; de même furent fondées pour les chemins de fer:

- l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs pour le Trafic Ferroviaire à Dresde;
- l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs pour la technique d'Exploitation des Chemins de Fer à Gotha.

Pour l'Aviation Civile fut créée une section spéciale à l'Ecole Supérieure des Transports de Dresde. ²⁸⁴⁾

Depuis l'année universitaire 1966/67, deux nouvelles possibilités d'études sont offertes:

- L'école d'ingénieurs-économistes, réservée aux femmes;
- La formation d'ingénieurs-pilotes, en 3 ans et demi d'études spécialisées.²⁸⁵⁾

Après un cycle de cinq années d'études, les femmes qui veulent être employées dans l'Aviation Civile et qui sont astreintes à des charges particulières, obtiennent le diplôme d'ingénieur-économiste. Le 30 septembre 1966, trente femmes commencèrent ce cycle spécial.²⁸⁶⁾ Pour leur permettre de poursuivre leur formation, deux journées sont mises à leur disposition par la direction. Ceci montre combien la formation continue est favorisée pour les femmes employées dans l'Aviation Civile.

La formation d'ingénieur-pilote dure 3 ans et demi. Ce cycle comprend la formation au pilotage ainsi que la formation menant au diplôme d'ingénieur. Elle est, pour l'avenir, la forme principale de la formation du personnel navigant.

La formation professionnelle sous forme d'études post-universitaires dure deux ans et peut être suivie par correspondance et par la participation à des séminaires.²⁸⁷⁾ Ainsi, la formation professionnelle permanente touche toutes les branches de la vie sociale. La formation permanente ne mène pas forcément à une position supérieure. M. Bahr divise la formation professionnelle de la façon suivante:

- Mesures opératoires pour le perfectionnement, c'est-à-dire des mesures de formation planifiées, importantes pour les employés, et basées sur les changements technologiques;

- Mesures pour le perfectionnement dans l'avenir.
Ces mesures de perfectionnement sont indispensables dans le cadre du développement planifié;
- Mesures visant au perfectionnement permanent du personnel navigant et technique, lors de l'introduction de nouveaux types d'appareils.

Elles sont établies sous forme de cours:

- études post-universitaires,
 - études complémentaires,
 - études partielles,
- Mesures pour le perfectionnement de l'information: elles permettront d'acquérir des connaissances qui ne concernent pas directement le travail ou l'industrie.

Parmi celles-ci, on compte:

- les connaissances mises au point dans d'autres branches de l'économie,
- les connaissances mises au point par les écoles supérieures et les écoles techniques.

M. le Dr. Grenzdörfer²⁸⁸⁾ fait remarquer que les différentes missions de l'INTERFLUG ne doivent pas être remplies par les seules sections de l'INTERFLUG, mais aussi par des candidats au Doctorat ès-sciences, des diplômés et des techniciens, auxquels doit être confiée l'élaboration de thèmes définis. Dans différents cas, des travaux de recherche ont été réalisés par la collaboration de la H.d.V.D. et de la H.Z.L.²⁸⁹⁾ Cette collaboration entre la H.f.V.D. et la H.Z.L. fut décidée au terme d'un accord, dès le 6 juin 1962.²⁹⁰⁾

En R.D.A. il existe une étroite collaboration entre les écoles supérieures et les commissions spécialisées des industries.²⁹¹⁾ Les points délicats sont la consolidation de la prise de conscience de l'Etat socialiste²⁹²⁾, le travail en groupe de la recherche appliquée.²⁹³⁾ En U.R.S.S., cependant, l'organisation de l'enseignement de l'Aviation Civile est, selon le rapport du Kunack²⁹⁴⁾, parfaite, ce qui n'est pas encore le cas en R.D.A. Ainsi, l'Ecole Supérieure de l'Aviation de Léninegrad a 4 Facultés, avec 18 professeurs. Placés sous la direction du M. le Professeur P. Kartamyshev, ils dépendent directement du Ministère de l'Aviation Civile de l'U.R.S.S.

Chapitre II : LA RECHERCHE DANS L'AVIATION CIVILE

Lorsque l'industrie aéronautique de la R.D.A. fut dissoute en 1961²⁹⁵⁾, il n'y eut plus de secteur réservé à la recherche qui se préoccupât uniquement des intérêts de l'Aviation Civile.²⁹⁶⁾ Tous les travaux de recherche concernant aussi bien l'Aviation de Transport que l'Aviation Agricole durent être cédés par contrat à diverses entreprises. Mais les diverses entreprises des autres industries n'étaient pas particulièrement intéressées à une prise en charge de travaux de recherche pour l'Aviation Civile de la R.D.A., car il s'agissait surtout de développer la construction de pièces isolées ou de petites séries.

Le 1er janvier 1965, on transforma l'Institut de Contrôle des Appareils Aéronautiques de l'Aviation Civile (P.F.L./Z.L.) en un Institut de Développement et de Contrôle de l'Aviation Civile (E.P.Z.L.)²⁹⁷⁾. Ce secteur est directement subordonné à l'H.Z.L. et collabore avec les branches spécialisées compétentes de l'H.Z.L. et de l'INTERFLUG.²⁹⁸⁾ L'E.P.Z.L. est à la fois l'institut de recherche et de développement de l'H.Z.L. et l'institution reconnue par²⁹⁹⁾ l'Etat pour le contrôle de tous les appareils aéronautiques.

En tant qu'organisme d'Etat de contrôle, l'E.P.Z.L. exécute ses obligations sur la base des lois valables en R.D.A. Il faut citer surtout la loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne de la R.D.A.³⁰⁰⁾, l'Ordonnance No 4 concernant le contrôle des appareils aéronautiques³⁰¹⁾, et l'Ordonnance sur le contrôle et l'immatriculation d'appareils aéronautiques.³⁰²⁾

M. Bork³⁰³⁾ indique que la part prise par les travaux de recherche propre est très faible dans le domaine de l'Avia-

tion Civile. C'est pourquoi il est, selon lui, nécessaire d'accorder une plus grande importance aux installations, aux appareils et dispositifs créés par l'industrie, afin de développer des dispositifs propres.

Il faut indiquer ici que le rapport entre les employés manuels et non-manuels est à parité dans la moyenne mondiale effectuée dans toutes les compagnies aériennes; mais au sein du Secteur Aviation de Transport de l'INTERFLUG, ce rapport est de 7 à 1. Celui-ci ne dépend pas seulement, et même pas essentiellement, de l'importance de la compagnie aérienne, mais davantage du nombre d'appareils, de l'éloignement du fabricant du système d'entretien, comme de la valeur du service aux clients et de la compétence du service d'approvisionnement en pièces de rechange. ³⁰⁴⁾

La révolution technique de l'Aviation Civile de la R.D.A. apparaît dans la progression continue de ses services. Depuis 1965 furent entrepris de longs parcours vers des pays non-socialistes réalisés sans escale. ³⁰⁵⁾ Il est bien entendu que les autorités de la R.D.A. tiennent compte, elles aussi, du problème du vieillissement des connaissances et de la nécessité du recyclage par suite du progrès technique. Nous ne traiterons pas ici cette question, celle-ci dépassant le cadre de notre ouvrage. ³⁰⁶⁾

Selon M. Bork ³⁰⁷⁾, vers le milieu des années 70 sera introduit un nouveau type d'avion dans l'Aviation Agricole, qui sera tout à fait différent des appareils actuels sur le plan de l'exécution technique.

Section I : Centre de la Technique (K.d.T.)

Il ressort du statut du K.d.T. qui a été adopté par le IVème Congrès ³⁰⁸⁾, qu'elle est une organisation sociale et qu'elle encourage, avec les moyens dont elle dispose, le progrès scientifique et technique en R.D.A., pour contribuer à la vaste édification du socialisme. ³⁰⁹⁾ Le K.d.T. a 130 000 membres et se compose de 13 associations spécialisées, dans lesquelles sont réunies 100 Branches d'Associations Industrielles ou Economiques (I.Z.V.). Dans ces 100 I.Z.V. sont regroupées les 2 500 sections qui constituent la base du travail du K.d.T.

L'I.Z.V. Aviation de la K.d.T. est subordonnée à l'Association Spécialisée pour la Construction d'Appareils et pour le Trafic (F.F.V.). Le 25 mai 1965 s'est réunie la première assemblée de délégués. Au cours de cette séance, on décida que la mission de l'I.Z.V. résidait dans le perfectionnement des étudiants des grandes écoles techniques et dans la spécialisation de l'Aviation Civile. ³¹⁰⁾ La 2ème conférence des délégués, qui eut lieu le 28 mai 1969, considère que l'Aviation Civile doit avant tout inclure la science et la technique dans le travail communautaire volontaire. On propose également un échange de vues avec les administrations et les entreprises aéronautiques de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire de Pologne et de la République populaire de Hongrie. ³¹¹⁾

L'I.Z.V. Aviation tint sa première séance, sur le transport aérien, le 20 et 21 septembre 1967, à laquelle participèrent 150 spécialistes venant de 7 Etats. La 2ème assemblée eut lieu du 25 au 27 novembre 1969, avec, comme thème essentiel: "L'utilisation de la recherche opérationnelle dans le transport aérien". ³¹²⁾

Section II : Groupe spécialisé "Aviation" auprès de
l'Ecole Supérieure des Transports de
Dresde (H.f.V.D.)

Parallèlement à l'I.Z.V. "Aviation" fut fondé auprès de la H.f.V.D. un groupe spécialisé sur le transport aérien. Ce groupe de spécialistes a une activité de liaison, qui s'étend au travail scientifique et d'organisation des institutions scientifiques qui le composent. Selon M. le Professeur Stempniewski³¹³⁾, les conseils des groupes spécialisés doivent s'occuper de résoudre les problèmes qui se posent dans le secteur du transport aérien. Des représentants d'autres institutions de la H.f.V.D., ainsi que les stagiaires du transport aérien, sont invités à ces délibérations.

Mentionnons ici qu'après la 3ème réforme de l'enseignement supérieur, quelques changements furent apportés à la H.f.V.D. On y créa les sections suivantes :

- Marxisme - Léninisme
- Economie du transport et de l'entreprise
- Technique de construction des appareils
- Cybernétique technique des transports
- Construction dans les transports
- Mathématiques, comptabilité et sciences naturelles³¹⁴⁾

Chapitre III : L'INTERFLUG EN TANT QU'ORGANE EXECUTIF
DE LA POLITIQUE DU TRANSPORT AERIEN DE
L'ETAT

Section I : L'Administration Centrale de l'Aviation
Civile (H.Z.L.)

L'Administration Centrale de l'Aviation Civile (H.Z.L.) est un département du Ministère des Transports. Jusqu'à la fin de 1956, la direction des différents départements de l'Aviation Civile de la R.D.A. était confiée à différentes autorités qui remplissaient leurs tâches de façon autonome et indépendante. Au début de 1957, le Conseil des Ministres décida de transmettre la direction gouvernementale et la surveillance de l'Aviation Civile à la H.Z.L. D'après M. Pieck³¹⁵⁾, il faut toujours partir, lorsque l'on considère les missions dévolues à l'Aviation Civile de la R.D.A., des buts fixés par l'économie socialiste. La H.Z.L. doit, en particulier, mettre en application les décisions de la Chambre du Peuple, les Décrets du Conseil d'Etat, les Ordonnances, les Arrêtés et les indications du Ministère des Transports.

L'INTERFLUG est assujettie à H.Z.L. Depuis le 1er janvier 1965, la H.Z.L. est responsable des missions de l'aviation dans les domaines politiques, économiques et technico-scientifiques.³¹⁶⁾

Section II : Les tâches et l'objectif des trois secteurs
de l'INTERFLUG

Les tâches de l'INTERFLUG, qui se compose des trois secteurs Aviation de Transport, Aéroports et Aviation Agricole, consistent à:

- "Répondre aux exigences croissantes du transport aérien national et international et de l'Aviation Agricole, et cela, selon les besoins, avec une qualité supérieure et une dépense minimale en moyens matériels et financiers; assurer l'expédition commerciale et technique sur les aéroports de la R.D.A., garantir l'entretien, la conservation et la reconstruction des aéroports ainsi que le service de sécurité de vol opérationnel en qualité et productivité, développer constamment et améliorer les conditions de travail et de vie des collaborateurs de l'INTERFLUG;
- Atteindre, sur ces bases, un résultat économique tel qu'il permette une nouvelle production simple et accélérée et qu'il garantisse au budget de l'Etat un gain net croissant, ainsi qu'une amélioration permanente du revenu en devises;
- Contribuer à un renforcement de la considération internationale de la R.D.A."³¹⁷⁾

Nous allons passer brièvement, ci-dessous, à chacun des secteurs de la compagnie et esquisser leurs tâches et leurs buts:

- L'Aviation de Transport doit exploiter les caractéristiques technico-économiques propres au transport aérien avec le maximum de rendement. De plus, elle doit se charger du transport national et international des passagers, tout comme du transport des marchandises et de la poste aérienne. Mais le centre de gravité du secteur Aviation de Transport de l'INTERFLUG est constitué par le transport international sur les parcours à longue et moyenne distance. Hormis le fait qu'elle doive satisfaire aux besoins nationaux de la

R.D.A., l'Aviation de Transport doit en outre utiliser ses capacités de transport, "de telle sorte que la plus grande partie de la recette du transport des marchandises vers l'étranger puisse représenter une économie de devises, en faisant exécuter ses propres transports par des avions de l'INTERFLUG."³¹⁸⁾

- Le secteur Aéroports de l'INTERFLUG entretient les aéroports de la R.D.A. et prépare la construction de nouveaux aéroports. Ceux-ci doivent assurer l'expédition technique et commerciale (aussi bien par des appareils de l'INTERFLUG que par des avions étrangers) des passagers, du fret et du courrier. D'autre part, lors de transformations effectuées sur des aéroports ou lors de constructions nouvelles, le secteur doit prévoir:

- des systèmes de pistes suffisantes;
- des dispositifs d'atterrissage catégorie II ou III de l'O.A.C.I.;³¹⁹⁾
- des installations de grande capacité pour les passagers;
- de grands dépôts très mécanisés à gros volume de transbordement pour le fret aérien.³²⁰⁾

Ce secteur recut également comme tâche de faire de l'aéroport de Berlin/Sch. un carrefour aérien et un noeud du transport européen.³²¹⁾

- L'Aviation Agricole existe depuis 1957 en tant que secteur de l'INTERFLUG. Elle se divise en différents domaines de spécialisation: Technique,

Transport Aérien, Economie et Avio-Agronomie. Tous les directeurs de branches, secteurs et domaines spécifiques se trouvent sous la coupole du Directeur de l'Aviation Agricole.³²²⁾ Comme nous le disions³²³⁾, l'Aviation Agricole conclut des contrats avec les L.P.G. et les B.H.G.

Les trois secteurs de l'INTERFLUG aspirent, davantage qu'au-paravant, à une étroite collaboration, afin d'améliorer leur organisation. Jusqu'ici, il était fréquent qu'à l'intérieur de ces secteurs des décisions fussent prises qui ne considéraient principalement que les propres intérêts de ces secteurs.

Section III : Inspection Gouvernementale de la Navigation Aérienne (S.L.I.)

A l'instigation du Ministère des Transports de la R.D.A., on forma un service de S.L.I., qui entra en vigueur le 29 décembre 1967, afin que l'Etat puisse exercer sa mission de contrôle sur l'Aviation Civile de la R.D.A. Ce secteur est subordonné à la section "Aéroports" de l'INTERFLUG, tandis que le secteur juridique de la S.L.I. de l'Aviation se trouve sous la coupole du Ministère des Transports. Quelques secteurs furent dissous; la S.L.I. de l'Aviation fut chargée de toutes les questions relatives à l'inspection, à l'enquête et à l'estimation des accidents. Les tâches de l'Inspection sont les suivantes:

- Augmentation de la sécurité dans tous les domaines de l'Aviation Civile de la R.D.A.;
- Amélioration de l'éducation politico-idéologique et de la capacité de travail dans le secteur des transports de l'Aviation Civile;

- Examen et exploitation des événements particuliers dans l'aviation de la R.D.A.;
- Emploi d'organismes d'Etat et collaboration internationale pour les recherches et le sauvetage.

Le contrôle effectué par la S.L.I. s'exerce ainsi dans les domaines suivants:

- Préparation et exécution du transport aérien;
- Formation et perfectionnement du personnel navigant et technique;
- Planification et organisation des vols;
- Technique, technologie et travaux techniques d'entretien et de contrôle;
- Service de sécurité et technique de sécurité aérienne;
- Aéroports et installations d'aéroports;
- Délivrance de permis d'Etat et de permis privés pour les activités pour lesquelles une licence est exigée.
- Contrôle de décisions pour la protection contre l'incendie et les accidents du travail au cours de la préparation et de l'exécution du transport aérien.³²⁴⁾

Selon M. Mudrack³²⁵⁾, la S.L.I. ne pourra accomplir ses tâches que si elle englobe les collaborateurs de l'Aviation Civile et les membres de la Société pour le Sport et la Technique (G.S.T.) dans sa fonction de contrôle.

Chapitre IV : LE SYSTEME DE PLANIFICATION

Les transports sont un domaine distinct de l'économie de la R.D.A. Les transports comprennent les chemins de fer et la navigation (navigation fluviale et maritime), le trafic routier, le transport aérien ainsi que les télécommunications.³²⁶⁾ M. Queck³²⁷⁾ veut inclure la navigation par dirigeables dans les Transports Unifiés. Avec toutes ces branches différenciées, les transports forment en R.D.A. un E.S.T.³²⁸⁾ Selon M. Franke³²⁹⁾, la direction socialiste planifiée des Transports englobe la direction, la planification, l'organisation et le contrôle de tout le travail. Ces éléments qui représentent une entité inséparable, se conditionnent réciproquement et s'influencent. Chaque secteur des Transports doit assurer des services dans des domaines bien définis, au sein desquels il travaille pour l'économie. Mais une division unifiée du travail ne peut être réalisée dans des Transports qu'après connaissance des particularités technico-économiques et leur prise en considération.

En R.D.A., cette requête fut plus largement adoptée en se basant sur le principe N.O.S.P.L.V. dans le domaine des Transports.

Elle demande:

- "une grande rapidité et les proportions nécessaires dans le développement des différents secteurs de l'économie - l'industrie, l'agriculture et les transports, l'industrie extractive et de transformation - tout comme le développement des éléments de chaque secteur de l'économie;

- de justes proportions entre la production et la consommation, entre le stockage et le débit, entre les ressources matérielles et financières, entre la somme des recettes de la population d'une part, et l'ensemble du débit des marchandises, ainsi que les services rendus à la population d'autre part;
- un juste rapport entre les cadres en place et les cadres nécessaires dans l'économie;
- une répartition locale rationnelle de la production socialiste sur la base du développement complexe des secteurs de l'économie, d'une division du travail plus effective, de la spécialisation et de la coordination de la production entre districts, à l'échelle de l'ensemble de l'économie".³³⁰⁾

On ne peut et on ne doit pas exclure les Transports de ce développement systématique de l'économie. Il faut bien les considérer comme l'une des branches de la production matérielle, pour traiter toutes les questions relatives au développement de l'économie.³³¹⁾

S'il s'agit des intérêts touchant à l'entreprise des transporteurs, il n'appartient qu'aux Transports de prendre les mesures nécessaires. Si l'affaire dépasse le cadre de l'entreprise et entre en relation avec l'économie, il faut alors prendre quantité de mesures en accord avec les organes locaux de l'Etat et des administrations centrales, telles que, par exemple, le Conseil Economique, la Commission du Plan de l'Etat et le Ministère des Finances.

Selon M. Mittag³³²⁾, les avantages spéciaux des diverses entreprises de transport ne sont pas suffisamment mis en relief par le travail de planification. Au V^{ème} Congrès du S.E.D., on fixe les limites du développement futur des

Transports socialistes de la façon suivante: "Les Transports ont à surmonter les tâches inhérentes au développement de l'économie nationale, à la division du travail et la coopération croissante du socialisme international au moyen de frais moins élevés et d'une réduction permanente des dépenses provenant du travail".³³³⁾ On décida également, lors de ce Congrès, de commencer par une rationalisation globale et de parfaire parallèlement la planification complexe, ainsi que la coordination appropriée à toutes les entreprises de transport.³³⁴⁾ On formula, de plus, la demande d'utiliser au maximum toutes les capacités des entreprises de transport et de mettre pleinement en oeuvre les mécanismes existants.

La loi votée en 1963 en R.D.A. sur le N.O.S.P.L.V.³³⁵⁾ est d'une grande importance pour tout l'E.S.T. de la R.D.A. Cela signifie qu'il faudra inclure les relations entre les Transports et les autres secteurs de l'économie dans ce système, mais aussi, d'autre part, faire respecter les principes de ce système dans le secteur des Transports.

Dans le cadre de ces points essentiels, les questions de collaboration des Transports de la R.D.A. prennent une grande importance.³³⁶⁾ Il s'agit donc de diriger les besoins multiples et croissants de telle sorte que chaque entreprise de transport se voie attribuer les tâches qui correspondent à ses propriétés technico-économiques, ce qui lui permet de les accomplir de la façon la plus satisfaisante. Il s'ensuit que ce n'est pas seulement une entreprise, mais plusieurs, qui auront à exécuter certains transports. Dès lors, cette collaboration plus étroite entre les diverses entreprises, qui existe déjà depuis longtemps sous la forme de transports séparés (chemins de fer, routes, navigation fluviale, transport aérien), sera développée sous la forme supérieure du transport combiné. Selon M. Matthäi³³⁷⁾, les conditions

socialistes de production en R.D.A. laissent supposer que le transport combiné atteindra l'objectif qu'il s'est fixé et qu'il jouera le rôle qui lui revient dans l'E.S.T.

Section I : Economie du transport aérien dans le système socialiste

Selon M. Grenzdörfer ³³⁸⁾, il est essentiel de dégager l'objet de l'économie du transport aérien et ses rapports réciproques. C'est pourquoi nous devons nous préoccuper de cet objet:

- Recherches pour découvrir des lois économiques objectives qui résultent des caractéristiques techniques, économiques et organisatrices du transport aérien;
- Utilisation des lois économiques en vigueur dans les Transports, en prenant soin des intérêts particuliers du transport aérien;
- Etude sur l'efficacité des lois économiques particulières au socialisme dans le transport aérien et sur leur application;
- Analyse des relations économiques du transport aérien.

L'économie du transport aérien doit aussi rechercher les moyens et les méthodes à l'aide desquels peuvent être considérées les exigences des lois économiques. C'est pourquoi il est essentiel d'inclure le transport aérien dans l'E.S.T. de la R.D.A. Selon M. le Dr. Kramer ³³⁹⁾, tous ces problèmes pourront être résolus, si le transport aérien en tant qu'élément de l'E.S.T. de la R.D.A. est inséré dans la planification du transport national ainsi qu'international de la R.D.A. ³⁴⁰⁾

M. Grenzörfer déduit, à partir des exigences et des conditions liées à l'adoption ultérieure du N.O.S.P.L.V., les tâches suivantes qui se posent à l'économie du transport aérien socialiste:

- "Un juste classement du transport aérien dans l'E.S.T., sur la base de critères économiques et, s'y rattachant, avec les autres secteurs de l'économie, de relations de coopération fondées scientifiquement;
- La recherche du mode d'action et des répercussions des particularités techniques et économiques du transport aérien et leur importance dans le processus de production;
- L'étude scientifique poussée de l'organisation du processus de production et sa planification sur la base de l'application de la loi sur le développement proportionnel planifié de l'économie, tout en prenant en considération les conditions spécifiques de certains secteurs;
- L'analyse de l'organisation sociale du travail et de la situation du travailleur dans le transport aérien, ce qui nécessite l'application de la loi de la croissance constante de la productivité, ainsi que celle de la répartition d'après le rendement." ³⁴¹⁾

Le transport aérien perdit le caractère exclusif qu'il avait jusqu'ici et les problèmes fondamentaux de son existence même, en tant que concurrent au sein des Transports dans les conditions de production socialiste, deviennent une actualité brûlante. C'est pourquoi M. Grenzörfer ³⁴²⁾ propose qu'en R.D.A. les théoriciens du Trans-

port et les exécutants analysent l'économie du transport aérien, afin de créer les bases d'un classement économiquement valable dans l'E.S.T. ainsi qu'une réglementation de gestion pour le transport aérien social.

Section II : Planification de l'INTERFLUG

Le VIIème Congrès du S.E.D. décida que devraient être créées, dans tous les domaines de l'économie de la R.D.A., les conditions pour que s'impose le système économique du socialisme. ³⁴³⁾ M. Kohlsmann ³⁴⁴⁾ voit l'adoption de mesures visant à l'amélioration de la planification au sein de l'INTERFLUG non seulement comme une affaire du ressort du secteur Planification, mais bien plutôt comme une tâche de tous les directeurs et collaborateurs de l'INTERFLUG. Tous les éléments de l'ensemble du N.O.S.P.L.V. doivent être saisis et coordonnés dans leurs rapports réciproques, afin de développer une action de planification économique. ³⁴⁵⁾

Selon le décret sur les buts, les droits et les devoirs des entreprises populaires de production ³⁴⁶⁾, de gros efforts doivent être faits par l'INTERFLUG afin de parfaire la planification de l'entreprise, pour que cette planification devienne, pour l'INTERFLUG, un instrument actif de gestion, en faisant prendre conscience à la compagnie de toute sa responsabilité. Selon M. Kohlsmann, le travail de planification de l'INTERFLUG est par trop dispersé, car, dans le passé, on oublia de l'élaborer en accord avec la prospective. ³⁴⁷⁾

Selon M. Wilpert ³⁴⁸⁾, il est essentiel qu'au cours du processus annuel de planification, le Directeur Général prenne des décisions qui ne seront réalisées que des années plus tard, comme, par exemple, le besoin de cadres dans les acul-

tés et les Grandes Ecoles, le développement du réseau de lignes, etc.

Les questions relatives à l'importance et aux dates de livraison d'avions, aux dispositions sur le développement ultérieur du niveau technique, des garanties, du ravitaillement en pièces de rechange et du service après vente doivent être également réglées longtemps à l'avance.³⁴⁹⁾

M. Kohlsmann³⁵⁰⁾ propose de répartir entre les directeurs de spécialité, en vue de l'élaboration de pronostics, des domaines d'action bien délimités, auxquels les employés devraient également participer. Ceci est impossible au cours de discussions sur le plan des comités de production, tout comme pendant l'élaboration de prises de position.

Section III : Emploi des ordinateurs (E.D.V.) pour la réalisation d'un Système Intégré et Unifié de Direction et de Fonctionnement (I.L.I.S.)

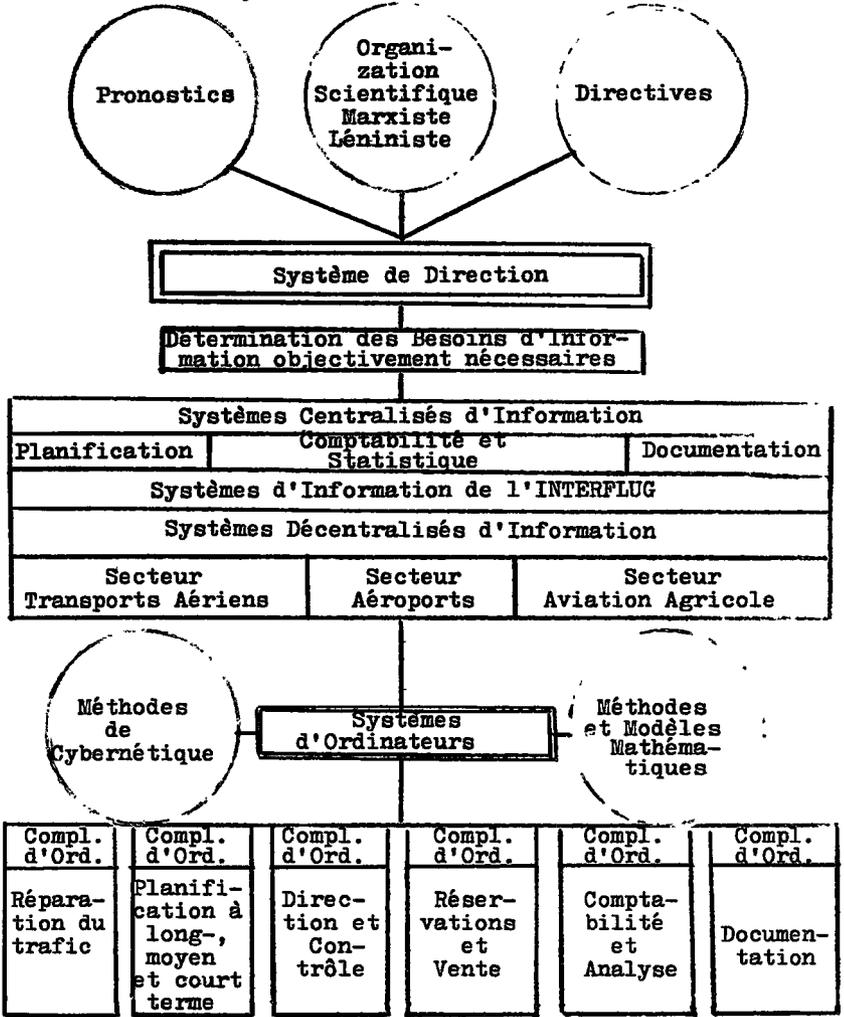
A l'instar de nombreuses compagnies aériennes qui ont introduit des ordinateurs (E.D.V.) pour accomplir des travaux tels que la réservation de places, l'amélioration du service de bord, la rationalisation des travaux d'administration et la planification automatique des vols, l'INTERFLUG mettra également en place, jusqu'en 1980, un système I.L.I.S.³⁵¹⁾ Selon M. Grenzdörfer³⁵²⁾, l'E.D.V. conduira à une amélioration des possibilités de direction, en particulier à une amélioration de la planification à tous les échelons et à un calcul accéléré du bilan et de l'analyse pour un volume toujours plus important de travail à fournir.

L'objectif final est la réalisation d'un I.L.I.S., qui représente une forme plus largement développée de classement, et dans laquelle sont réunis de façon rationnelle les systèmes de direction et d'information automatisés au plus haut degré.

Afin d'exécuter l'emploi des ordinateurs selon le plan, le directeur général de l'INTERFLUG, M. K. Heiland, a confié la direction des travaux à dix groupes de travail.³⁵³⁾ Les groupes de travail, qui ont comme objet d'études a) la planification, le bilan et l'analyse de la capacité, b) la planification, le bilan et l'analyse de la main d'oeuvre et c) la réservation automatique des places, constituent le collectif.³⁵⁴⁾ Ce collectif est coordonné par le Directeur du "Centre d'Organisation et de Bilan, de l'INTERFLUG", le Dr. Grenzsdörfer.

Nous montrerons, à l'aide d'un diagramme, les relations qui existent entre le Système d'Information de l'INTERFLUG d'une part, et le Système de Direction ainsi que le Système d'Ordinateurs d'autre part.

Diagramme 1 : Edification du système d'Information de l'INTERFLUG et ses rapports avec les Systèmes de Direction et d'ordinateurs



Source : T.I.Z.L., cahier 9, 1968, p. 11.

Le Système d'Information est uniquement déterminé par le Système de Direction. Toujours selon M. Grenzdörfer, le Système de Direction n'est pas "inventé", mais il est dérivé de conditions objectives et donné par le cours des événements.³⁵⁵⁾ L'Organisation Scientifique Marxiste-Léniniste (M.L.O.) procure les méthodes qui étudient "la légalité de la division du travail, de la coopération et de la communication dans tous les domaines de la vie sociale, dans le but de rendre efficace dans la pratique l'organisation de la force de production dans toute son ampleur".³⁵⁶⁾

L'importance accordée à la mise en place des ordinateurs en R.D.A. est mise en lumière par le fait que la Direction Centrale de l'INTERFLUG décida, le 8 octobre 1965, afin de préparer la mise en route des ordinateurs, d'instaurer des séries de conférences et de stages. Dans le décret rédigé à cette occasion, on mit l'accent, selon M. Grenzdörfer, sur le fait que "les fonctionnaires ont jusqu'au plus tard fin 1966 pour assimiler les connaissances nécessaires pour pouvoir résoudre les problèmes liés à leurs domaines de responsabilité".³⁵⁷⁾

Section IV : Etude du marché et publicité

Le centre de gravité de la politique complexe de marché poursuivie par la R.D.A. réside dans l'union du marché avec divers processus importants de reproduction de l'Aviation Civile, comme, par exemple, la recherche et le développement.

La politique de l'offre ne doit pas être considérée, d'après M. Diedrich³⁵⁸⁾, comme une tâche particulière à une section de vente du secteur Aviation de Ligne de l'INTERFLUG: c'est

bien plutôt un travail complexe de direction de l'entreprise toute entière.

Une compagnie aérienne - c'est le cas, aussi, de l'INTER-FLUG - doit établir, dès aujourd'hui, les bases de l'organisation de vente et du marché de demain. Si les services offerts par la compagnie se trouvent en opposition flagrante avec les services réels, c'est le signe que les services offerts sur le marché ne sont pas socialement appréciés, c'est-à-dire que l'entreprise de transport aérien fournit un travail de marché insuffisant.

La politique de marché ne concerne pas uniquement sa section de vente, mais presque tous les secteurs de l'entreprise socialiste de transport aérien. C'est pourquoi l'étude du marché est essentielle. Ainsi la compétence du directeur responsable, auprès de l'INTERFLUG, du débit des services de transport et de la préparation du marché, devrait être étendue à l'étude du marché. Celle-ci peut se diviser en étude directe et indirecte. Nous entendons par étude directe du marché la recherche des informations sur le marché même, par exemple par le moyen de sondages d'opinion, de délibérations avec les agences de voyage et autres sollicitateurs de services de transport.

L'étude indirecte du marché s'appuie sur des informations déjà données, qu'elle utilise pour l'étude du marché. Il peut s'agir en ceci d'informations données par des revues spécialisées, de statistiques sur les courants du trafic, sur l'évolution du commerce extérieur, sur les passagers et les marchandises transportées. Il peut être procédé à un examen du rendement sur les différentes lignes aériennes ou les sections de lignes, et de la façon dont il a évolué, soit de manière continue, soit discontinue, soit anonyme. Afin de faciliter l'exécution exacte d'une analyse dans

le domaine de l'Aviation Civile de la R.D.A. sur le plan technique et économique, on créa, en 1962, à l'intérieur de l'INTERFLUG, le "Service d'Information et de Documentation (I.D.Z.L.). La bibliothèque de l'I.D.Z.L. possède un fichier central de près de 50 000 références, une bibliothèque de consultation d'environ 7 000 volumes, 1 265 périodiques reliés, 2 000 rapports de recherche et 3 400 traductions.

Les analyses de marché pour le transport aérien doivent toujours être effectuées, d'après M. Diedrich³⁵⁹, en distinguant le transport intérieur et extérieur, chacun subdivisé en transport de passagers et de marchandises. Si une nouvelle ligne doit être incluse dans le réseau, ou si la densité d'un réseau doit être accrue, les conditions du transport de la région concernée doivent être examinées au moyen d'une analyse du marché.

Il doit être tenu compte particulièrement, lors de l'analyse, des tendances internes et externes du développement technique, qui est une des conditions de l'estimation du rendement prévisible.

Il est essentiel que l'analyse du marché soit exécutée en vue de préparer les décisions directoriales. Les résultats doivent être affirmatifs, afin de fournir une base de travail aux organes de direction et de planification. Les rapports entre les organes d'information des différentes sections du secteur Aviation de Ligne de l'INTERFLUG s'ordonnent actuellement comme nous le montrons dans le diagramme 2.

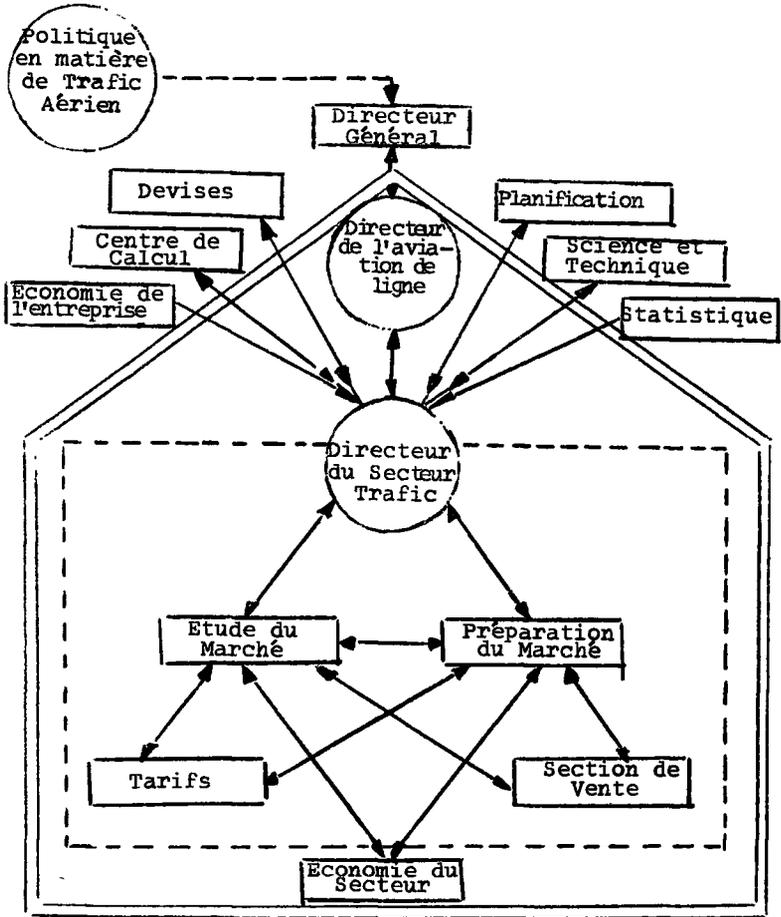
Pour stimuler les prestations de service de transport, il est nécessaire de prendre des mesures d'encouragement. Il est important de mettre en place un service effectif pour

les clients, en particulier sur les lignes où l'INTERFLUG subit la concurrence de compagnies aériennes non-socialistes.

Un rôle essentiel revient ainsi à la publicité, que M. Witt³⁶⁰⁾ classe encore, dans les pays socialistes, comme la "terre scientifique nouvelle". Celui-ci remarque "que l'activité publicitaire actuelle ne procède pas, le plus souvent, de principes suivis, mais repose fréquemment sur l'initiative personnelle de directeurs gouvernementaux".³⁶¹⁾ La propagation sans but de slogans comme "Fly-by" n'a aucun sens; la publicité en matière de transport aérien dépend bien plutôt d'idées originales. Toutes les compagnies font d'ailleurs l'éloge de leur sûreté, de leurs appareils les plus modernes et de l'équipement luxueux des cabines, ainsi que d'un réseau étendu et d'un service incomparable.³⁶²⁾

L'INTERFLUG doit tenir compte, en matière de publicité, des aspects économiques de la direction du trafic. Le transport aérien doit être considéré, ainsi que nous l'avons souligné à diverses reprises, comme une partie de l'E.S.T. de la R.D.A.³⁶³⁾ Ces différents aspects décident donc "quand" l'INTERFLUG peut et doit faire de la publicité pour l'utilisation de l'avion, afin que puisse être atteinte une division du travail dans le trafic intérieur (entre les divers facteurs du transport) et en partie sur les lignes des pays socialistes, ainsi qu'une compétition avec les compagnies aériennes des pays non-socialistes. La publicité, dans les Etats non-socialistes, a au contraire pour but de lier étroitement les demandeurs de service à une compagnie aérienne donnée³⁶⁴⁾, sans avoir à tenir compte des autres facteurs (navigation, chemins de fer et omnibus).

Diagramme 2 : Rapports des organes de l'Information de quelques sections du secteur Aviation de Ligne avec d'autres services de l'INTERFLUG lors de l'étude et de l'analyse du marché:



Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 6.

DEUXIEME PARTIE :

LES EXPLOITATIONS

T I T R E I :

LES TRANSPORTS AERIENS

Chapitre I : LE TRANSPORT DE PASSAGERS

Section I : Le trafic touristique des citoyens de
la R.D.A. vers l'étranger

Comme pour la plupart des compagnies aériennes du monde³⁶⁵⁾, le tourisme est aussi, pour l'INTERFLUG, le domaine principal de ses services de transport. Selon M. Auswitz³⁶⁶⁾, depuis 1960, plus de la moitié des services de l'INTERFLUG dans le transport international proviennent du transport de touristes. On constate cet essor aussi bien pour le transport touristique organisé qu'individuel. Ce tourisme à l'étranger constituant une exportation invisible, de nombreux pays s'efforcent d'améliorer leur bilan en devises par le tourisme. Le tourisme passif à l'étranger, c'est-à-dire les voyages à l'étranger de ses propres citoyens, peut aussi être avantageux pour un pays, si la productivité du transport effectué par lui est supérieure à celle qui résulterait d'un poste actif dans l'économie du tourisme.³⁶⁷⁾ Tout comme la R.D.A., la R.F.A., la Grande-Bretagne et les Etats Unis ont également un bilan touristique passif.

Nous examinerons dans son ensemble le transport touristique des citoyens de la R.D.A. vers l'étranger, afin de pouvoir en tirer des conclusions sur l'essor global du transport de la R.D.A. en général et sur l'essor de l'Aviation Civile en particulier.

Les voyages touristiques vers l'étranger se font par l'intermédiaire de l'Agence de Voyages de la R.D.A. et de la Fédération Syndicale de la R.D.A. (F.D.G.B.).

A : Développement général

Le tableau 16 donne une vue d'ensemble sur le développement du tourisme de la R.D.A. vers l'étranger, en 1961 et 1966. Ce tableau contient les chiffres globaux des voyages touristiques organisés et indique l'importance du transport aérien.

Tableau 16 : Voyages touristiques organisés et importance du transport aérien (1961-1966) des citoyens de la R.D.A. vers les pays membres du COMECON, Cuba et les pays socialistes asiatiques

<u>Pays de destination</u>	<u>1961</u>			<u>1962</u>		
	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>
U.R.S.S.	32 020	2 876	9,0	29 841	3 543	11,9
Rép. pop. de Pologne	9 612	-	-	16 828	-	-
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	94 913	-	-	140 173	7 500	5,4
Rép. pop. de Hongrie	21 412	2 293	10,7	18 623	2 854	15,3
Rép. soc. de Roumanie	24 466	21 962	89,8	24 873	24 773	99,6
Rép. pop. de Bulgarie	30 593	18 044	59,0	39 803	33 078	83,1
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	2 265	2 235	98,7	20	20	100,0
Rép. pop. d'Asie	90	90	100,0	232	232	100,0
Cuba	-	-	-	-	-	-
TOTAL	215 371	47 500	22,1	270 393	72 000	26,6

<u>Pays de destination</u>	<u>1963</u>			<u>1964</u>		
	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>
U. R. S. S.	31 334	5 490	17,5	32 450	9 848	30,3
Rép. pop. de Pologne	23 655	1 500	6,4	70 625	1 363	1,9
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	153 907	5 500	3,6	342 638	13 598	4,0
Rép. pop. de Hongrie	23 003	9 448	41,1	20 084	4 322	21,5
Rép. soc. de Roumanie	24 020	23 744	98,9	17 639	17 322	98,2
Rép. pop. de Bulgarie	40 192	32 891	81,9	40 006	32 825	82,0
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	10	10	100,0	1 013	1 013	100,0
Rép. pop. d'Asie	374	374	100,0	305	305	100,0
Cuba	-	-	-	65	65	100,0
TOTAL	296 495	78 957	26,6	524 825	80 661	15,4

<u>Pays de destination</u>	<u>1965</u> ¹⁾			<u>1966</u>		
	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>	<u>Tous trans-ports</u>	<u>Service aérien Total</u>	<u>en %</u>
U.R.S.S.	42 845	20 000	46,7	50 531	29 246	57,9
Rép. pop. de Pologne	77 910	1 910	2,4	70 216	2 765	3,9
Rép. soc. de Tchécoslovaquie ²⁾	452 243	18 000	4,0	441 937	13 477	3,0
Rép. pop. de Hongrie	28 145	6 645	23,6	28 619	6 920	24,2
Rép. soc. de Roumanie ³⁾	14 732	14 432	98,0	19 359	18 919	97,7
Rép. pop. de Bulgarie	46 220	37 480	81,1	55 991	48 187	86,1
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	1 663	1 663	100,0	2 810	2 780	98,9
Rép. pop. d'Asie	276	276	100,0	220	220	100,0
Cuba	87	87	100,0	72	72	100,0
TOTAL	669 755	100 493	15,1	669 755	122 586	18,3

1) Pour 1965, il n'y a pas ou peu de données concernant les parts revenant à chaque moyen de transport pour les voyages de weekend et les tours. C'est pourquoi l'on dut, parfois, avoir recouru à certaines estimations partielles.

2) Voyages en paquebot exclus; la navigation fluviale vers la Rép. soc. de Tchécoslovaquie est cependant incluse (1966).

3) Echanges de vacanciers voyageant en bateau inclus.

Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 5.

Il ressort du tableau 16 que le chiffre global des voyages touristiques organisés a plus que triplé de 1961 à 1966. Le plus grand accroissement est enregistré sur les voyages vers la République socialiste de Tchécoslovaquie - presque cinq fois le chiffre de 1961 - et sur les voyages vers la République populaire de Pologne - sept à huit fois le chiffre de 1961. Au cours de la période étudiée, l'importance prise par les transports aériens s'est accrue dans tous les pays, sauf en République populaire de Pologne et en République socialiste de Tchécoslovaquie. Il faut constater la grande part prise par le transport aérien pour les voyages vers la République populaire de Roumanie, la République socialiste fédérative de Yougoslavie et la République populaire de Bulgarie; elle oscille entre 80 % et 100 %. L'augmentation de la part du transport aérien dans les voyages vers l'U.R.S.S. de 9 % (1961) à 57,9 % (1966), est très élevée. Le transport aérien de touristes a baissé d'environ 26,6 % en 1962 à 15,4 % en 1964 et à 15,1 % en 1965. En 1966, on pouvait à nouveau constater une augmentation du transport aérien, qui a atteint 18,3 %.

Les raisons essentielles de cet essor rapide peuvent être résumées dans les constatations suivantes: ³⁶⁸⁾

L'amélioration du standard de vie en R.D.A. et la prolongation des congés:

Le standard de vie de la population s'est élevé ces dernières années ³⁶⁹⁾ et, jusqu'en 1970, il doit s'élever de 119 % à 121 % par rapport à 1965. ³⁷⁰⁾ Cela aura pour conséquence une forte demande de voyages à l'étranger des citoyens de la R.D.A. Le samedi, férié tous les quinze jours, produit pendant les week-ends une augmentation du transport frontalier avec la République socialiste de Tchécoslovaquie et la République populaire de Pologne. La

semaine de 5 jours ouvrables, introduite depuis septembre 1967, ainsi que la prolongation du congé minimum à 15 jours, contribueront à une expansion du tourisme vers l'étranger. Selon M. Auswitz³⁷¹), il est possible de prolonger le congé annuel à 18 jours et de réduire le temps de travail à 40 heures.

Le développement du niveau des prix dans le tourisme vers l'étranger:

La demande en voyages à l'étranger dépend du niveau des prix, qui est relativement élevé dans le cadre du tourisme organisé de l'Agence de Voyages. L'évolution des prix forfaitaires, c'est-à-dire le prix pour le séjour et pour le voyage, est très difficile à fixer sur une période de longue durée. Mais il est à supposer que les prix de transport ne monteront pas. Avec l'introduction du Tarif Unique pour le Transport de Voyageurs par Chemin de Fer du 1er avril 1963 (E.M.P.T.) et du Tarif Unique pour le Transport de Passagers dans le Trafic Aérien du 15 avril 1963 (E.A.P.T.)³⁷²), les citoyens de la R.D.A. virent les prix des transports baisser jusqu'à environ 50 %. Cette baisse ne concernait que les voyages touristiques individuels, tandis que les économies réalisées lors des voyages touristiques organisés reviennent au budget de l'Etat.

Le développement du niveau culturel de la population:

Il suscite l'intérêt de connaître aussi bien des monuments historiques que des régions touristiques. Il est possible aussi que les vacanciers veuillent associer à la visite de Bucarest et de ses curiosités, par exemple, des vacances au bord de la Mer Noire.

La réglementation des visas de la R.D.A. avec l'étranger:

Le développement du tourisme vers l'étranger dépend des dispositions sur les passeports et les visas, délivrés par le gouvernement de la R.D.A. sur la base de réglementations de cet Etat avec l'étranger. Ceci se rapporte surtout aux voyages touristiques privés, soumis à certaines restrictions. A partir de 1964, la remise de visas fut effective, par exemple, pour les voyages en République populaire de Pologne, en République socialiste de Tchécoslovaquie et en République populaire de Hongrie. La présentation d'une simple invitation en provenance de ces pays donne droit à un visa d'entrée et de sortie. Depuis juillet 1967, une invitation n'est plus nécessaire pour aller en République socialiste de Tchécoslovaquie.³⁷³⁾ Selon M. Auswitz, "Il subsiste, néanmoins, encore actuellement, des réglementations de visas assez sévères pour les voyages vers les autres pays socialistes".³⁷⁴⁾ Cette évolution, poursuivie jusqu'en 1980, aboutira à ce que des facilités pour l'obtention de visas pour les Etats membres du COMECON entrèrent en vigueur. On ne peut prévoir jusqu'où ira cette liberté de délivrance de visas. Elle est liée à des facteurs politiques. Dans tous les cas, les simplifications apportées à l'obligations du visa mèneront à un fort accroissement du transport.³⁷⁵⁾

La disposition des devises pour les voyages à l'étranger:

On peut supposer que le gouvernement de la R.D.A. accordera davantage de devises pour les voyages à l'étranger. La possibilité de changer 10 roubles (= 32 marks), par personne, pour des voyages vers l'U.R.S.S., est un fait déjà acquis.

L'extension de l'hôtellerie dans les pays de destination :

Le développement du tourisme vers l'étranger dépend des

capacités d'hébergement et d'hôtellerie dans les pays socialistes. On peut compter sur une plus grande ouverture de régions touristiques et de centres de repos, en particulier en U.R.S.S. Il est à supposer que les stations balnéaires déjà existantes, telles que Sjöfok, sur le lac Balaton, en République populaire de Hongrie, seront développées.

L'élévation de la capacité des moyens de transport publics:

Ces dernières années, la capacité des transports vers l'étranger ne suffisait pas. Il est à supposer que la capacité et la qualité des transports, à savoir la rapidité, la densité et le confort, seront supérieures dans le trafic ferroviaire. Dans les transports aériens, la jonction d'autres aéroports de la R.D.A. au réseau international (comme c'est déjà le cas depuis l'été 1967 pour Leipzig et Dresde, reliées directement à Budapest), ainsi que l'utilisation d'avions plus modernes et plus rentables aboutiront à une amélioration des conditions du tourisme vers l'étranger.

B : Répartition régionale

L'Agence de Voyages de la R.D.A. a entrepris, en 1964, une répartition régionale du chiffre des voyages touristiques organisés vers l'étranger, qui reflète, selon M. Auswitz, approximativement, la répartition des voyages touristiques en avion.³⁷⁶⁾

Le tableau 17 est intéressant en ce qu'il montre principalement la situation des districts de partance, par rapport à l'aéroport de Berlin/Sch. Pour les quatre agences de voyages des districts Nord (Nord, Berlin, Potsdam, Magdebourg), avec une quote-part de 39,1 %, l'aéroport de Berlin/Sch. a une position favorable. Pour les quatre agences de voyages des

Tableau 17 : Répartition du chiffre des touristes vers l'étranger, effectuée par l'Agence de Voyages de la R.D.A., d'après les agences de voyages des districts, pour l'année 1964¹⁾.

<u>Agence de voyages du district</u>	<u>District politique</u>	<u>Part en % du chiffre global</u>
Nord	Rostock, Schwerin, Neubrandenbourg, Berlin	11,6
Berlin	Berlin	15,4
Potsdam	Potsdam, Francfort s/ Oder	8,5
Magdebourg	Magdebourg	4,6
Leipzig	Leipzig, Halle s/Saale	18,0
Dresde	Dresde, Cottbus	19,5
Karl-Marx-Stadt	Karl-Marx-Stadt	10,7
Erfurt	Erfurt, Gera, Suhl	11,7

1) Ce relevé ne tient pas compte des voyages spéciaux à courte distance. Ces voyages sont effectués depuis 1962. Il ne s'agit que de courts voyages à l'étranger, pour lesquels l'Agence remplit les formalités de passeports, et délivre des coupons pour les chambres d'hôtel.

Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 7.

districts Sud (Leipzig, Dresde, Karl-Marx-Stadt et Erfurt), qui ont un chiffre de 55,9 %, l'aéroport de Berlin/Sch. n'est pas propice. Il serait bien plus avantageux de faire partir les touristes de l'aéroport de Leipzig ou de Dresde. Selon M. Auswitz³⁷⁷⁾, une partie des touristes entreprirent des voyages à l'étranger avec des avions affrétés au départ des aéroports de Leipzig, Dresde ou Erfurt. En application de

l'horaire d'été 1967, des vols furent effectués vers Budapest au départ de Leipzig et de Dresde, afin d'annuler cette distinction entre région de partance et aéroport de départ.

Une étude, faite sur l'année 1962, des voyages d'affaires vers l'étranger a établi que la plus grande partie des voyageurs d'affaires (70 - 90 %) allant à l'étranger partaient de Berlin/Sch., tandis que les autres (10 - 30 %) partaient, pour la plupart, de la région industrielle saxonne, c'est-à-dire du périmètre Leipzig, Dresde et Karl-Marx-Stadt.³⁷⁸⁾

Section II : Nature des voyages

A : Voyages organisés

Alors qu'en 1955 s'effectuaient, au départ de la R.D.A., presque uniquement des voyages touristiques organisés, ceux-ci se trouvent maintenant en régression par rapport aux voyages individuels. Le rapport était, en 1962, encore de 23 : 77, mais il passait déjà en 1966 à 43 : 57. Cette évolution laisse, dès à présent, apparaître que les voyages touristiques organisés ne représenteront plus, à l'avenir, la forme essentielle des voyages à l'étranger. L'Agence de Voyages de la R.D.A. estime, malgré tout, qu'en 1970 environ 1 million de personnes prendront part à des voyages organisés à l'étranger.³⁷⁹⁾ Le tableau 18 indique la répartition du revenu total issu des voyages touristiques organisés vers chaque pays socialiste. Les voyages dans les Etats socialistes d'Asie (République populaire de Mongolie, République populaire de Chine, République populaire démocratique de Corée, République démocratique du Vietnam) sont réunis en raison de leur importance moindre.

Tableau 18 : Répartition du revenu total issu des voyages touristiques organisés, effectués par les citoyens de la R.D.A. dans les pays socialistes, de 1964 à 1980 (en %).

<u>Pays de destination</u>	1964	1965	1966	<u>P r é v i s i o n s</u>	
				1968-1970	1970-1980
U. R. S. S.	6,2	6,5	7,5	7...8	7...10
Rép. pop. de Pologne	13,5	11,7	10,5	10..11	9...12
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	65,3	68,1	66,0	64..68	62...66
Rép. pop. de Hongrie	3,8	4,2	4,3	4...5	3... 6
Rép. soc. de Roumanie	3,4	2,2	2,9	2...3	2... 4
Rép. pop. de Bulgarie	7,6	7,0	8,4	7...9	7...10
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	0,2	0,3	0,4	0,3..1	0,5..2
Rép. pop. d'Asie	0,1	0,0	0,0	0,05..0,1	0,05..0,2
Cuba	0,0	0,0	0,0	0,05..0,1	0,05..0,2
Chiffre global	100,0	100,0	100,0	94,4..105,2	90,6..110,4

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 36

Dans le tableau 19 sont fixées les limites maximales et minimales de chacun des pays socialistes. Il est important de déterminer la part prise par le transport aérien dans les voyages touristiques organisés jusqu'en 1980, afin que l'INTERFLUG puisse établir la fréquence de ses vols. La fréquence des vols est déterminée sur la base des parts de transport données pour les années 1961 - 1966, pour tous les moyens de transport, et des tendances dont le développement est à prévoir dans le trafic aérien. Nous le montrerons

dans le tableau, en indiquant, de 1968 à 1980, les variantes maximales et minimales.

Nous passerons brièvement au développement dans chaque pays:

U.R.S.S.: La part prise par le transport aérien a sans cesse augmenté ces dernières années, et se situait, en 1966, autour de 58 %. Ce rapport se développera encore en faveur du transport aérien entre la R.D.A. et l'U.R.S.S., si bien que pour 1970 on peut supposer que les transports aériens représenteront 65 % des transports globaux, et atteindront 57 % à 80 % en 1980.

République populaire de Pologne et République socialiste de Tchécoslovaquie: Pour les voyages touristiques vers la République populaire de Pologne et la République socialiste de Tchécoslovaquie, les chemins de fer et l'automobile resteront les principaux moyens de transport, alors que la part du transport aérien s'élèvera au maximum à 10 %.

Tableau 19 : Evolution de la part prise, dans les transports aériens, par les voyages organisés des citoyens de la R.D.A. vers les pays membres du COMECON, les pays socialistes d'Asie et Cuba, entre 1965 et 1980 (en %).

<u>Pays de destination</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>
U.R.S.S.	46,7	57,9	60-62	62-64	64-66	70-75	75-80
Rép. pop. de Pologne	2,4	3,9	3- 4	4- 5	5- 6	6- 8	8-10
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	4,0	3,0	3- 4	4- 5	5- 6	6- 8	8-10
Rép. pop. de Hongrie	23,6	24,2	25-27	27-29	29-31	34-36	44-46
Rép. soc. de Roumanie	98,0	97,7	97-99	97-99	95-98	90-95	90-95
Rép. pop. de Bulgarie	81,1	86,1	84-86	84-86	84-88	85-90	85-95
Rép. soc. féd. de Yougoslavie	100,0	98,9	98-100	98-100	94-98	90-95	85-95
Rép. pop. d'Asie	100,0	100,0	100	100	100	100	100
Cuba	100,0	100,0	100	100	100	100	100
Chiffre global	15,1	18,3	17-20	18-21	19-23	21-28	23-31

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 37.

Il ne faut pas s'attendre, vu les courtes distances, à un accroissement plus élevé du transport aérien vers ces pays.

République populaire de Hongrie: En 1965 et 1966, seulement 24 % des voyages touristiques vers la République populaire de Hongrie ont été effectués par avion. Cette part s'élèvera jusqu'en 1980 à environ 45 %.

République socialiste de Roumanie: Tout comme ces dernières années (1962-1965), la part du transport aérien se situait entre 98 % et 99 %; ces chiffres doivent rester sensiblement les mêmes. Il est possible aussi que cette part prise par le transport aérien sera en faible régression, par suite de voyages organisés effectués en voitures particulières.

République populaire de Bulgarie: Ces dernières années, la part du transport aérien était d'environ 80 %. Il faut compter dans les années qui viennent une augmentation jusqu'à, tout au plus, 90 %.

République socialiste fédérative de Yougoslavie: Jusqu'à présent, les voyages touristiques en Yougoslavie se sont presque exclusivement effectués par avion. Il faut s'attendre à une régression de la part du transport aérien, au profit du transport en véhicules particuliers.

Démocraties populaires d'Asie: En raison des longues distances, les voyages s'effectueront à l'avenir, comme ils se sont effectués jusqu'à présent, exclusivement par avion.

Cuba: Ces dernières années, les voyages touristiques vers Cuba se sont effectués en grande partie avec le bateau "Völkerfreundschaft" (Amitié des Peuples), et rarement en avion. Les voyages en bateau ne pouvant pas être comptés d'après les pays de destination (par exemple, Cuba), mais

d'après une somme globale donnée par l'agence de Voyages de la R.D.A., on ne peut pas indiquer la part qui revient au transport aérien. Le traité sur le transport aérien, signé le 27 août 1967 entre la R.D.A. et Cuba, prévoit des services aériens entre les deux pays. Il faut s'attendre à un accroissement important, en particulier grâce aux voyages combinés avion-bateau.

B : Voyages non-organisés

Au cours de ces dernières années, les voyages privés vers l'étranger furent préférés aux voyages organisés. Comme nous le disions, le rapport a changé au profit des voyages privés vers l'étranger. Ils reviennent moins chers et laissent une plus grande indépendance (choix de la route, du moyen de transport, de l'hébergement, etc.). La motorisation croissante et l'offre insuffisante de lieux de vacances en R.D.A. encouragent ce développement.³⁸⁰⁾ On peut également dire que les citoyens de la R.D.A. qui avaient toujours passé leurs vacances en R.D.A. avaient participé à un voyage organisé à l'étranger, avant d'entreprendre un voyage privé à l'étranger. A la différence du tourisme organisé, le tourisme privé ne dispose pas de données statistiques précises.³⁸¹⁾ La délivrance de visas, surtout pour la République socialiste de Tchécoslovaquie, la République populaire de Pologne et la République populaire de Hongrie permet de conclure qu'en 1965 environ 350 000 touristes privés se rendirent dans ces pays, avec des moyens de transport fort différents. M. Auswitz³⁸²⁾ suppose que le nombre de touristes privés s'élèvera à environ 1,3 million en 1970 et à plus de 2 millions en 1980. Le tableau 20 nous indique quelle sera l'évolution de la répartition, en prévision du chiffre total des voyages touristiques privés vers les pays socialistes entre 1968 et 1980.

Le tableau 20 ne peut servir que d'orientation, car, pour le tourisme privé, la forme future du développement dépend des réglementations de visas. Mais ces réglementations de l'Etat sont, d'après M. Auswitz, "assujetties à de nombreux facteurs économiques et non-économiques qui ne peuvent être distingués dans les détails sur une période de prévision aussi longue".³⁸³⁾ On ne peut pas se rapporter à des données statistiques précises quant à la part du transport aérien dans les voyages touristiques privés des citoyens de la R.D.A., car on n'a pas pu les appréhender. Mais on peut dire que la part du transport aérien, dans les voyages privés, est inférieure à sa part dans les voyages d'affaires, car le voyageur privé se réfère davantage au tarif plus élevé dans le transport aérien qu'au temps de voyage plus court. Les voyages privés vers les pays extra-européens se feront, vu les longues distances, la plupart du temps par avion. Ceci reste valable aussi pour les voyages vers la République populaire d'Albanie.³⁸⁴⁾ Le tableau 21 indique la part qui revient au transport aérien dans les voyages touristiques privés, vers les pays socialistes, entre 1960 et 1980.

On peut compter qu'en 1970 environ 50 000 à 120 000 touristes privés et qu'en 1980 environ 150 000 à 350 000 partiront à l'étranger en avion.³⁸⁵⁾ Tout pronostic devant se soumettre aux changements, cette affirmation devra être précisée en conséquence.³⁸⁶⁾

Tableau 20 : Répartition prévue du chiffre total des voyages touristiques privés des citoyens de la R.D.A. vers les pays socialistes, entre 1968 et 1980 (en %) ¹⁾.

<u>Pays de destination</u>	<u>1968 - 1970</u>	<u>1975 - 1980</u>
U.R.S.S.	1.... 2	3.... 5
Rép.pop.de Pologne	29....33	26....30
Rép.soc.de Tchécoslovaquie	48....52	43....48
Rép.pop.de Hongrie	12....16	12....16
Rép.soc.de Roumanie	1.... 2	2.... 4
Rép.pop.de Bulgarie	1.... 2	3.... 5
Autres pays	0,1.. 0,5	0,5.. 1
<hr/>		
Chiffre global	92,1..107,5	89,5..109
<hr/> <hr/>		

1) La prévision de cette répartition est basée sur l'évolution au cours des années 1960 à 1965.

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 39.

Tableau 21 : Evaluation de la part revenant au transport aérien dans les voyages touristiques privés des citoyens de la R.D.A. vers les pays socialistes, de 1960 à 1980 (en %).

<u>Pays de destination</u>	<u>Période analysée</u>		<u>Pronostic</u>	
	<u>1960-1962</u>	<u>1963-1965</u>	<u>1967-1970</u>	<u>1975-1980</u>
U.R.S.S.	15	25	30 - 50	40 - 60
Rép.pop.de Pologne	1	1,5	2 - 4	3 - 5
Rép.soc.de Tchécoslovaquie	1	1,5	2 - 4	3 - 5
Rép.pop.de Hongrie	5	8	10 - 15	15 - 15
Rép.soc.de Roumanie	10	15	30 - 50	40 - 60
Rép.pop.de Bulgarie	10	15	30 - 50	40 - 60
Rép.soc.féd.de Yougoslavie	25	25	30 - 50	40 - 60
En dehors de l'Europe	100	100	100	100
<hr/>				
Chiffre global:	2,7	3,2	4 - 8,5	8,2 - 15,6
<hr/> <hr/>				

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 40.

C : Voyages d'affaires

Après avoir examiné le chiffre produit par les passagers des voyages organisés et privés, nous soumettrons à une analyse le chiffre produit par les voyageurs d'affaires. Par voyages d'affaires nous entendons tous les voyages dont les frais sont supportés, non par les voyageurs eux-mêmes, mais par une institution. Comme nous ne pouvons mesurer le degré des relations politiques, économiques et culturelles de la R.D.A., nous analyserons les relations du commerce extérieur et le chiffre produit par les voyages d'affaires.

Mentionnons tout d'abord, en cet endroit, que la R.D.A. occupe la 5ème place dans la production industrielle de l'Europe et la 8ème dans le monde. Plus de 75 % du débit de son commerce extérieur s'effectuent avec les Etats membres du COMECON. Le partenaire le plus important pour son commerce extérieur est l'U.R.S.S., avec laquelle elle réalise 42 % de son commerce extérieur. Avec environ 18 % en 1968, la R.D.A. prit une place de choix au sein du commerce extérieur soviétique.³⁸⁷⁾

Le tableau 22 met un lumière la part importante prise par les voyages d'affaires vers les pays socialistes européens, qui constituent environ 75 % de tous les voyages d'affaires exécutés par avion. Le courant de voyages le plus fort se fait vers l'U.R.S.S. Les courants de voyages vers la République populaire de Pologne et la République socialiste de Tchécoslovaquie sont plus faibles, en raison des distances plus courtes. Il en est de même pour les voyages organisés privés, pour lesquels les avantages du service aérien par rapport aux moyens de transport au sol n'atteignent pas leur pleine efficacité.

Tableau 22 : Voyageurs d'affaires ayant utilisé l'avion pour leurs voyages de la R.D.A. vers l'étranger, de 1960 à 1965.

<u>De la R.D.A. vers:</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
<u>1. Tous les Etats socialistes du monde</u> (Rép. soc. féd. de Yougoslavie et Cuba inclus)	19 349	18 856	21 674	27 904	31 724	39 656
- dont Etats membres du COMECON	17 910	17 572	20 704	26 853	30 245	38 209
- Etats socialistes extra-européens	1 439	1 284	970	1 041	1 479	1 447
<u>2. Etats non-socialistes</u>	10 667	8 635	6 718	10 149	14 705	19 098
- Europe	6 619	5 130	3 870	6 187	8 741	11 552
- Afrique	2 158	1 921	1 560	2 146	2 755	3 734
- Asie et Australie	1 584	1 338	981	1 369	2 527	3 097
- Amérique	306	246	307	447	682	715
<hr/>						
Chiffre global	30 016	27 491	28 392	38 043	46 429	58 754
=====						

Source : T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 10.

En examinant les courants des voyages de 1960 à 1965, on constate, pour la plupart des relations, une tendance nettement ascendante. Ces résultats sont la conséquence inévitable du renforcement du réseau aérien vers les pays socialistes, de l'augmentation de la capacité de transport et de l'accroissement de la rapidité, par l'utilisation d'avions plus modernes. La part du service aérien dans les voyages d'affaires de la R.D.A. vers l'étranger ne peut être qu'estimée. Ceci ressort du tableau 23 qui montre à nouveau les variantes maximales et minimales.

On peut supposer que le nombre des voyages d'affaires sera en progression jusqu'en 1980. Ceci provient essentiellement:

- d'une coopération et d'une division du travail plus approfondies, en particulier entre les Etats membres du COMECON;
- d'une incorporation renforcée des établissements industriels dans l'activité opérationnelle du commerce extérieur;
- d'une collaboration renforcée avec l'étranger;
- de l'amélioration et de l'extension du réseau.

Tableau 23 : Evaluation de la part du service aérien dans le transport des voyageurs d'affaires de la R.D.A. vers l'étranger, de 1960 à 1965 (en %).

Relations de service :

R.D.A. - U.R.S.S.	55 - 85
R.D.A. - Rép.pop.de Pologne	5 - 15
R.D.A. - Rép.soc.de Tchécoslovaquie	4 - 12
R.D.A. - Rép.pop.de Hongrie	30 - 60
R.D.A. - Rép.soc.de Roumanie	55 - 80
R.D.A. - Rép.pop.de Bulgarie	55 - 80
R.D.A. - Rép.soc.féd.de Yougoslavie	50 - 70
R.D.A. - Rép.pop.d'Albanie	70 - 100
R.D.A. - Rép.pop.de Mongolie	70 - 100
R.D.A. - Rép.pop.de Chine	80 - 100
R.D.A. - Rép.pop.dém.de Corée	80 - 100
R.D.A. - Rép.dém.du Vietnam	90 - 100
R.D.A. - Cuba	90 - 100
<hr/>	
Chiffre global	30 - 40
<hr/>	

Source : T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 11.

M. Auswitz croit que la part prévue prise par les pays ou groupes de pays au nombre des voyages d'affaires évoluera jusqu'en 1980 à peu près de la façon suivante:

Tableau 24 : Prévisions jusqu'en 1980 de la part des pays ou groupes de pays dans le nombre des voyages d'affaires de la R.D.A. (en %)

<u>P a y s s o c i a l i s t e s</u>		<u>P a y s n o n - s o c i a l i s t e s</u>	
=====		=====	
<u>P a y s s o c i a l i s t e s e u r o p é e n s :</u>		<u>P a y s n o n - s o c i a l i s t e s e u r o p é e n s :</u>	
	55,7 - 77		13,5 - 21,5
- dont U.R.S.S.	25 - 30	- dont Scandinavie	4 - 7
Rép.pop.de Pologne	4 - 7	Europe occidentale	7 - 10
Rép.soc.de Tchécoslovaquie	3 - 6	Europe méridionale	2,5 - 4,5
Rép.pop.de Hongrie	9 - 12		
Rép.soc.de Roumanie	4,5 - 7	<u>Afrique :</u>	5,5 - 8
Rép.pop.de Bulgarie	7 - 9	<u>Asie et Australie :</u>	3,5 - 7,5
Rép.soc.féd.de Yougoslavie	3 - 6	- dont Proche-Orient	2 - 4
Rép.pop. d'Albanie	1)	Extr.-Orient	1,5 - 3,5
		Australie et Océanie	1)
<u>P a y s s o c i a l i s t e s e x t r a - e u r o p é e n s :</u>	<u>2 - 3,5</u>	<u>Amérique :</u>	<u>0,9 - 1,5</u>
- dont Démocraties populaires d'Asie	1,2 - 2,0	- dont Amérique du Nord et Centrale	1)
Cuba	0,8 - 1,5	Amérique du Sud	0,9 - 1,2

1) Part non calculée en raison de son insignifiance

Source : T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 17.

M. Grenzdörfer³⁸⁹⁾ indique également l'importance de l'utilisation de l'avion pour les voyages d'affaires. En 1961, les voyageurs d'affaires firent l'économie de 364 000 heures et des dépenses d'hôtes en utilisant l'avion au lieu de moyens de communications terrestres. De ces données ressort l'importance qu'atteint l'INTERFLUG dans l'économie de la R.D.A.

Dans ce qui suit, nous passerons à la répartition régionale du tourisme en R.D.A., qui est d'une grande importance, en particulier pour l'élaboration des horaires de l'INTERFLUG.

Chapitre II : LA CONCURRENCE ET LA COORDINATION

AIR-FER

Section I : Comparaison entre le service ferroviaire et aérien

A : Temps de voyage à l'intérieur du COMECON

Le gain de temps dans le service aérien international s'avère beaucoup plus élevé que dans le service intérieur de la R.D.A., comme le montre ce tableau.

Tableau 25 : Comparaison des temps de voyage, en hiver 1969/70, entre le service aérien et le service ferroviaire, de Berlin/Sch. aux capitales des pays du COMECON (en heures)

<u>Vers</u> :	<u>Service aérien avec l'IL-18</u>	<u>Service ferroviaire</u>	<u>Gain de temps avec l'avion 1)</u>
Prague	1,00	7,07	6,07
Varsovie	1,10	8,24	7,14
Budapest	1,45	17,52	16,07
Sofia	2,50	33,43 ²⁾	30,53
Bucarest	2,10	33,35	31,25
Moscou	3,15	29,53	26,38

1) Durée globale du voyage, y compris l'attente du train de correspondance.

2) Via Belgrade

Sources : Plans de vols de l'INTERFLUG (hiver 1969/70); Annuaire des chemins de fer de la R.D.A. (hiver 1969/70).

Par la comparaison du tableau 25, il apparaît clairement que le service aérien offre un gain de temps important sur les lignes Berlin/Sch. - Sofia, Berlin/Sch. - Bucarest et Berlin/Sch. - Moscou.

La durée d'acheminement constitue la majeure partie du temps passé au sol. Ainsi, le transport aérien intérieur, la durée de ces services de liaison, est souvent plus importante que la durée de vol. M. Uhrig³⁹⁰⁾ estime la part du temps d'acheminement sur toutes les lignes à environ 30 % - 45 % de la durée totale du voyage. Ceci a évidemment des répercussions négatives sur le transport aérien intérieur.³⁹¹⁾ On ne peut réaliser une assez importante économie de temps que sur les lignes de Barth et de Heringsdorf.

B : Temps de voyage à l'intérieur de la R.D.A.

Après avoir parlé de la densité des vols de l'INTERFLUG, à l'intérieur de la R.D.A. et à l'étranger, nous comparerons, dans le service intérieur de la R.D.A. et extérieur, les temps de voyage et les tarifs des chemins de fer par rapport à ceux de l'avion.

Tableau 26 : Comparaison des temps de voyage par avion et par chemin de fer sur quelques parcours importants, en hiver 1969/70, à l'intérieur de la R.D.A. (en heures).

<u>Parcours</u>	<u>Voyage par avion</u> <u>AN-24</u>	1)	2)
		<u>Voyage par chemin de fer</u>	<u>Gain de temps avec l'avion</u>
Berlin/Sch. - Dresde	0,45	2,38	1,53
Berlin/Sch. - Leipzig	0,35	1,40	1,05
Berlin/Sch. - Barth	1,00	6,00	5,00
Berlin/Sch. - Heringsdorf	0,50	7,12	6,28
Berlin/Sch. - Erfurt	0,45	2,47	1,53
Dresde - Erfurt	0,45	3,42	2,53
Dresde - Barth	1,15	8,38	7,23
Dresde - Heringsdorf	1,10	9,50	8,40

1) Durée globale du voyage, y compris l'attente du train de correspondance

2) Il convient de soustraire du gain de temps, résultant de l'utilisation de l'avion, un temps de deux heures correspondant à la durée du service de Maison ville-aéroport et aéroport-ville.

Sources : Plan de vols de l'INTERFLUG (hiver 1969/70);
Annuaire des chemins de fer de la R.D.A.
(hiver 1969/70).

Il ressort, du tableau 26, que la durée totale du voyage en avion sur les parcours reliant Berlin/Sch. à Dresde, Leipzig, Erfurt et Dresde - Erfurt n'est que peu inférieur au temps de voyage en chemin de fer, car les gares sont situées au centre des villes, alors que les aéroports se trouvent en dehors des villes.

C : Tarifs aériens et ferroviaires à l'intérieur du COMECON

Tableau 27 : Comparaison entre les prix des voyages par avion et par chemin de fer, en hiver 1969/70, de Berlin/Sch. aux capitales des pays du COMECON.

<u>Vers :</u>	<u>Distance</u>	<u>Distance</u>	1)	2)	<u>Prix du</u>
	<u>E.A.P.T.</u>	<u>E.M.P.T.</u>	<u>Prix du</u>	<u>Prix du che-</u>	
	<u>(en km)</u>	<u>(en km)</u>	<u>voyage par</u>	<u>min de fer en</u>	<u>du</u>
			<u>avion</u>	<u>1ère classe</u>	<u>vôl</u>
			<u>(en marks)</u>	<u>(en marks)</u>	<u>+ -</u>
Prague	264	375	31,50	28,30	+ 11
Varsovie	512	570	61,00	36,80	+ 66
Sofia	1 351 ³⁾	2 441 ³⁾ 1 784	211,00	218,10 ³⁾⁵⁾	- 3
Bucarest	1 353	1 898	161,00	168,80 ⁴⁾⁵⁾	- 4
Moscou	1 595	1 885	167,50	143,70 ⁵⁾	+ 17

1) Demi-tarif au voyage retour pour les citoyens des pays membres de l'E.A.P.T.

2) Prix du billet de 1ère classe par express

3) Via Bucarest

4) Via Belgrade

5) Billet en wagon-lit inclus

Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 30.

L'étude des rapports des deux tarifs, au tableau 27, ne laisse apparaître aucun principe de base. En établissant l'E.A.P.T., on prit garde de ne pas offrir un tarif inférieur à celui des chemins de fer. Sans cette disposition, cela aurait été sans aucun doute le cas sur les lignes Berlin/Sch. - Sofia et Berlin/Sch. - Bucarest. La raison de l'absence d'une coordination entre les deux tarifs réside dans l'utilisation de différents systèmes d'établissement des distances d'une part et du calcul de l'E.M.P.T. par pays d'autre part.³⁹²⁾

D : Tarifs aériens et ferroviaires à l'intérieur de la R.D.A.

Tout comme il existe pour le service aérien des pays socialistes, depuis le 15 avril 1963, l'E.A.P.T.,³⁹³⁾ de même fut mis en place, pour le service ferroviaire, dès le 1er mars 1963, l'E.M.P.T. En ce qui concerne les tarifs ferroviaires, ils sont calculés de façon séparée pour chaque pays. Les taux des tarifs ne restent donc valables que jusqu'à la frontière de l'Etat. Cependant une règle générale et unique consiste dans le fait qu'un supplément de 50 % majore le prix des billets de première classe.³⁹⁴⁾ Le tableau 28 établit la comparaison entre les tarifs voyageurs du service aérien et du service ferroviaire.

Tableau 28 : Comparaison entre les tarifs du service aérien et ceux du service ferroviaire, en hiver 1969/70, dans le service intérieur de la R.D.A. au départ de Berlin/Sch. (en marks).

<u>Vers :</u>	<u>Prix du voyage par avion</u>	<u>Prix du voyage par train</u>	<u>Majoration du prix par avion</u>
Dresde	32.-	17.40	14.60
Leipzig	32.-	16.20	15.80
Erfurt	54.-	25.-	29.-
Barth	49.-	23.40	25.60
Heringsdorf	42.-	22.80	19.20

Source : Plans de vols de l'INTERFLUG (hiver 1969/70);
Annuaire des Chemins de fer de la R.D.A.
(hiver 1969/70).

Comme il ressort du tableau 28, les taux des tarifs sur chaque ligne sont différents. Pour comparer les prix des transports, on a instauré, pour le service aérien, le prix global du transport, à savoir le prix du vol et les taxes d'acheminement correspondantes. La majoration du service aérien se situe entre 14.60 et 29 marks.

Section II : Service "Fleiper" : service combiné
avion-train

A : Services de voyageurs

En 1928 apparut en Allemagne le service combiné avion-train, qui ne donnait droit à aucune réduction. Ce n'est qu'à partir du 1er juillet 1939, avec l'émission de cartes dites Voie - Air, que fut fixée en Allemagne une réduction pour la Prusse orientale, sur les parcours vers Königsberg

(depuis 1945: Kaliningrad) et Memel, c'est-à-dire qu'on accorda une remise de 50 % pour les trajets de chemin de fer et d'avion.³⁹⁵⁾

A la fin des années 1920, jusqu'au début de la seconde guerre mondiale, il y eut également de nombreux plans visant à étendre cette forme de circulation à une échelle internationale. Ces plans furent aussi exposés par la Société des Nations et l'I.A.T.A.³⁹⁶⁾

Dans le service combiné avion-train, on voyait la tâche des chemins de fer comme étant celle d'un service de liaison entre la ville et l'aéroport,³⁹⁷⁾ ainsi qu'en tant que moyen de transport en cas d'irrégularité.³⁹⁸⁾ Ceci n'est pas le cas dans les Transports socialistes.

Par service combiné avion-train, M. Matthäi³⁹⁹⁾ entend une collaboration de ces moyens de transport, établie selon le principe de la division du travail d'une part, et des clients d'autre part.

En R.D.A. fut mis en place depuis le 1er avril 1959 le service "Fleiper", un service combiné avion-train.⁴⁰⁰⁾ Au cours d'une analyse du service "Fleiper" de l'année 1962, M. Matthäi⁴⁰¹⁾ constata que 97,6 % de tous les clients voyageaient durant une période de 6 mois (d'avril à septembre).

Il résultait également de son analyse que 40 % des voyageurs du service "Fleiper" venaient de la région de Dresde, car ils préféraient, sur ce parcours d'environ 500 km jusqu'à la Baltique, entreprendre une partie du voyage en avion, au lieu d'un voyage effectué uniquement en train. Le tableau 29 montre l'évolution du service "Fleiper".

Tableau 29 : Evolution du service "Fleiper" entre 1963 et 1966 en R.D.A.

<u>Voyageurs</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>
Adultes	8 454	11 694	14 079	16 787
Enfants	660	1 103	1 484	2 066
<u>Total</u>	<u>9 114</u>	<u>12 797</u>	<u>15 563</u>	<u>18 853</u>

Source : Internationale Transport Annalen 1968, p. 352.

Le centre d'intérêt économique du service combiné avion-train se porte sur les réductions. L'INTERFLUG accorde dans ce sens une réduction de 10 % sur le prix du vol aux voyageurs du service "Fleiper".⁴⁰²⁾ Avec la mise en place de ce service, l'INTERFLUG vise à obtenir un meilleur coefficient de remplissage des avions sur le trafic intérieur. Pour cette raison, M. Matthäi⁴⁰³⁾ propose, d'autre part, d'accorder des réductions de 33 1/3 % pour les foires de Leipzig et 75 % pour les stages. Il pense que l'INTERFLUG atteindra, par de telles mesures, un plus haut coefficient de remplissage et pourra, par conséquent, baisser ses frais de revient au pass/km. On ne peut pas dire, cependant, qu'avec le service "Fleiper" on améliora le coefficient de remplissage. On peut, par contre, admettre que, grâce aux réductions, un nouveau service est né, qui, dans l'avenir, suscitera le besoin d'effectuer un voyage en avion.

M. Matthäi propose de créer un service combiné avion-train à une échelle internationale, mais surtout et en premier lieu, entre les pays membres du COMECON.

B : Transports de marchandises

M. le Dr. Schweickhardt⁴⁰⁴⁾ compare fort justement le côté technologique du service combiné avion-train pour le transport des marchandises avec deux coureurs de relais, pour lesquels le critère de valeur est de passer et de recevoir le relais le plus rapidement possible.

Il existe en R.D.A. des réglementations entre le service ferroviaire et routier, pour l'exécution des transports des marchandises et englobant également la navigation intérieure.⁴⁰⁵⁾ Comme dans la plupart des pays européens, le service de fret aérien est, en R.D.A., comparable au service international, car, bien que son activité à l'intérieur de la R.D.A. soit en théorie possible, il demeurerait d'une efficacité bien trop insuffisante. Les chemins de fer offrent un transport de marchandises tout aussi satisfaisant en ce qui concerne le temps, les frais, le rendement.⁴⁰⁶⁾

Sur le territoire de la R.D.A., le V.E.B. Deutrans se charge des rôles d'intermédiaire, d'organisateur et de contrôleur pour tous les mouvements de marchandises au-delà des frontières.⁴⁰⁷⁾

A cet effet, il conclut avec l'INTERFLUG des contrats sur l'aéroport, le stockage et le transit des marchandises exportées et importées.⁴⁰⁸⁾ Les marchandises transportées par avion sont actuellement dirigées par le V.E.B. vers l'aéroport de Berlin/Sch. ou vers un autre aéroport. Si cela n'est pas possible pour des raisons d'éloignement, ces marchandises sont transportées par train vers l'aéroport le plus proche, en tant que marchandises rapides.⁴⁰⁹⁾

Un service "Fleiper" au sein de la R.D.A. témoignant d'une faible efficience, comme nous venons de le mentionner, M. Matthäi⁴¹⁰) propose d'établir un tel service, de concert avec les pays socialistes. Il suggère également d'examiner si un service "Fleiper" ne serait pas possible avec les pays non-socialistes.

Chapitre III : LE TRANSPORT DE FRET AERIEN

Le service de fret aérien prend, dans le monde entier, une importance croissante. Pour le service de l'Atlantique Nord, l'accroissement était de 45 % en 1965 par rapport à l'année précédente.⁴¹¹⁾ A la suite d'une étude de l'O.A.C.I., on compte décupler le transport aérien de marchandises, sur le parcours de l'Atlantique Nord, jusqu'en 1975.⁴¹²⁾ La PAN AM fut la première compagnie aérienne à établir, dès juillet 1965, le premier service de fret autour du monde.⁴¹³⁾ En février 1966, l'AEROFLOT établit, avec l'ANT-12, une ligne internationale réservée au fret entre Moscou et Paris. De même que l'on agrandit les aéroports de New York, Londres et Francfort s/Main, afin qu'ils puissent répondre aux exigences du futur service des passagers et des marchandises, on étend les aéroports de Moscou, Prague et Berlin/Sch.

Pour toute la R.D.A., l'aéroport de Berlin/Sch. est, pour le service aérien des marchandises, aussi bien point de départ que terminus pour les Etats socialistes, le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale. L'accroissement annuel du service de marchandises sur l'aéroport de Berlin/Sch. entre 1961 et 1965 était de l'ordre de 17,1%. D'après les données statistiques de l'INTERFLUG, l'aéroport de Berlin/Sch. a enregistré, en 1965, le service de marchandises suivant :

Tableau 30 : Service de fret aérien à l'aéroport de Berlin/Sch., en 1965.

	<u>en tonnes</u>	<u>en %</u>
Expédition	: 2 024,1	31,5
Réception	: 3 577,9	55,7
Transit	: 823,3	12,8
<hr/>		
Total	: 6 425,3	100,0
<hr/>		
Part de l'INTERFLUG	: 4 128,5	64,3
Service Intérieur	: 588,8	9,2

Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 15.

Pour une participation de l'INTERFLUG de 64,3 % du service de marchandises global, celle du service intérieur n'est que de 9,2 %. Ceci montre que, par ses courtes distances, le service intérieur de marchandises est sans importance et ne sert finalement qu'à ⁴¹⁴⁾ pourvoir et décharger le service aérien international.

Section I : L'importance du fret aérien pour les marchandises d'exportation

M. le Professeur Stempniewski ⁴¹⁵⁾ propose que le Ministère des Transports de la R.D.A. fasse transporter, par avion, sur certains parcours, - et davantage qu'auparavant -, des produits déterminés, une sensible pénurie en capacité se faisant ressentir auprès des autres moyens de transport (chemins de fer, transports routiers). C'est pourquoi les

V.E.B. doivent prendre clairement conscience des avantages économiques du fret aérien. La part du service de fret aérien de la R.D.A. est presque exclusivement déterminée par le débit du commerce extérieur des produits propres au fret aérien.⁴¹⁶⁾ La carte 4 montre quel est le courant des exportations au sein de la R.D.A., en direction de l'aéroport de Berlin/Sch., en 1964.

Comme il ressort de la carte 4, les régions de concentration industrielle sont également des centres de transport aérien de marchandises en R.D.A. Il y a ainsi peu de besoins en service de fret aérien au nord et au centre, 85 % du service de fret aérien provenant des districts du sud: Dresde, Karl-Marx-Stadt, Gera, Suhl, Erfurt et Halle.⁴¹⁷⁾ Les régions de Saxe, de Thuringe et de Saxe-Anhalt sont les centres de l'économie de la R.D.A.⁴¹⁸⁾

Le fret aérien exporté est surtout constitué par l'optique de précision, des appareils de radio et de télévision, des instruments de musique et des textiles. Le tableau 31 indique la part revenant aux pays vers lesquels sont exportées ces marchandises.

Il ressort du tableau 31 que la part revenant aux pays membres du COMECON dans le service de fret aérien exporté par la R.D.A., entre 1964 (65 %) et 1980 (61,5 %), subira des oscillations, alors que celle revenant aux pays non-socialistes (1964 : 35 %; 1980 : 38,5 %) devra s'accroître.⁴¹⁹⁾

Carte 4 : Le courant des exportations dans le transport aérien intérieur de la R.D.A. en direction de Berlin/Sch., en 1964.

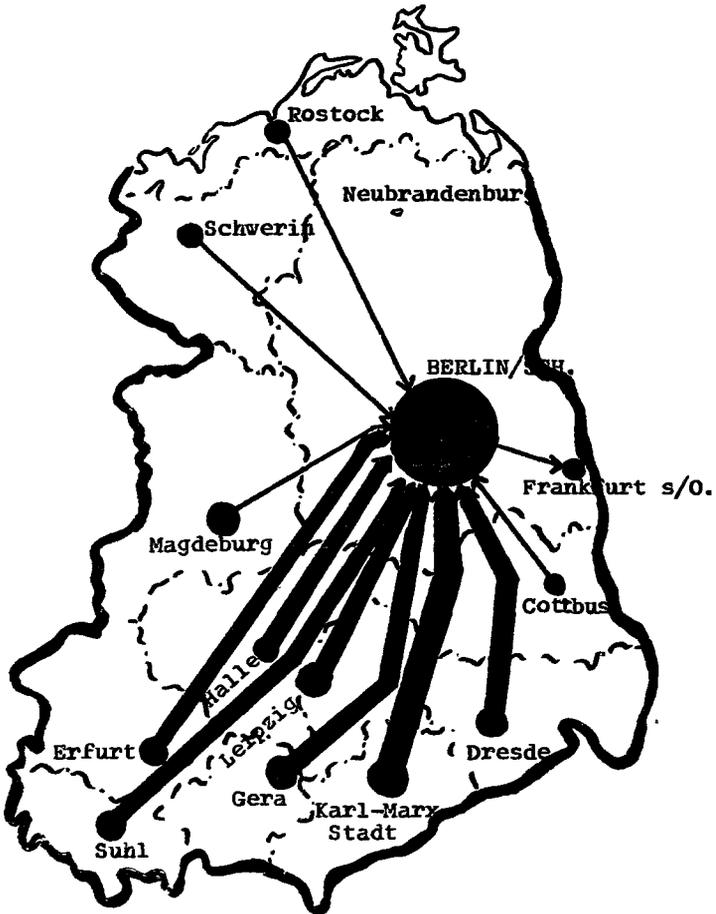


Tableau 31 : Part revenant aux pays membres du COMECON pour l'exportation, par la R.D.A., de fret aérien, entre 1964 et 1980 (en %). ¹⁾

<u>Pays</u>	<u>Période analysée</u>			<u>Pronostics</u>		
	<u>1964</u>	<u>1966</u>	<u>1968</u>	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>
U.R.S.S.	32,5	32,9	32,5	32,5	32,2	32,0
Rép. pop. de Pologne	10,6	10,7	10,7	10,9	10,7	10,7
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	6,7	6,7	6,8	6,9	7,5	7,6
Rép. pop. de Hongrie	3,8	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
Rép. soc. de Roumanie	3,6	3,6	3,5	3,6	3,5	3,5
Rép. pop. de Bulgarie	3,8	3,5	3,3	3,5	3,6	3,7
Chiffre global pour les pays socialistes	<u>65,0</u>	<u>61,3</u>	<u>60,7</u>	<u>61,3</u>	<u>61,5</u>	<u>61,5</u>
Pays non-socialistes	<u>35,0</u>	<u>38,7</u>	<u>39,3</u>	<u>38,7</u>	<u>38,5</u>	<u>38,5</u>

1) Relevé d'après des plans des différentes entreprises du commerce extérieur

Source : W.Z.H.V.D., 11ème année, cahier 3, 1964, p. 551.

Section II : L'importance du fret aérien pour les
marchandises d'importation

L'importation est surtout représentée par les produits alimentaires, les textiles et les produits pharmaceutiques; le tableau 32 montre la part des pays dans l'importation de fret aérien.

Tableau 32 : Part revenant aux pays membres du COMECON pour l'importation, par la R.D.A., de fret aérien, entre 1964 et 1980 (en %)

Pays	Période analysée		P r o n o s t i c s			
	1964	1966	1968	1970	1975	1980
U.R.S.S.	4,3	4,4	4,6	4,7	5,0	5,2
Rép. pop. de Pologne	3,7	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	7,6	7,5	7,3	7,2	6,8	6,6
Rép. pop. de Hongrie	14,0	13,9	13,8	13,7	13,4	13,1
Rép. soc. de Roumanie	11,5	11,3	11,1	10,9	10,6	10,2
Rép. pop. de Bulgarie	21,8	21,6	21,2	20,8	20,2	19,5
Chiffre global pour les pays socialistes	<u>62,9</u>	<u>62,5</u>	<u>61,8</u>	<u>61,1</u>	<u>59,8</u>	<u>58,4</u>
Pays non-socialistes	<u>37,1</u>	<u>37,5</u>	<u>38,2</u>	<u>38,9</u>	<u>40,2</u>	<u>41,6</u>

Source : W.Z.H.V.D., 11ème année, cahier 3, 1964, p. 554.

Du tableau 32, il ressort que la part de fret aérien importé des seuls pays membres du COMECON est sensiblement régulière. La part revenant à la République populaire de Bulgarie - environ 20 % - est très élevée, car, depuis mai 1960, "la ligne de fret des Balkans" assure la liaison entre Berlin/Sch. et Bucarest et exporte vers la R.D.A. des fruits et légumes.⁴²⁰⁾

Une comparaison de la part du fret aérien importé et exporté montre qu'elle n'est sensiblement égale qu'entre la République socialiste de Tchécoslovaquie et la R.D.A., alors qu'elle est très nettement différenciée entre l'U.R.S.S. et la R.D.A. C'est la raison pour laquelle l'INTERFLUG doit examiner, avec les ministères compétents, si d'autres marchandises ne doivent pas être transportées par avion, afin qu'un volume très précieux ne demeure pas inutilisé. Le tableau 33 met en évidence l'évolution du transport aérien de marchandises en R.D.A. depuis 1965.

Actuellement, l'INTERFLUG effectue le transport des marchandises avec des avions pour passagers. Selon M. Fischer et M. Stempniewski⁴²¹⁾, des avions de marchandises étrangers sont aussi utilisés, dans le cadre du service de transport de marchandises, à l'affrètement.

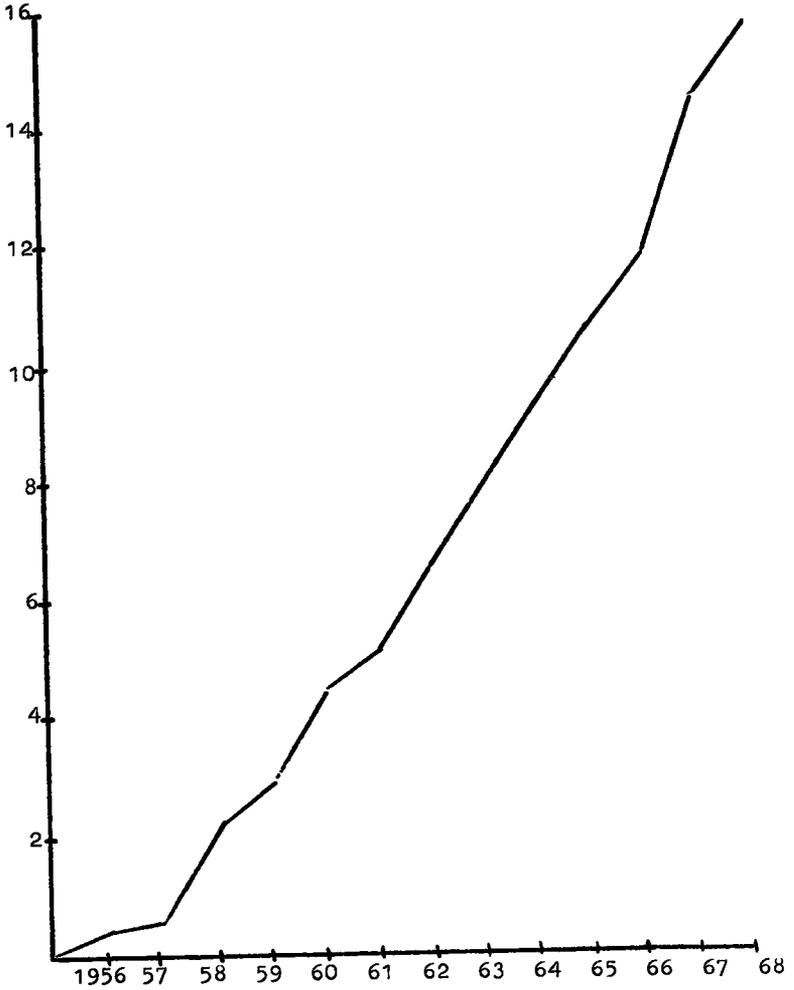
Tableau 33 : Evolution du transport de fret aérien en R.D.A., entre 1956 et 1968.

<u>Année</u>	<u>Quantité transportée</u> en 1000 t	<u>Rendement</u> en 1000 t/km
1956	461	0,4
1957	518	1,7
1958	2,113	2,3
1959	2,805	2,8
1960	4,567	4,7
1961	4,9	5,0
1962	6,4	8,3
1963	7,8	9,4
1964	9,1	11,0
1965	10,4	13,1
1966	11,7	15,8
1967	14,5	21,8
1968	15,8	24,1

Source : T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 66 et 74.

Les constructions et les installations actuelles d'entre-
pôt des marchandises sur l'aéroport de Berlin/Sch. restent
insuffisantes, car le chargement et le déchargement des
bagages, du courrier et des marchandises s'opèrent en grande
partie manuellement.⁴²²⁾ Partant de là, il faut recommander
une étude du "fret aérien" aux autorités suivantes, qui sont
en contact direct avec celui-ci:

Diagramme 3 : Evolution du transport de fret aérien de l'INTERFLUG, entre 1956 et 1968.



- les entreprises d'exportation en tant que producteurs et livreurs des marchandises;
- le Ministère du Commerce Extérieur de la R.D.A.;
- les chemins de fer de la R.D.A. pour les marchandises par express.⁴²³⁾

M. Stempniewski⁴²⁴⁾ plaide pour l'utilisation d'avions réservés uniquement au transport de marchandises et pour des réglementations unifiées qui seraient valables dans les pays du COMECON. Selon M. Stempniewski, le transport aérien ne se développe pas, comme dans les pays non-socialistes, sur le principe de la concurrence, mais sur le principe de la loi économique du développement planifié de l'économie.⁴²⁵⁾ M. Heiland⁴²⁶⁾ est partisan d'une étroite collaboration entre l'INTERFLUG et les organismes du commerce extérieur de la R.D.A. A son avis, l'INTERFLUG devrait participer aux délibérations visant à la conclusion de traités commerciaux internationaux. Il est à supposer que le transport de fret aérien de l'INTERFLUG se développera⁴²⁷⁾ entre les Etats socialistes et non-socialistes; il faut également s'attendre à un élargissement des relations commerciales déjà existantes avec une centaine d'Etats du monde entier.

Chapitre IV : LE TRANSPORT AERIEN DU COURRIER

A partir du 1er août 1950, date de son entrée en activité, le transport du courrier aérien prit un essor très important en R.D.A.⁴²⁸) Les lettres et les cartes postales à destination de l'Amérique, de l'Asie, de l'Afrique et de l'Australie sont pour la plupart déclarées en Poste Aérienne. En considérant dans son ensemble le courrier en provenance de la R.D.A., c'est-à-dire aussi bien les lettres que les cartes postales, les échantillons, les colis et les imprimés, on constate que la part revenant à la Poste Aérienne est faible. Les clients évitent les surtaxes de la Poste Aérienne dès qu'il s'agit d'envois plus importants, et aussi ceux qui ne revêtent pas un caractère personnel. Le tableau 34 montre le service postal aérien de la R.D.A. à destination de l'étranger.

Au cours de l'année 1966, quelque 2000 tonnes de courrier (colis exclus) ont été transportées, depuis la R.D.A., vers leurs pays de destination, par la voie des airs, pendant que plus de 3 500 tonnes ont été acheminées par chemin de fer et par bateau.

Tableau 34 : Le service postal aérien de la R.D.A. vers l'étranger entre 1950 et 1966

<u>Année</u>	<u>Lettres</u> (1000 unités)	<u>Indice</u> (1954=100)	<u>Colis</u> (unités)	<u>Indice</u> (1954=100)
1950	1 086	-	115	-
1952	2 338	95	1 266	16
1954	2 453	100	7 677	100
1965	3 863	158	30 703	400
1958	5 725	234	60 230	784
1960	8 669	354	67 370	877
1962	10 187	416	61 637	802
1964	11 075	452	77 469	1 009
1966	15 872	647	81 147	1 057

Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 20.

Tableau 35 : Courrier expédié depuis la R.D.A. vers les pays européens et extra-européens en 1966 (en t)

<u>Total</u>	<u>Europe</u>	<u>Pays extra-européens</u>
5 729,1	5 001,7	727,4

Par voie aérienne :

2 092,7	1 831,1	261,6
= 36,5 %	= 36,6 %	= 36,0 %

Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 20.

La vitesse étant l'atout majeur de la Poste Aérienne, nous montrerons, à l'aide du tableau 36, la durée moyenne du transport aérien et du transport par chemin de fer et par bateau au départ de Berlin/Sch. vers les villes européennes.

Tableau 36 : Durée moyenne du transport par Poste Aérienne et par poste ordinaire au départ de Berlin/Sch. vers les villes européennes (en heures)

<u>Vers</u> :	<u>Avion</u>	<u>Chemin de fer et bateau</u>
Budapest	2	29
Bucarest	3	36
Helsinki	4	37
Moscou	3	29
Paris	2	17
Stockholm	2	17

Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 21.

Ces temps de transport, donnés par les tableaux 36 et 37, ne reflètent pas la durée globale du transport du courrier, mais uniquement la durée du transport effectif. Dans ces deux comparaisons, le temps que nécessite la préparation de l'expédition du courrier en R.D.A. et sa distribution ultérieure dans les pays de destination n'est pas pris en considération. Dans le tableau 37, celui du transport du courrier de Berlin/Sch. à destination des pays extra-européens, l'avantage du transport par Poste Aérienne est encore plus évident.⁴²⁹⁾

Tableau 37 : Durée moyenne du transport par Poste Aérienne et par poste ordinaire, au départ de Berlin/Sch., vers les villes extra-européennes (en jours).

<u>Lieu de destination</u> :	<u>Avion</u>	<u>Train</u> (au départ des ports européens)
Bombay ¹⁾	1	15
Buenos Aires	1	20
Conakry	1	23
New York	0,5	8
Rangoon ¹⁾	1	28
Rio de Janeiro	1	16
Sydney ¹⁾	2	35
Tokyo	1,5	50

1) Depuis la fermeture du Canal de Suez (5 juin 1967), la durée de transport à destination de Bombay, Rangoon, Sydney et Tokyo est prolongée de 10 jours, les navires devant contourner le Cap de Bonne Espérance.

Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 21.

A côté de la vitesse, la régularité entre aussi en ligne de compte. Ceci apparaît surtout pour les liaisons à longue distance. On compte, en 1968, un total de 540 traversées par bateau de l'Atlantique Nord, tandis que les appareils de la I.A.T.A. y effectuaient 72 331 vols, ⁴³⁰⁾ non compris les vols par charter et les vols réguliers de la compagnie aérienne LOFTLEIDIR. On peut donner des exemples

analogues pour les autres continents, où les liaisons aériennes sont, par leur fréquence et leur densité, largement supérieures aux liaisons par bateau.

Un autre inconvénient des liaisons par bateau, par rapport aux liaisons aériennes, réside dans le fait que souvent les horaires d'arrivée et de départ des navires ne peuvent être respectés. D'autre part, une partie de la navigation maritime est une navigation de croisière, c'est-à-dire que les bateaux n'ont ni horaires ni itinéraires réguliers.

M. Paubel⁴³¹) écrit que l'Administration des Postes de la R.D.A. garde souvent, pendant quelques jours, le courrier à destination des pays extra-européens, parce qu'il n'existe aucun service. Ce n'est pas le cas à l'intérieur de l'Europe car il existe une expédition de courrier une fois ou même plusieurs fois par jour. Le tableau 38 établit une comparaison au départ de Berlin/Sch. en direction de villes européennes.

Il ressort du tableau 38 que la fréquence des liaisons aériennes au départ de Berlin/Sch., vers Moscou (quatre fois par jour), dépasse celle des liaisons ferroviaires. D'autre part, la liaison ferroviaire joignant trois fois par jour Berlin/Ostbahnhof à Copenhague montre l'avantage des chemins de fer, quatre vols hebdomadaires seulement ayant lieu. Cet exemple montre combien l'avantage de la vitesse bien plus grande de l'avion reste limité en raison d'une fréquence moindre. En hiver, ce rapport s'accroît encore à la défaveur du service aérien. C'est pourquoi, en ce qui concerne le service postal de la R.D.A. vers les autres pays d'Europe, nous pouvons conclure que c'est seulement avec une fréquence plus grande que le service aérien égale ou même dépasse les liaisons ferroviaires régulières.

Tableau 38 : Comparaison des liaisons aériennes et ferroviaires hebdomadaires entre Berlin/Sch. et quelques villes européennes (été 1968)

<u>Vers</u> :	<u>Fréquence des liaisons hebdomadaires</u>	
	<u>Train</u>	<u>Service aérien</u> ¹⁾
Budapest	28	13
Helsinki	14	4
Copenhague	21	4
Moscou	14	28
Paris	14	5
Stockholm	14	3
Vienne	14	3

- 1) Remarquons qu'il existe chaque semaine, entre Berlin/Sch. et Stockholm, hormis ces trois liaisons aériennes directes, trois autres liaisons aériennes via Copenhague, soit au total six liaisons aériennes. De même, il existe entre Berlin/Sch. et Helsinki, outre quatre liaisons aériennes directes, trois autres liaisons aériennes via Copenhague, donc, en tout, sept liaisons par semaine. En englobant les lignes aériennes passant par Prague, il existe aussi vers Paris sept liaisons aériennes hebdomadaires, sans compter les liaisons aériennes supplémentaires passant par Bruxelles et Amsterdam.

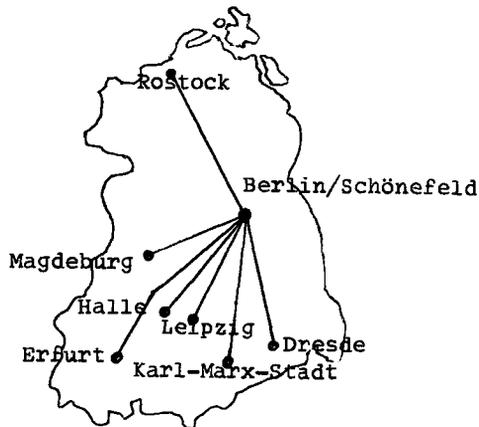
Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 22.

Chapitre V : AUTRES FORMES POSSIBLES DE TRANSPORT AERIEN

Section I : Utilisation de l'hélicoptère dans le service intérieur de la R.D.A.

M. Uhrig⁴³²⁾ examine les possibilités de l'emploi de l'hélicoptère en R.D.A. et prend position contre un réseau largement ramifié. Selon lui, des liaisons entre Berlin/Sch. et Karl-Marx-Stadt, Halle, Magdebourg et Rostock devraient tout d'abord être mises en place car ces villes ne sont pas actuellement reliées au réseau aérien national.⁴³³⁾

Carte 5 : Proposition d'une édification, dans un premier stade, d'un réseau de lignes de communication.



Un service d'hélicoptères de Berlin/Sch. vers Dresde, Leipzig et Erfurt devrait aussi être établi ultérieurement. La carte 5 montre le réseau de lignes de communication, par hélicoptère, en R.D.A., tel qu'il devrait apparaître dans son premier stade d'édification.

Nous sommes d'accord avec M. Uhrig,⁴³⁴⁾ sur le fait qu'il ne serait pas ingénieux de mettre en place un service d'hélicoptères de Berlin/Sch. vers Potsdam, Francfort s/Oder, Cottbus, Schwerin, Neubrandenbourg et Suhl, car les parcours ne dépassent pas 150 km. Si l'on voulait joindre les villes citées dans la carte 5, il résulterait 28 lignes possibles, ce qui ne serait aucunement rentable sur le plan économique.

M. Uhrig énonce que M. Schimkat, au cours d'une session portant sur les transports en juillet 1958 à Dresde, proposa d'établir jusqu'en 1975, en R.D.A., 36 aéroports à courte piste d'envol. Suivant sa proposition, des villes telles que Brenslau, Anklam et Nordhausen devraient aussi constituer des escales.⁴³⁵⁾ De tels projets sont absolument irréalisables, car ils considèrent le service aérien comme indépendant des autres secteurs du transport.

Le principal atout en faveur de la mise en place d'un service d'hélicoptères réside dans le gain de temps par rapport au train et aux autocars. L'emploi des hélicoptères n'est opportun que s'ils atteignent une vitesse supérieure à 220 km/H et si leurs pistes d'atterrissage sont situées dans le centre des villes déjà citées.

Selon M. Uhrig,⁴³⁶⁾ un investissement de 70 millions de marks est nécessaire pour la mise en place d'un service par hélicoptères. Il estime qu'avec un tel service il faut compter une perte de 24 millions de marks par an et en con-

clut qu'un service rapide par hélicoptères entre Berlin/Sch. et d'autres villes de la R.D.A. est souhaitable, mais non rentable sur le plan financier.

Section II : Exploitation d'un transport par dirigeables dans les relations aériennes des Etats socialistes

Selon M. Queck⁴³⁷⁾, on estime, en U.R.S.S., les chances de l'introduction de la navigation par dirigeables. En 1965, se tint à Novosibirsk la première conférence sur la navigation par dirigeables, à laquelle participèrent 185 experts⁴³⁸⁾. A Kiev, Nishni Tegil (Sibérie) et dans une douzaine d'autres villes soviétiques se trouvent des ateliers de construction de dirigeables. Trofinov⁴³⁹⁾ croit à un renouveau de la navigation soviétique par dirigeables.

M. Queck pense que le dirigeable "révolutionnera la navigation commerciale", s'il est largement utilisé à partir de 1985.⁴⁴⁰⁾ Il sera le moyen de transport idéal, si l'on peut accroître sa vitesse à 500 km/h, sa vitesse actuelle de 100-150 km/h km/h étant trop faible. Après la chute du premier Jumbo-Jet, on exigera, selon M. Queck, un appareil plus sûr, c'est-à-dire à hélium. Mais on ne dispose actuellement de l'hélium qu'en très faible quantité. Ce n'est qu'avec la fusion nucléaire de l'hydrogène, que l'on espère obtenir vers le milieu des années 1980, que l'hélium pourra être livré en quantité suffisante et, de plus, à bon marché.⁴⁴¹⁾

Que le dirigeable appartienne au passé ou qu'il connaisse un renouveau, cela dépendra de sa faculté à accomplir des tâches déterminées avec de meilleurs moyens et de façon plus économique.⁴⁴²⁾

Bien que la mise en service de dirigeables ne soit qu'un projet d'avenir, son utilisation apparaît dans les branches suivantes:

- Dirigeables de toutes grandeurs destinés au transport de passagers (50 à 2000 passagers). Ils peuvent être utilisés comme moyens de transport de masse dans le service aérien, ou dans des régions impraticables ou non encore ouvertes au trafic au sol, lorsqu'ils dépasseront 500 km/h;
- Dirigeables destinés au transport de marchandises; ils peuvent transporter, et cela de façon avantageuse sur le plan économique, de grandes quantités de marchandises. (Il est techniquement possible de transporter des charges utiles de 10 000 tonnes et plus). Leur vitesse de croisière devrait s'élever au moins à 200 km/h;
- Dirigeables utilisés dans l'agriculture.⁴⁴³⁾ Ils peuvent être utilisés économiquement dans des travaux avio-chimiques, en agriculture et dans les eaux-et-forêts. Un dirigeable d'une portée de 100 tonnes pourrait arroser artificiellement jusqu'à 50 hectares par heure;⁴⁴⁴⁾
- Dirigeables utilisés dans la Recherche. Utilisation pour les observations météorologiques, les mesures pour les recherches sismiques, etc. Le dirigeable pourrait accomplir la tâche qui incombe à l'Aviation de Travail du secteur Aviation Agricole.⁴⁴⁵⁾ L'Aviation de Travail utilise des hélicoptères qui reviennent 10 à 12 fois plus cher que les dirigeables;

- Dirigeables sanitaires. Au cours d'une catastrophe, ils pourraient servir de "salles d'opération volantes". Le dirigeable sanitaire peut aussi prendre en charge des blessés graves, au moyen de l'échelle de corde, depuis des bateaux en haute mer ou au cours d'accidents de montagne.

M. Queck⁴⁴⁶⁾ propose de construire à des fins expérimentales, dans les années 1970, de petits dirigeables qui seraient utilisés dans la construction et dans le service touristique. Après 1980, des dirigeables à grande capacité seront construits pour un service de masse à bon marché, confortables et assurant toutes les garanties de sécurité.

C'est pourquoi, dans le cadre de la division socialiste du travail, la R.D.A. devrait, encore selon M. Queck, apporter son concours à l'essor de la navigation par dirigeables. Cela pourrait consister en des travaux de recherche ou de développement (moteurs, électronique), ou en la prise en charge de la construction de certains types de dirigeables. De plus, il devrait être fondé, comme en U.R.S.S., où il existe des douzaines de bureaux semblables, un Bureau pour la recherche et le développement de la navigation par dirigeables. Si, d'après M. Queck, les résultats de ce travail apparaissent suffisants, la H.Z.L. devrait alors élever le développement de la navigation par dirigeables sur le plan national et préconiser ensuite une collaboration internationale dans le cadre du COMECON.

T I T R E I I :

L'AVIATION DE TRAVAIL

Chapitre I : L'AVIATION AGRICOLE DANS LES PAYS DU COMECON

Bien que M. Cortes⁴⁴⁷⁾ n'insère pas l'Aviation Agricole, du point de vue économique, dans le transport aérien, car elle n'effectue aucun service visant à déplacer des passagers et des marchandises sur une base commerciale, nous allons néanmoins le faire.

Dans plus de quarante pays de la terre, cent trente millions d'hectares de champs et de forêts sont actuellement traités par avion. Environ 12 000 avions agricoles sont en service. La surface arable traitée par avion dans les pays du COMECON s'étend chaque année. L'aviation agricole revêt ainsi une grande importance en U.R.S.S., quand on pense qu'environ 70 millions d'hectares (1967) y furent traités par avion, ce qui représente plus de la moitié du chiffre mondial.⁴⁴⁸⁾ Le tableau 39 nous montre la superficie traitée ou à traiter (en milliers d'hectares) dans les différents pays du COMECON.

D'après un article publié par le COMECON, les avions furent mis en service dans l'agriculture de la façon suivante: sulfatage (53 %), fumure (38 %), désherbage chimique (6 %) et lutte contre les parasites dans les forêts (3 %).⁴⁴⁹⁾

Dans le monde occidental, le sulfatage par avion tient une place moindre. L'Australie et la Nouvelle-Zélande font exception, car le sulfatage aérien y est devenu, du fait de la forte proportion de prairies et du faible développement de la technique des machines au sol, un facteur important pour l'accroissement du rapport des pâturages.⁴⁵⁰⁾ La flotte de l'Aviation Agricole de la Nouvelle-Zélande se compose de 260 avions et de 8 hélicoptères.⁴⁵¹⁾

Tableau 39 : Superficie traitée ou à traiter dans les différents pays du COMECON

<u>Pays</u> :	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1970 (Plan)</u>
U.R.S.S.	55 100	62 000	135 000
Rép. pop. de Bulgarie	1 280	2 015	3 600
Rép. soc. de Tchécoslovaquie	639	675	2 134
R.D.A.	470	536	1 400
Rép. pop. de Hongrie	320	345	1 150
Rép. pop. de Pologne	200	225	370

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 46; Internationale Transport Annalen 1967, p. 263.

En U.R.S.S., 50 % de tous les travaux de lutte insecticide et de lutte contre les maladies des plantes sont réalisés par avion, 80 % de la surface arable sont désherbés chimiquement, et 100 % des champs de coton sont arrosés par avion. En République populaire de Pologne, la surface arable traitée par avion est réduite, 16 % seulement des surfaces destinées à l'agriculture étant nationalisées. La plus grande partie de l'agriculture est propriété privée. Les superficies sont bien trop petites pour que la mise en service des avions soit rentable. En République populaire de Pologne, on utilise surtout les avions dans la lutte contre les incendies de forêts. Ainsi, 4 appareils de type Jak-12 étaient en service de façon permanente au cours de l'été 1964, pour

le contrôle des régions forestières et des localités dans quatre districts. Durant cette période furent effectués 670 vols de patrouille. Selon M. Krezalek,⁴⁵²⁾ on put, grâce à des vols de patrouille, repérer à temps 80 feux dans des localités et 56 incendies de forêts.

En République populaire de Hongrie, on traite annuellement par avion plus de 200 000 ha de superficie agricole. Presque 50 % de ces travaux concernent la fumure. Il est intéressant de noter que ces travaux ne sont pas réalisés en République populaire de Hongrie par l'Aviation Agricole, mais par des brigades d'aviateurs. Ces brigades restent sur pied toute l'année.

La Commission Permanente pour les Transports du COMECON décida, en novembre 1964, à Bratislava (République socialiste de Tchécoslovaquie), d'un plan d'avenir pour le développement de l'Aviation Agricole. On constate que la superficie traitée par avion, dans les pays socialistes, prendra une extension de 3 à 5 fois plus grande en moyenne, si bien que les avions destinés à l'agriculture traiteront 165 à 175 millions d'hectares de superficie arable.⁴⁵³⁾

Une première conférence des membres du COMECON sur les questions relatives à l'Aviation Agricole eut lieu en février 1960 à Berlin/Sch. Il fut débattu des questions économiques relatives à l'utilisation des avions dans l'agriculture.⁴⁵⁴⁾

Du 26 septembre au 1er octobre 1966 se tint à Varna en République populaire de Bulgarie la 2ème Conférence relative aux questions de l'Aviation Agricole des pays membres du COMECON. Des délégations de spécialistes venus de la République populaire de Bulgarie, de la République socialiste de Tchécoslovaquie, de la R.D.A., de la République

populaire de Pologne, de la République socialiste de Roumanie, de l'U.R.S.S. et de la République populaire de Hongrie y prirent part. Le travail de cette Conférence visait surtout à un échange des expériences faites. Ces expériences furent discutées au sein de groupes de travail, afin que les connaissances générales puissent être appliquées dans chaque pays. Comme suite à la Conférence, il fut proposé à la Commission Permanente du COMECON de développer de nouveaux avions et hélicoptères pour l'Aviation Agricole.⁴⁵⁵) Le tableau 40 montre les types d'avions et hélicoptères utilisés en 1965 dans les différents Etats membres du COMECON.

Le tableau 40 indique que l'ANT-2 est l'avion le plus utilisé dans l'Aviation Agricole des Etats membres du COMECON, suivi par l'ANT-2M, le L-60, JAK-12, PZL-101 et le Z-37, alors que le JAR-18 n'est en service qu'en République socialiste de Roumanie. Les hélicoptères ne sont utilisés que par l'U.R.S.S., à l'exception du MI-1, utilisé aussi en République populaire de Bulgarie. Tout comme en R.D.A., l'Aviation Agricole prend de l'importance dans les Etats socialistes, comme nous l'indique le tableau 40. Il importe à l'Aviation Agricole d'atteindre un meilleur résultat économique, tout en n'utilisant qu'un minimum de main-d'oeuvre et de moyens, et de faire baisser les frais, afin d'obtenir finalement un gain.

Tableau 40 : Types d'avions et d'hélicoptères utilisés,
en 1965, dans les différents Etats du COMECON.

<u>Pays</u> :	<u>ANT-</u> <u>2</u>	<u>ANT-</u> <u>2M</u>	<u>L-60</u>	<u>JAK-</u> <u>12</u>	<u>PZL-</u> <u>101</u>	<u>Z-37</u>	<u>JAR-</u> <u>18</u>	<u>MI-1</u>	<u>MI-2</u>	<u>MI-3</u>
U.R.S.S.	x	x		x				x	x	x
R.D.A.	x		x			x				
Rép.pop.de Bulgarie	x	x				x		x		
Rép.soc.de Tchécoslo- vaquie	x		x			x		x		
Rép.pop.de Pologne	x			x	x					
Rép.soc.de Roumanie	x						x			
Rép.pop.de Hongrie					x					

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 46.

Chapitre II : L'AVIATION AGRICOLE EN R.D.A.

Nous pensons que l'Aviation Agricole, considérée comme partie intégrante de l'INTERFLUG,⁴⁵⁶⁾ est appelée à remplir des tâches et des fonctions importantes, sur lesquelles nous nous attarderons dans ce qui suit.

Depuis 1957, le secteur Aviation Agricole de l'INTERFLUG effectue des vols pour l'agriculture, les forêts et d'autres vols de travail. Par vols de travail, on entend les vols de sauvetage, de transports de grues, les vols pour la recherche géologique, pour les mesures de radio, pour les retransmissions télévisées, pour les prises de vue, pour les recherches en haute mer et les vols publicitaires.⁴⁵⁷⁾

L'avion s'est affirmé comme un bon instrument de travail dans l'agriculture et les eaux-et-forêts et s'implante fermement, depuis lors, dans la technique de travail moderne. Depuis l'emploi des avions, les plantes ne sont plus endommagées par les machines; les avions permettent par exemple des cultures plus denses. Au printemps, l'emploi de machines au sol est rendu très difficile, du fait de la grande humidité qui règne dans les prairies, et on emploie pour cette raison des avions.⁴⁵⁸⁾

Selon M. Mudrack⁴⁵⁹⁾, l'Aviation Agricole prit d'année en année une importance croissante. Elle a une tâche aussi bien économique que politique, que nous ne traiterons pas ici. Les conditions requises pour un emploi rentable des avions dans l'agriculture furent créées avant tout, d'après M. Mudrack, par la transformation de l'agriculture, selon les principes socialistes, sur le territoire de la R.D.A., après la deuxième guerre mondiale. Alors qu'en 1957, la superficie moyenne des champs cultivés était, en R.D.A., de

l'ordre de 15 ha, en 1965 elle dépassait 40 ha. Dans l'agriculture, les tâches de l'Aviation Agricole s'étendent depuis la lutte insecticide contre les moustiques, les taons et autres parasites, jusqu'à la lutte contre les rats des champs. L'utilisation des avions ayant eu également des résultats dans l'action contre les doryphores et dans l'assainissement des étangs destinés à la pisciculture, on prépare actuellement l'utilisation des avions contre les maladies dues aux champignons, dans des champs témoins, à l'aide d'aéro-fongicides appropriés.⁴⁶⁰⁾ Tandis que l'utilisation des avions dans l'agriculture servait principalement, jusqu'en 1962, à la protection des plantes, ils sont surtout destinés, depuis 1963, à la fumure.⁴⁶¹⁾

Tableau 41 : Services de l'Aviation Agricole en R.D.A. de 1957 à 1968 (en 1000 ha)

<u>Année</u>	<u>Fumure</u>	<u>Protection des plantes</u>	<u>Divers</u>	<u>Total</u>
1957	1,0	18,5	-	19,5
1958	9,3	61,5	-	70,8
1959	17,3	91,1	-	108,4
1960	30,4	136,8	0,4	167,6
1961	47,5	208,3	0,5	256,3
1962	88,9	138,2	0,4	219,6
1963	185,9	99,1	0,2	385,2
1964	234,5	186,5	2,3	423,3
1965	233,0	127,8	8,1	469,6
1966	290,0	249,2	10,9	550,8
1967	275,2	201,3	36,8	513,3
1968	308,1	388,5	15,5	712,1(Plan)

Source : T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 22.

Il existe, en tout, quatre bases opérationnelles pour une utilisation dans l'agriculture et dans les eaux-et-forêts. Sur chacune de ces quatre bases peuvent être stationnés vingt avions, c'est-à-dire que la capacité de chaque base est répartie sur deux districts.⁴⁶²⁾

Les avions agricoles sont utilisés seulement quelques mois dans l'année, alors que pendant les autres mois leur emploi est, pour différentes raisons, inutile ou impossible.⁴⁶³⁾

Les travaux de fumure sont exécutés de mars à mai, les sulfatages de juin à août, tandis que la période s'étendant de la mi-août jusqu'en novembre ne permet qu'une utilisation très réduite ou même nulle⁴⁶⁴⁾: 37 % seulement du temps de travail théoriquement possible les jours de service (du lever au coucher du soleil) sont utilisés.⁴⁶⁵⁾ Du point de vue économique, il faut réaliser, dans cette période de l'année, au moins 400 heures productives par avion. Pendant la morte saison, les avions resteront probablement au sol et formeront une unité de réserve. Il est important de garantir pendant la période de grand travail un maximum de disponibilité, donc les répartitions importantes et les révisions générales soient renvoyées à la saison creuse. Le tableau 42 nous permettra de nous faire une idée du nombre des heures de vol productives du L-60 et ANT-2, de 1957 à 1968.

M. Dove⁴⁶⁶⁾ pense que la limitation à 60 départs quotidiens pourrait être élargie, afin d'exploiter à fond la capacité de travail des avions. Il propose également de considérer la possibilité de la complémentarité des équipes, composées de 2 ou 3 pilotes ou mécaniciens, dans l'organisation du service avio-chimique. Il faut, selon lui, insister sur le fait que les pilotes possèdent une solide formation agri-

Tableau 42 : Heures de vol agricole productif des appareils L-60 et ANT-2 entre 1957 et 1968

<u>Année</u>	<u>L-60</u>	<u>ANT-2</u>
1957	55	263
1958	139	96
1959	112	151
1960	107	193
1961	153	211
1962	192	225
1963	225	299
1964	246	305
1965	209	328
1966	335	363
1967	352	412
1968	394	468

Source : T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 7; Informations de l'INTERFLUG

cole⁴⁶⁷⁾, afin d'être pour ainsi dire des "agriculteurs volants".⁴⁶⁸⁾

Les avions du type L-60 et ANT-2 utilisés entre 1957 et 1966 n'ayant pas répondu à ce que l'on exigeait d'eux⁴⁶⁹⁾, on mit également en service, en 1967, le type Z-37. Tandis que l'appareil de type ANT-2 pulvérise 500 kg par vol, le L-60 en pulvérise seulement 360 kg, le Z-37, par contre, peut déverser jusqu'à 600 kg. Dans l'Aviation Agricole, on utilise de nouveaux types d'hélicoptères, tels que le MI-8 en 1967.

On devait, en outre, importer le KA-26, qui est, par rapport à tous les autres appareils déjà utilisés, plus avantageux⁴⁷⁰⁾ et d'une plus grande efficacité. Le tableau 43 indique le nombre d'avions de type L-60, ANT-2 et Z-37 utilisés dans l'Aviation Agricole de 1957 à 1968.

Tableau 43 : Nombre d'avions agricoles de type L-60, ANT-2 et Z-37 en service entre 1957 et 1968

<u>Année</u>	<u>Nombre d'avions agricoles</u>		
	<u>L - 60</u>	<u>ANT - 2</u>	<u>Z - 37</u>
1957	3	2	-
1958	13	2	-
1959	22	3	-
1960	35	5	-
1961	37	6	-
1962	34	10	-
1963	40	16	-
1964	49	22	-
1965	48	23	-
1966	48	22	-
1967	43	22	18
1968	39	24	47

Source : T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 5; Informations de l'INTERFLUG

T I T R E I I I :

PROBLEMES FINANCIERS ET ECONOMIQUES

Chapitre I : LE FINANCEMENT

Section I : Financement dans le système socialiste

Selon M. Gauglitz et M. Dittmar ⁴⁷¹⁾, les finances servent surtout, dans le système non-socialiste, à répartir le revenu national d'après les buts poursuivis par la politique économique de l'Etat et à donner à l'Etat les moyens financiers nécessaires à l'exercice de sa fonction.

L'Etat socialiste, par contre, tire la majeure partie de ses recettes directement des entreprises de l'économie nationalisée et participe ainsi à la répartition primaire du revenu national. Les relations financières dans le cadre du N.O.S.P.L.V. sont exploitées sciemment comme levier économique, pour une vaste édification du socialisme. ⁴⁷²⁾

Un des modes de financement particulier à chaque entreprise consiste dans l'emploi d'une partie des gains (par exemple, le financement pour l'élévation du capital, le financement des fonds réservés aux primes).

Pour le financement extérieur à l'entreprise, les moyens sont mis à la disposition des entreprises par le système de crédit. Ces moyens ne sont que momentanément à la disposition de l'établissement, ils doivent être remboursés au créancier.

Section II : Financement propre et croissance au sein de l'INTERFLUG

Depuis 1969, l'INTERFLUG doit créer elle-même les moyens pour obtenir une régénération plus large. ⁴⁷³⁾ La décision concernant cette production propre des moyens fut prise par le Conseil des Ministres de la R.D.A., en juin 1967. ⁴⁷⁴⁾

Cette décision fixait la responsabilité de l'INTERFLUG pour une régénération plus large. La direction de la comptabilité de la Compagnie fut sensiblement élargie. Elle s'occupe de la direction de nouveaux moyens pour sa régénération et pour le versement des bénéfices au budget de l'Etat. Cette nouvelle comptabilité mène l'INTERFLUG vers une politique qui ne veut que des frais utiles. Mais la création de moyens propres ne signifie pas que la Compagnie doive financer ses investissements uniquement par ses propres moyens. Les prévisions d'agrandissements de la Compagnie doivent être couvertes à environ 30 % par des crédits et 70 % par ses propres moyens.⁴⁷⁵⁾

L'INTERFLUG a trois secteurs, ayant des tâches très différentes. L'Aviation Agricole effectue des travaux pour l'agriculture et des vols spéciaux à des tarifs couvrant les frais. L'Aviation de Transport effectue ses services à des tarifs assurant un bénéfice. Mais ses tâches débordent le cadre d'une compagnie aérienne en ce qui concerne les aéroports. Le troisième secteur, celui des aéroports, auquel est aussi rattachée la Sécurité des vols, est utilisé aussi bien par l'INTERFLUG que par les autres compagnies aériennes. En 1967, 60 % des passagers en partance d'aéroports de la R.D.A. furent transportés par l'INTERFLUG, tandis qu'à seulement 40 % utilisaient d'autres compagnies.⁴⁷⁶⁾

Aussi bien pour l'INTERFLUG que pour les autres compagnies aériennes, le secteur Aéroports effectue des services à des prix qui ne couvrent pas les dépenses pour l'expédition commerciale et technique.

D'après M. Kuhn⁴⁷⁷⁾, les secteurs Aviation de Transport et Aviation Agricole devraient se créer eux - mêmes les moyens pour une régénération, ce qui ne devrait pas être le cas

pour le secteur Aéroports. M. Kuhn énonce, par ailleurs, que l'INTERFLUG n'exécute pas seulement ses propres services de transport, d'agriculture et de vols spéciaux mais qu'en outre elle entretient les installations et les dispositifs correspondants, afin de permettre aux compagnies aériennes d'autres pays d'utiliser les aéroports et les voies aériennes. L'INTERFLUG possède des capitaux d'une valeur totale de plusieurs centaines de millions de marks. C'est pourquoi la Compagnie a pour tâche "de conserver, de faire fructifier et d'utiliser au maximum ces valeurs".⁴⁷⁸⁾

Si les secteurs Aviation de Transport et Aviation Agricole venaient à ne pas atteindre l'objectif fixé par le plan, ils devraient alors, d'après M. Kuhn, en ressentir les conséquences financières. Si le résultat d'un secteur de l'INTERFLUG n'était pas obtenu et qu'il manque les moyens pour investir, ce secteur devrait alors payer les intérêts sur le crédit nécessaire. De cette façon, on arrive à ce que chaque secteur de la Compagnie est responsable, du moins en partie, de la production propre de ses moyens.

Section III : Transport aérien comme fournisseur important de devises

Dans l'économie de la R.D.A., les transports sont, après le commerce extérieur, le deuxième fournisseur de devises⁴⁷⁹⁾ avec un budget d'un milliard de marks.⁴⁸⁰⁾ Le tableau 44 indique la part qui revient aux différents transporteurs et compagnies, c'est-à-dire à chacun des fournisseurs de devises sur le budget des devises dues aux Transports de la R.D.A.

Il ressort du tableau 44, que le budget des devises des Transports prend une place importante dans l'économie de

la R.D.A. L'utilisation des relations du commerce extérieur, ainsi que les relations par le transport extérieur, à savoir le transport de marchandises au-delà des frontières, doit élever le rendement économique et de là se fixer pour but un accroissement maximum du revenu national. Les transports de la R.D.A. ont pour tâche de s'efforcer d'améliorer la rentabilité en devises. L'INTERFLUG réalise des économies de devises pour la R.D.A., car aussi bien les touristes que les hommes d'affaires payent leurs passages en marks, lorsqu'ils utilisent l'INTERFLUG.⁴⁸¹⁾ Sur les lignes non assurées par l'INTERFLUG, ils doivent les payer en devises.

Tableau 44 : Part des différentes branches et compagnies de transport de la R.D.A. au budget des devises en 1965 ¹⁾ (en %)

	<u>Total</u>	<u>Devises non-socialistes</u>	<u>Devises socialistes</u>
Chemins de fer	62,0	48,0	75,0
Economie maritime et portuaire	23,0	40,0	9,5
Transport aérien	3,0	2,4	4,5
Navigaton fluviale	1,7	2,4	0,5
Trafic routier	0,3	0,8	-
Expéditeur Deutrans	4,0	3,4	1,5
Agence de voyages en R.D.A.	5,0	0,8	9,0
Mitropa S.A.	1,0	2,2	-

1) Sont incluses les dépenses provenant de l'affrètement et du transbordement dans des ports étrangers.

Source : Gauglitz, H. et Dittmar, G., op.cit., p. 192.

Chapitre II : LA POLITIQUE DES PRIX

La Réforme de l'Industrie fut achevée en R.D.A., le 1er janvier 1967.⁴⁸²⁾ Cette Réforme ne s'appliquait qu'aux prix des transports à but économique et aux tarifs du fret aérien dans le transport intérieur.⁴⁸³⁾

Auprès du Conseil des Ministres de la R.D.A. fut aménagé un Office Central des Tarifs et des Prix, dont la compétence s'étend à tous les services de communication. Cet Office étudie les questions de principes généraux et coordonne l'élaboration des prix; il lui appartient également d'accorder ou de demander les autorisations tarifaires.

Section I : Transport de passagers

L'Aviation de Transport représente de loin la part la plus importante des recettes de l'INTERFLUG. Le trafic international de ligne est lié aux tarifs de l'I.A.T.A.⁴⁸⁴⁾ N'étant pas membre de l'I.A.T.A., l'INTERFLUG ne peut prendre d'influence directe sur ces tarifs.

M. Schirlitz⁴⁸⁵⁾ indique que les prix à l'affrètement de l'INTERFLUG sont calculés, à l'intérieur de la sphère de l'E.A.P.T., sur la base des tarifs de ligne internationaux.⁴⁸⁶⁾ L'affrètement permettant un coefficient de remplissage de beaucoup supérieur à celui atteint dans le trafic de ligne, le quotient de rentabilité est proportionnellement plus élevé. Le coefficient de remplissage des appareils à l'affrètement de l'INTERFLUG se situait, en 1968, entre 80 et 90 %.

M. Schirlitz⁴⁸⁷⁾ fait apparaître que le revenu de l'INTERFLUG, dans le trafic à l'affrètement, dépasse considérablement celui du trafic international de lignes. Le système tarifaire

du trafic aérien intérieur devrait faire l'objet d'une organisation plus souple, afin que soit atteint le coefficient de remplissage plus élevé.

Le tableau 45 fait nettement apparaître le caractère de non-rentabilité du trafic intérieur. Ceci ne résulte pas seulement du prix de revient élevé de l'appareil du type AN-24, mais encore du coefficient de remplissage insuffisant dans la moyenne annuelle. Les frais ne pouvant être couverts dans le tarif intérieur, les effets en sont très préjudiciables pour le bilan économique global de l'INTERFLUG.

Tableau 45 : Les dépenses de l'INTERFLUG en 1967 dans le trafic international de lignes, d'affrètement, intérieur et de fret aérien.

<u>Transport de passagers</u>	<u>Dépenses (en %)</u>
Trafic international de ligne	82,8
Trafic à l'affrètement	61,3
Trafic intérieur	159,9
Fret aérien	66,9

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1978, p. 47.

Section II : Transport de marchandises

On peut prévoir que le transport de fret aérien par l'INTERFLUG connaîtra, dans les prochaines années, un essor rapide, tenant compte ainsi de l'évolution internationale. La mise en service d'avions de transport de marchandises, uniquement, est un projet. La tâche de la politique des prix sera d'accorder de nouvelles quote-parts pour les marchandises de nature propre au transport aérien. Une

solution devra être trouvée, en étroite collaboration avec les organes de commerce extérieur et les Offices Centraux, pour les prix du service des transports.

Section III : L'Aviation Agricole

L'analyse des frais de mise en service d'avions dans l'agriculture doit être considérée de points de vue différents: il s'agit d'examiner aussi bien les frais de mise en service d'avions agricoles que ceux résultant de la mise en service de machines au sol. Il s'agit, d'autre part, de savoir quelle est l'influence exercée par la mise en service d'avions sur le prix de revient de la production agricole.⁴⁸⁸⁾ Nous ne parlerons que très brièvement de ce problème, puisqu'il se situe à la limite de notre sujet.

L'aviation utilisée dans l'agriculture et la sylviculture de la R.D.A. a pour base des tarifs fixés par le Président du Conseil pour l'Agriculture de la R.D.A., M. le Ministre Ewald.⁴⁸⁹⁾ Le prix de revient de l'Aviation Agricole se situant au-dessus des tarifs payés par les B.H.G. ou par les L.P.G., le Conseil de l'Agriculture de la R.D.A.⁴⁹⁰⁾ verse, depuis le 1er avril 1966, une compensation sur la base de la Réforme des Prix Industriels.⁴⁹¹⁾ Le bénéfice de l'Aviation Agricole est calculé sur un certain taux des dépenses globales. Les tarifs de la mise en service de l'aviation dans l'agriculture et la sylviculture ont été publiés le 10 juillet 1965.⁴⁹²⁾ Le tableau 46 rendra compte de la différenciation des tarifs.

Il résulte d'une étude effectuée par M. Dove⁴⁹³⁾ que les frais de mise en service d'avions pour le fumage aux engrais minéraux se situait, par hectare, à 100 % au dessus de ceux des machines au sol. La mise en service de machines au sol

Tableau 46 : Tarifs de l'Aviation Agricole de la R.D.A. pour la lutte insecticide et herbicide et pour l'ensemencement en 1967

	<u>Etendue</u> (en ha)	<u>Marks</u>
Lutte insecticide	3 1/2	3
Ensemencement	1	6
Lutte herbicide	1	6

Source : Cortes, G. 1, p. 68.

n'est pas subventionnée par le Conseil de l'Agriculture de la R.D.A. C'est la raison pour laquelle les avions agricoles furent mis en service à une telle échelle, d'après M. Schirlitz,⁴⁹⁴⁾ ce qui est indéfendable sur le plan économique.

M. Wilde aussi bien que M. Schirlitz⁴⁹⁵⁾ proposent une modification du système des prix et des tarifs. M. Wilde soulève la question de savoir si les B.H.G. et les L.P.G. sont en mesure de financer, même sans subventions de l'Etat, les services de l'Aviation Agricole. Pour M. Heymann⁴⁹⁶⁾, le problème du prix de revient élevé réside dans le fait que la distance de l'aéroport au lieu d'intervention est trop grande. Chaque minute de service occasionne les mêmes frais, qu'il s'agisse d'un temps de vol improductif ou que l'appareil procède à l'aspersion ou à l'ensemencement. La mise en service ne peut être rentable que si la distance de l'aéroport au champ d'intervention ne dépasse pas 2 km.⁴⁹⁷⁾

La proposition de M. Schirlitz nous paraît de nature à permettre la suspension des subventions de l'Etat

- en accroissant la responsabilité propre des exploitations d'Etat;
- en concluant les accords entre l'Aviation Agricole et les L.P.G. ou B.H.G., non plus sur la base des services rendus (qu'il s'agisse de lutte insecticide ou de fumage), mais sur la base des heures de vol;
- en augmentant les superficies cultivables;
- en appliquant ces propositions et en réduisant progressivement le taux des subventions sur une période de 3 à 5 ans, l'on devrait parvenir à rendre rentable l'Aviation Agricole. Dans les cas cités, les L.P.G. et B.H.G. ne feraient appel aux avions agricoles que si les frais justifient leur intervention, c'est-à-dire s'ils sont égaux ou inférieurs à ceux occasionnés par la mise en service de machines au sol.

Chapitre III : LA FIXATION DES TARIFS

Section I : Tarifs de l'I.A.T.A. et les raisons de leur non-application en R.D.A. et dans les pays socialistes

Nous ne nous attacherons pas ici aux origines de l'ancienne International Air Traffic Association ni à la Conférence de Chicago, à la création de l'I.A.T.A. et à ses buts ou aux Accords de Bermuda, ces questions ayant été étudiées par ailleurs.⁴⁹⁸⁾ Nous examinerons plutôt les raisons pour lesquelles la compagnie aérienne de la R.D.A. (comme celles de l'U.R.S.S., de la République populaire de Chine, de la République populaire de Mongolie, de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire de Hongrie et de la République populaire d'Albanie) n'est pas membre de cette organisation mondiale⁴⁹⁹⁾ et applique aux passagers et aux marchandises ses propres tarifs.

M. Franke explique: "L'I.A.T.A. se caractérise comme un cartel réunissant des entreprises de transport aérien juridiquement indépendantes à fin d'une réglementation uniforme de certaines questions économiques. Le but de cette union est d'abattre économiquement tous les "tiers" et d'assurer au moyen d'accords tarifaires entre les membres - en poursuivant la lutte concurrentielle en d'autres domaines (appareil, service au sol, etc.) - des profits de monopole. Il existe entre les différentes entreprises des intérêts parfois très contradictoires, dus à leur situation économique"⁵⁰⁰⁾. M. Franke affirme qu'en pays non-socialistes les lois économiques de la société non-socialiste se reflètent dans les prix des transports.⁵⁰¹⁾ La forme du capitalisme monopole d'Etat dans le trafic aérien se caractérise par une imbrication

cation réciproque des entreprises de transport et de l'Etat.⁵⁰²⁾

Le but de cette interaction est, toujours d'après M. Franke, de préserver le pouvoir du capital financier et d'assurer le profit des monopoles. Les relations économiques sont particulièrement complexes dans le cadre international. D'après M. Cortes, les prix des transports en pays socialistes n'ont pas pour objet l'obtention de profits de monopoles, mais - comme toute l'économie socialiste - la satisfaction croissante des besoins de la population.⁵⁰³⁾

Les tarifs de l'I.A.T.A. ont cependant quelque importance aussi pour l'INTERFLUG, celle-ci aspirant à étendre son réseau au-delà du camp socialiste. Ce domaine est desservi principalement par des compagnies aériennes de l'I.A.T.A. C'est pourquoi, d'après M. Franke,⁵⁰⁴⁾ il est utile pour l'INTERFLUG d'appliquer sur ces lignes - aussi bien sur le plan financier que sur celui de l'organisation - les tarifs de l'I.A.T.A. Pour cette raison, ce sont les tarifs de l'I.A.T.A. qui ont été mis en vigueur pour tous les transports dépassant la zone des membres de l'E.A.P.T. ou de l'E.A.G.T.

Dans les pays socialistes, la CSA et la LOT font partie de l'I.A.T.A. Elles possèdent le droit de veto si la fixation des tarifs ne correspond pas à ce qu'elles en attendaient. Selon M. Cortes, "les autres pays socialistes ont également la possibilité, par intermédiaire de la CSA et de la LOT, d'intervenir dans la fixation des tarifs de l'I.A.T.A."⁵⁰⁵⁾

Avant d'en venir à ces tarifs, nous examinerons brièvement les raisons de la non-application des tarifs de l'I.A.T.A. à l'intérieur des pays socialistes. M. Franke explique: "Le principe, en usage depuis des dizaines d'années, suivant

lequel le prix du transport est calculé à l'aide d'une formule faisant intervenir des taux fixes et certains critères (ex. : taux du tarif - Pfennig/km x distance/km = Prix/Pf), ne trouve pas d'application auprès de l'I.A.T.A. Les prix sont formés au contraire, pour de nombreuses lignes importantes, à partir de tarifs différents, sur observation de règles fixées par l'I.A.T.A. Ces règles sont suffisamment embrouillées pour permettre diverses tractations.⁵⁰⁶⁾ M. Franke conclut que sur les parcours où le gain de temps apporté par l'avion est minime, en vertu soit de la situation géographique, soit du réseau ferroviaire existant, les prix de vol ne dépassent guère les prix des chemins de fer. Dès que la mise en service de l'avion devient plus importante, l'on assiste cependant à une forte différenciation des prix.⁵⁰⁷⁾ La politique socialiste des transports exige de tenir compte des principes socialistes, également lors de la formation des prix. Des prix et des taux propres sont nécessaires dans le système socialiste, comme le soutien de la spécialisation et de la coordination planifiée et proportionnelle des économies du camp socialiste ne peuvent pas exécuter les prix existants.⁵⁰⁸⁾

Le passage des prix de transport non-socialistes aux prix socialistes est assez compliqué. Aujourd'hui encore - malgré la Réforme des Prix Industriels⁵⁰⁹⁾ - les prix des transports à l'intérieur de la R.D.A. portent de sensibles caractéristiques non-socialistes. C'est le cas également dans les autres pays socialistes. Il était possible de mettre sur pied un propre système tarifaire socialiste, parce que la concurrence de compagnies aériennes non-socialistes était absente dans les pays socialistes.

Section II : Système de l'E.A.P.T./E.A.G.T.

A : Conférences d'aménagement (1961 à 1963)

Il fut décidé en février 1961, lors d'une conférence des représentants des compagnies aériennes socialistes à Moscou, d'élaborer des tarifs uniformes pour les transports aériens entre les pays socialistes.⁵¹⁰⁾ M. Heiland avait demandé, dès 1959, un système tarifaire "correspondant à notre réalité sociale".⁵¹¹⁾ Les participants à la Conférence de Moscou décidèrent de charger la République populaire de Hongrie de l'élaboration du tarif passager de la R.D.A., et de celui du fret. La Communauté de travail "Tarifs de Transport Aérien dans le cadre du COMECON" fut créée en R.D.A. au sein du H.Z.L.

Les experts des problèmes monétaires des pays socialistes se réunirent en octobre 1961, afin d'éclaircir les questions de compensation. La première session des compagnies aériennes socialistes eut lieu à Berlin/Sch., avec la participation des délégations des pays suivants:

U.R.S.S.

R.D.A.

République populaire de Bulgarie

République populaire de Hongrie

République démocratique du Vietnam

République populaire de Chine

République populaire démocratique de Corée

République populaire de Mongolie

République populaire de Pologne

République socialiste de Roumanie

République socialiste de Tchécoslovaquie

Une deuxième session se tint en novembre 1962, à Bucarest, avec la participation de tous les pays représentés à Berlin/Sch., excepté la République populaire de Chine et la République populaire démocratique de Corée. Les Etats socialistes se mirent d'accord, en février 1963, sur la manière de procéder aux compensations.⁵¹²⁾ La troisième session se tint en mars 1963 à Budapest, où il fut décidé des nouveaux tarifs,⁵¹³⁾ à savoir l'E.A.P.T. et l'E.A.G.T.

L'entrée en vigueur de l'E.A.P.T. fut effective le 15 avril 1963, celle de l'E.A.G.T. suivit le 1er juillet 1963.⁵¹⁴⁾ Tous deux garantissent une réduction de 50 % aux ressortissants de ces Etats.⁵¹⁵⁾

Tous les Etats représentés à Berlin/Sch. - à l'exception de la République populaire de Chine - participèrent à cette session de Budapest. L'accord de l'E.A.P.T. est ainsi appliqué par l'U.R.S.S., R.D.A., République populaire de Bulgarie, République populaire de Hongrie, République démocratique du Vietnam, République populaire de Chine, République populaire démocratique de Corée, République populaire de Mongolie, République populaire de Pologne, République socialiste de Roumanie et République socialiste de Tchécoslovaquie. L'accord de l'E.A.G.T. est appliqué par les mêmes Etats, excepté la République populaire de Pologne et la République socialiste de Roumanie.

M. Franke⁵¹⁶⁾ souligne que la République socialiste fédérative de Yougoslavie et Cuba n'ont pas souscrit à ces accords, mais que tous les pays ont la possibilité d'adhérer, en temps voulu, aux accords tarifaires.

L'E.A.P.T. et l'E.A.G.T. partent de l'hypothèse que toutes les entreprises de transport aérien se basent, pour les mêmes services, sur le même taux non commercial pour les passa-

gers et les bagages. Avant d'en venir aux tarifs de l'E.A.P.T./E.A.G.T. et aux droits payés sur les aéroports, nous examinerons la procédure de compensation entre les Etats socialistes.

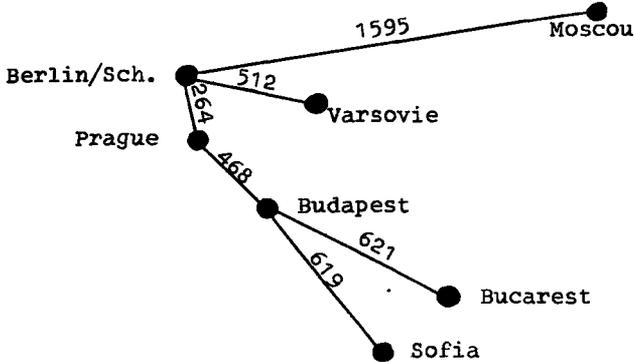
B : Procédure de compensation

Les compensations s'effectuent sous la forme du "clearing", c'est-à-dire d'échange sous exclusion de numéraire. Ces compensations sont basées sur des cours de change, différents selon qu'il s'agit de services commerciaux ou non commerciaux. Ces cours non commerciaux entre les pays socialistes ont pour but d'égaliser les différences entre la parité de l'or et la parité du pouvoir d'achat.⁵¹⁷⁾ Les compensations entre les pays socialistes s'effectuent, sur la base de l'Accord de février 1963, de la manière suivante:

- pour le transport de passagers et de bagages à un cours non commercial: 1 rouble = 3,20 marks
- pour le transport de marchandises: 1 rouble = 2,47 marks

Il convient de remarquer en outre ici que la conversion de monnaie tarifaire et de monnaie nationale à l'intérieur de la R.D.A. s'effectue à un cours interne de compensation de 1 rouble = 4,67 marks. On se propose d'atteindre, par, là une réduction des importantes contributions de soutien à la charge du budget de l'Etat, et résultant du niveau particulièrement bas des tarifs. L'E.A.P.T. et l'E.A.G.T. sont différents, comme le montre le tableau 47.

Diagramme 4 : Distances à grand rayon, d'après les tarifs E.A.P.T. et E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON (en km).



Les prix du transport d'après l'E.A.P.T. et le taux normal du fret d'après l'E.A.G.T. seront illustrés par les deux diagrammes suivants.

Diagramme 5 : Tarifs passagers d'après l'E.A.P.T. de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON

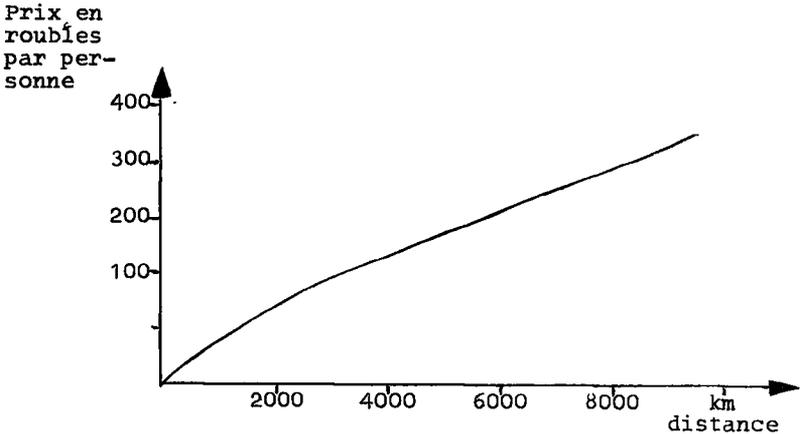
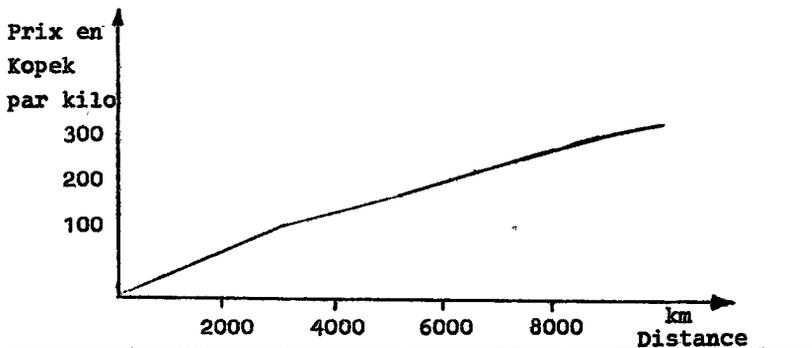


Diagramme 6 : Taux normal du fret aérien d'après le tarif de l'E.A.G.T. de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON



Le facteur "distance" est cependant traité de manière similaire dans les deux systèmes.⁵¹⁸⁾

Les membres de l'E.A.P.T. et de l'E.A.G.T. appliquent la distance à grand rayon, les responsables du transport ayant alors intérêt, selon M. Franke, "à effectuer leurs services à moindre frais, puisqu'ils ne peuvent exercer d'influence sur la distance faisant l'objet de la compensation".⁵¹⁹⁾

La distance à grand rayon est illustrée par le diagramme 4.

1^o : Tarifs de l'E.A.P.T.

L'entrée en vigueur des tarifs E.A.P.T., le 15 avril 1963, entraîna dans les pays membres de l'E.A.P.T., des réductions de tarifs échelonnées de façon dégressive suivant la distance.⁵²⁰ Le tableau 47 offre une comparaison des tarifs entre Berlin/Sch. et quelques capitales socialistes avant et après l'entrée en vigueur de l'E.A.P.T.

Tableau 47 : Comparaison des tarifs entre Berlin/Sch. et les capitales des Etats membres du COMECON avant et après l'entrée en vigueur de l'E.A.P.T. (en roubles)

<u>Vers</u> :	<u>T a r i f</u>		<u>Distance</u> (en km)	<u>Taux au km</u> <u>avant</u>	
	<u>avant l'E.A.P.T.</u>	<u>E.A.P.T.</u>		<u>l'E.A.P.T.</u>	<u>E.A.P.T.</u>
Prague	26,46	20,60	264	0,100	0,078
Varsovie	41,85	39,84	512	0,081	0,077
Budapest	59,85	55,24	732	0,081	0,075
Sofia	96,84	95,06	1351	0,072	0,070
Bucarest	105,84	95,18	1353	0,078	0,070
Moscou	132,75	109,70	1595	0,085	0,070

Source : T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 41.

Comme le montre le tableau 47, il n'existait aucune régularité dans l'établissement des tarifs avant l'existence de l'E.A.P.T. C'est ainsi qu'un même taux tarifaire était en vigueur sur les lignes Berlin/Sch. - Varsovie et Berlin/Sch. - Budapest; tandis que sur Berlin/Sch. - Bucarest et Berlin/Sch. - Sofia, les taux étaient différents, malgré des distances équivalentes. L'E.A.P.T. mit en pratique le principe d'appliquer les mêmes prix pour les mêmes services. D'autre part, la fixité des tarifs socialistes offre un

avantage, ce qui n'est pas le cas, nous l'avons vu, des tarifs de l'I.A.T.A.⁵²¹⁾

La nature variée des objets transportés et la diversité des techniques de transport qui en résulte entraînent une différenciation des tarifs de fret et de passagers.⁵²²⁾ Les frais de transport diminuent en rapport inverse de la distance et par unité de distance.

Comme on peut voir dans le tableau 48, il a été établi une gradation dégressive pour les deux tarifs. Ce n'est cependant pas le cas pour certaines liaisons, comme par exemple pour Berlin/Sch. - Sofia et Berlin/Sch. - Bucarest, les tarifs aériens dépassant autrement ceux des chemins de fer.⁵²³⁾

Remarquons ici que les tarifs de l'I.A.T.A. se réfèrent toujours à une ville ou à un territoire urbain, même s'il possède deux ou trois aéroports. Berlin constitue une exception. Toutes les compagnies aériennes régulières (PAN AMERICAN, AIR FRANCE, BRITISH EUROPEAN AIRWAYS), dont les appareils se posent à Berlin/Tempelhof ou Berlin/Tegel, sont membres de l'I.A.T.A.: elles appliquent donc les tarifs de l'I.A.T.A. Le tarif Berlin/Tempelhof ou Berlin/Tegel (Berlin-Ouest) - Prague (par la R.F.A.) est ainsi de \$ 29,40 tandis que l'E.A.P.T. ne prescrit, au départ de Berlin/Sch., que \$ 22.90. Il faut ajouter que le passager venant de Berlin - Ouest doit payer \$ 1.25 pour un visa de transit lui permettant d'atteindre Berlin/Sch.⁵²⁴⁾

Tableau 48 : Gradation des taux tarifaires d'après la distance dans l'E.A.P.T. et l'E.A.G.T.

<u>Distances</u> (en km)	<u>Prix du</u> <u>vol</u> (en roubles)	<u>E.A.P.T.</u> (kopek/ Pkm)	<u>Index</u>	<u>E.A.G.T.</u> (kopek/ kg/km)	<u>Index</u>
1 - 500	39,0	7,8	130	0,048	120
500 - 1000	74,0	7,0	117	0,044	110
1001 - 1800	122,0	6,0	100	0,040	100
1801 - 3000	182,0	5,0	83	0,036	90
3001 - 5000	272,0	4,5	75	0,032	80
5001 - 8000	392,0	4,0	67	0,028	70
au-dessus de 8000		3,5	58	0,026	65

Source : T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 27; Cortes, G. 1, p. 23.

Le calcul du tarif normal sur la ligne Berlin/Sch. - Moscou s'effectue de la manière suivante :

Berlin/Sch. - Moscou = 1595 km
 jusqu'à 500 km = 39.-
 (1000 - 500 km) = 500 km x 0,07 = 35.-
 (1595 - 1000 km) = 595 km x 0,06 = 35.70
107.70 roubles
 =====

Pour le trajet de Berlin/Sch. à Moscou, les passagers dont l'Etat n'appartient pas à l'E.A.P.T. acquittent 107.70 roubles, tandis que les ressortissants des Etats y appartenant règlent 54.85 roubles, soit 176.- marks.⁵²⁵⁾

a) Tarif de transit

L'I.A.T.A. base ses calculs sur les distances à grand rayon, c'est-à-dire sur la liaison la plus courte entre les points de départ et d'arrivée d'une ligne aérienne.⁵²⁶⁾ Le voyageur peut dévier de cette ligne d'un maximum de 20 %, c'est-à-dire qu'il peut inclure, dans son parcours, des localités ne se trouvant pas sur la ligne directe. Il a donc la possibilité d'effectuer une interruption de parcours à toute escale commerciale. En outre, le passager peut recourir aux services de plusieurs compagnies aériennes socialistes ou non-socialistes.

Peuvent être pratiqués les tarifs E.A.P.T. sur une ligne, les tarifs de l'I.A.T.A. sur une autre: par exemple Berlin/Sch. - Prague d'après l'E.A.P.T., Prague - Le Caire d'après le tarif de l'I.A.T.A.⁵²⁷⁾ Nous calculerons, en nous servant de deux exemples (tableau 49 et 50), les tarifs au départ de Berlin/Sch.

Tableau 49 : Tarif de transit de Berlin/Sch. vers Beyrouth

Berlin/Sch.	- Beyrouth	2542 miles (dévi-ation de 20 % incluse)
Berlin/Sch.	- Prague	169 miles
Prague	- Budapest	292 miles
Budapest	- Rome	508 miles
Rome	- Athènes	657 miles
Athènes	- Istamboul	345 miles
Istamboul	- Beyrouth	614 miles

Source : Cortes, G. 1, p. 42.

Le tarif du trajet direct simple de Berlin/Sch. vers Beyrouth (2542 miles) monte à \$ 207,20, soit 871 marks. Le parcours de Berlin/Sch. à Beyrouth via Prague, Budapest, Rome, Athènes, Istantoul, dépassant de 43 miles la déviation de 20 %, le passager devra payer un supplément de 5 %, c'est-à-dire:

	\$ 207.20		
+ 5 %	\$ 10.36		
	<u>\$ 217.56</u>		
arrondi :	<u>\$ 217.60</u>	converti :	913.90 marks
		arrondi :	914.- marks
			=====

Si la déviation dépasse 20 % du parcours direct, il est perçu un supplément échelonné en proportion de l'importance de la déviation.⁵²⁸⁾

Tableau 50 : Suppléments perçus lors de déviations du parcours direct à l'intérieur du COMECON

<u>Déviatiion kilométrique</u> (en %)	<u>Supplément au tarif direct</u> (en %)
au-dessus de 20 à 25	5
au-dessus de 25 à 30	10
au-dessus de 30 à 35	15
au-dessus de 35 à 40	20
au-dessus de 40 à 50	25

Source : Franke, P. 1, p. 123.

Pour se rendre de Berlin/Sch. au Caire, le passager peut choisir les voies aériennes suivantes se trouvant en deçà de la déviation de 20 %.

Tableau 51 : Possibilités de vol de Berlin/Sch. au Caire sans supplément de déviation

Berlin/Sch.	- Le Caire direct	1933 miles
Berlin/Sch.	- Prague - Le Caire	1933 miles
Berlin/Sch.	- Nicosie - Le Caire	1937 miles
Berlin/Sch.	- Prague - Rome - Athènes - Le Caire	2110 miles

Source : Cortes, G. 2, p. 42.

La distance de Berlin/Sch. au Caire étant, avec une déviation de 20 %, de 2319 miles, aucun supplément n'est perçu. Ce tarif est valable aussi bien pour Berlin/Sch. que pour les aéroports de Berlin/Tempelhof et Berlin/Tegel (Berlin - Ouest) au Caire.

b) Tarifs réduits dans le transport de passagers

C'est l'I.A.T.A. qui donna l'exemple, pour l'essentiel, du système de réductions tarifaires.⁵²⁹⁾ Les compagnies aériennes socialistes veulent atteindre ainsi, tout comme les compagnies non-socialistes, un plus haut coefficient de remplissage de leurs appareils.⁵³⁰⁾ Nous les examinerons brièvement:

- Une réduction de 5 % sur l'aller-retour est accordée dans le transport international, si le retour s'effectue vers le point de départ. La ⁵³¹⁾ réduction est de 10 % dans le transport intérieur.

Une réduction est accordée aux enfants pour des raisons sociales. Les enfants jusqu'à deux ans révolus, ne paient ainsi que 10 % du tarif pour adultes. Ils n'ont cependant pas droit à une place assise, ni à des bagages non taxés. Les enfants de moins de 12 ans doivent payer 50 % du tarif pour adultes. Ils ont le droit d'avoir une place assise et des bagages non taxés.

- Il est accordé des réductions de groupe, lorsque le but ou l'objet du voyage est de caractère collectif. Les groupes de 10 à 14 personnes obtiennent une réduction de 5 % sur le prix normal, ceux de plus de 15 personnes une réduction de 10 %. Le groupe peut prendre place à bord d'appareils différents, même s'ils appartiennent à diverses compagnies, par exemple l'INTERFLUG et la CSA.
- Les guides accompagnant un groupe de 10 à 14 personnes obtiennent une réduction de 50 %. Le passage du guide est gratuit lorsque le groupe dépasse 15 personnes.
- Des réductions sont accordées aux étudiants inscrits depuis au moins 1 an auprès d'une université étrangère. Chaque étudiant obtient une réduction de 25 % au départ de la R.D.A., de 30 % pour l'Inde et le Pakistan. Cette réduction est accordée aussi bien sur le passage simple que sur l'aller-retour. Elle ne peut cependant être accordée qu'entre le pays de son domicile et le pays où il poursuit ses études. ⁵³²⁾
- Les tarifs spéciaux sont des tarifs temporaires d'une validité de 17, 21 ou 23 jours. Ils dépen-

dent très souvent, en outre, d'une durée de séjour minimale. Il a été publié ainsi, pour la ligne Berlin/Sch. - Le Caire, un tarif spécial de 1115 marks plus bas que le tarif aller-retour. C'est le tarif dont fait usage l'ASTA,⁵³³⁾ qui offre des vols étudiants⁵³⁴⁾ de Berlin/Sch. au Caire.

2° : Tarifs E.A.G.T.

Comme nous l'avons mentionné par ailleurs, les tarifs E.A.G.T. entrèrent en vigueur le 1er juillet 1963. Cette convention fut signée par tous les Etats appartenant à l'E.A.P.T., à l'exception de la République populaire de Pologne et la République populaire de Roumanie.⁵³⁵⁾ Ce nouveau tarif fut appliqué au transport de marchandises, parce que le tarif de l'I.A.T.A. ne faisait apparaître aucune relation entre la dimension et l'objet transporté et le prix du transport. Cette relation devait être établie par les tarifs E.A.G.T.

En définissant les tarifs E.A.G.T., on eut soin d'éviter que l'accroissement des frais ne s'effectue dans la même proportion que celui de la quantité. Nous comparerons, à l'aide du tableau 52, les tarifs de l'I.A.T.A., qui étaient les seuls à être en vigueur avant le 1er juillet 1963, avec ceux de l'E.A.G.T.

Les tarifs E.A.G.T. prévoient en outre une gradation quantitative dégressive, afin de contribuer à une utilisation optimale de l'appareil sur le plan de la quantité et du volume.⁵³⁶⁾ Les envois supérieurs à 45 kg commencent à bénéficier des réductions. Ces taux réduits sur la quantité, représentés par le tableau 53, ont pour but d'encourager

Tableau 52 : Comparaison des tarifs de fret aérien de l'I.A.T.A. et de l'E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON.

<u>Vers</u> :	Tarifs de l'I.A.T.A. ¹⁾		Tarifs de l'E.A.G.T. ²⁾	
	<u>Taux normal</u> (en marks)	<u>Taux</u> <u>tarifaire</u> (en marks/ kg/km)	<u>Taux normal</u> (en marks)	<u>Taux</u> <u>tarifaire</u> (en marks/ kg/km)
Prague	0,46	0,174	0,33	0,125
Varsovie	0,92	0,180	3)	3)
Budapest	1,14	0,156	0,80	0,109
Sofia	2,03	0,150	1,41	0,104
Bucarest	1,85	0,137	3)	3)
Moscou	2,56	0,161	1,64	0,103

1) Avant le 1er juillet 1963

2) La réduction de 50 % pour les ressortissants des Etats membres est déjà incluse dans le tarif E.A.G.T.

3) La République populaire de Pologne et la République socialiste de Roumanie ne sont pas membres.

Source : Franke, P. 1, p. 131.

Tableau 53 : Taux réduits sur la quantité pour les citoyens et les institutions des Etats de l'E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON.

<u>Vers</u> :	<u>Prague</u>		<u>Budapest</u>		<u>Sofia</u>		<u>Moscou</u>		
(taux en kg)	<u>roubles</u>	%	<u>roubles</u>	%	<u>roubles</u>	%	<u>roubles</u>	%	
Jusqu'à	45	0,07	100	0,17	100	0,30	100	0,35	100
46 -	250	0,06	86	0,15	88	0,26	87	0,30	86
251 -	1000	0,05	71	0,13	76	0,23	77	0,27	77
au-des- sus de	1000	0,04	57	0,11	65	0,20	67	0,23	66

Source : Franke, G. 1, p. 126; T.I.Z.L., cah.4, 1968, p.28.

l'expéditeur à effectuer des envois plus importants. D'après Franke, il résulte d'une analyse faite par l'INTER-FLUG, en 1963, que pour 34 % de tous les envois de fret aérien le poids se situait en dessous de 5 kg. ⁵³⁷⁾

Il existe en outre quantité de tarifs spéciaux. Au départ de Berlin/Sch. au Caire, l'envoi de machines à écrire, par exemple, bénéficie d'un tarif spécial. Le transport de 100 kg de pièces pour machines à écrire se monte ainsi à 196 marks seulement, tandis que le taux pour 45 kg faisait déjà apparaître 285 marks. Il s'ensuit une économie d'environ 31 %. ⁵³⁸⁾

C : Taxes sur les aéroports des Etats de
l'E.A.P.T./E.A.G.T.

Les taxes perçues sur tous les aéroports du monde sont très différenciées. Les efforts aussi bien de l'I.A.T.A. que de l'O.A.C.I. en vue de fixer des taux uniformes pour les décollages et les atterrissages, échouèrent. Ainsi les frais d'atterrissage, par exemple, pour un DC-8 ou un Boeing-707, se montent à \$ 155 en Suisse, à \$ 50 à Los Angeles et \$ 714 à Londres. ⁵³⁹⁾

Il existe, à l'intérieur des Etats de l'E.A.P.T./E.A.G.T., des tarifs uniformes pour atterrissages commerciaux ou techniques, pour vols de nuit ou de jour. ⁵⁴⁰⁾ Le tableau 54 indique les taux des redevances pour les décollages et les atterrissages sur les aéroports des pays membres de l'E.A.P.T./E.A.G.T.

Il existe, en outre, sur les aéroports des Etats de l'E.A.P.T./E.A.G.T., des taxes touchant le chargement et le déchargement des appareils (marchandises et courrier), l'entretien, etc. Nous ne pouvons ici entrer dans leur détail.

Tableau 54 : Taxes à l'atterrissage et au décollage sur les aéroports des pays membres de l'E.A.P.T./E.A.G.T.

<u>Poids au décollage</u> (en tonnes)	<u>Escale de moins de</u> <u>6 heures</u> (en roubles)	<u>Escale de plus</u> <u>de 6 heures</u> (en roubles)
1 - 3	5	8
3 - 10	10	12
10 - 20	22	28
21 - 50	37	48
51 - 100	60	76
au-des- sus de 100	103	132

Source : T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 15.

D : Redevances de No-Show

Lorsque la réservation est annulée en temps utile, c'est-à-dire dans les délais prescrits, aucune taxe particulière n'est perçue. Si le voyageur omet d'annuler son passage, ou s'il ne se présente pas au départ, il doit acquitter 25 % du prix jusqu'au lieu de sa destination ou de la première interruption de vol. Dans le trafic international des pays socialistes, les redevances de No-Show sont fixées à une somme minima de 15 marks et un maximum de 150 marks. Dans le trafic intérieur de la R.D.A., aucune limitation n'est prescrite; cependant la somme à percevoir s'élève en tous les cas à 25 % du prix du passage simple. Elle n'est pas perçue lorsque le retard du voyageur a été causé par l'INTERFLUG (retard d'un autobus de l'INTERFLUG, etc.) ou par une autre compagnie aérienne.

D'après M. Cortes⁵⁴¹), les compagnies aériennes non-socialistes ne perçoivent pas, pour des raisons de concurrence, de redevances de No-Show. Comme le disait le Directeur de la DEUTSCHE LUFTHANSA, Süssenguth,⁵⁴²) 10 %, en moyenne, de toutes les places se trouvent bloquées par les No-Shows (par la non-présentation des voyageurs); sur certaines lignes, ce chiffre atteint 23 %. Nous sommes d'avis que les compagnies aériennes de l'I.A.T.A. devraient conclure des accords engageant les responsabilités de No-Shows, ceci dans l'intérêt de l'Aviation Civile en général.

SOMMAIRE ET PERSPECTIVES

Nous résumerons l'évolution de l'Aviation Civile de la R.D.A. en trois étapes, de la façon suivante:

Première étape (1955 - 1963) : Les années d'édification de la DEUTSCHE LUFTHANSA et de la compagnie aérienne INTER-FLUG, créée en septembre 1958.

La R.D.A. conclut, en 1955, des accords aériens avec la République populaire de Pologne, la République socialiste de Tchécoslovaquie, la République populaire de Hongrie, la République populaire de Bulgarie, la République socialiste de Roumanie et l'U.R.S.S.; en 1960, avec la République socialiste fédérative de Yougoslavie et avec la République populaire d'Albanie. Le transport aérien de ligne fut établi en février 1956 entre Berlin/Sch. et Varsovie, et ultérieurement vers tous les autres pays socialistes.

Ainsi furent ouvertes au trafic intérieur, en juin 1957, les lignes de Berlin/Sch. à Barth, Leipzig, Erfurt et Dresde. Une ligne de Berlin/Sch. à Tirana via Budapest et Belgrade fut introduite en avril 1960.

Le transport aérien fut inauguré en 1956, avec le bi-moteur IL-14, qui ne pouvait transporter que 32 passagers à une vitesse de 320 km/h. A partir d'avril 1960 fut mis en service, sur les lignes internationales, l'IL-18, qui transporte jusqu'à 89 passagers et atteint une vitesse de croisière de 450 km/h.

En mai 1955 commença la construction sous licence de l'IL-14 soviétique, qui fut aménagé, selon les conceptions allemandes, pour 26 passagers. Jusqu'en avril 1958, 45 appareils furent construits et livrés, soit à la DEUTSCHE LUFT-HANSA (devenue INTERFLUG), soit à la République démocratique

du Vietnam, à la République populaire de Pologne, à la République populaire de Hongrie, à la République socialiste de Roumanie, etc. Cependant, par suite d'une nouvelle planification économique des Etats membres du COMECON et de difficultés d'approvisionnement en matière première, la construction d'avions fut totalement abandonnée en 1961. Depuis cette date, les besoins en matériel avio-technique sont entièrement couverts par les importations de l'U.R.S.S.

Un premier accord de pool fut signé le 8 juin 1957, par les compagnies socialistes européennes: LOT, MALEV, TABSO (devenue BALKAN), et TAROM ainsi que la DEUTSCHE LUFTHANSA; il s'agit du "Traité du 8 juin 1957 sur la Collaboration Collective, et la Représentation Générale Commune" et du "Traité du 8 juin 1957 sur l'Utilisation Commune des Lignes Aériennes et sur le Mode de Répartition des Bénéfices".

Dans le domaine de la juridiction aérienne, la R.D.A. reprit tout d'abord des dispositions et les décrets en vigueur avant 1945. La Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation civile de la R.D.A. fait ainsi apparaître des similitudes avec les lois aériennes des pays socialistes (Code aérien soviétique de 1935, Loi tchécoslovaque du 24 septembre 1956, et le Code aérien roumain du 5 décembre 1953) et non-socialistes (Règlement aérien de la R.F.A., Code aérien helvétique de 1947, et le Code aérien autrichien de 1955).

Deuxième étape (1963 - 1969) : Fusion de la DEUTSCHE LUFT-HANSA et de l'INTERFLUG et établissement de services de lignes vers les pays non-socialistes.

Le 1er septembre 1963, l'INTERFLUG, créée en septembre 1958 tout d'abord comme compagnie de charter, assumait les tâches jusqu'alors à charge de la DEUTSCHE LUFTHANSA.

En mai 1964 fut ouverte la ligne de Berlin/Sch. - Nicosie/Chypre. Ce fut la première liaison aérienne régulière de l'INTERFLUG avec un pays non-socialiste. Des accords aériens ayant été conclus en 1965 avec la R.A.U. et la Syrie, en 1966 avec la Guinée, le Mali, l'Irak et l'Algérie, les services de lignes furent ensuite établis avec ces pays. Le Liban accorda, en 1967, une licence gouvernementale pour l'exploitation d'une ligne aérienne entre Berlin/Sch. et Beyrouth; des accords furent conclus, en 1967, avec Cuba, en 1968 avec le Soudan. Il n'existe pas, jusqu'à présent, de service aérien vers Cuba.

En octobre 1965 fut signé, entre les Etats socialistes, "L'Accord de Berlin", entre l'AEROFLOT, l'INTERFLUG, la LOT, la MALEV, la MONGOLFLOT, la TABSO (devenue BALKAN) et la TAROM.

L'accord comprend: - La représentation générale réciproque
- La prestation réciproque de services
- La responsabilité des dommages causés
- Les accords de pool

Ces services n'ont pas à être acquittés nécessairement par la compagnie elle-même, mais peuvent être délégués par elle. L'INTERFLUG conclut ainsi des contrats avec la société de transports Deutrans, avec la société hôtelière Mitropa et avec la société pétrolière Minol.

Les contrats entre le secteur Aviation de Travail de l'INTERFLUG et les L.P.G./B.H.G. ont pour but un accroissement de la production agricole. Tandis qu'on n'assistait, entre 1957 et 1964, qu'à des contrats isolés avec les L.P.G./BHG., ce sont, depuis 1964, des contrats annuels, allant jusqu'à 5000 hectares.

Tandis qu'en 1955 furent effectués en R.D.A. presque uniquement des voyages touristiques organisés, ceux-ci sont actuellement en régression par rapport aux voyages non-organisés. En 1962, le rapport était encore de 23 à 77, en 1966, il n'était plus que de 43 à 57. Pour les voyages touristiques vers la République populaire de Pologne et la République socialiste de Tchécoslovaquie, les principaux moyens de transport resteront le chemin de fer et l'automobile, tandis que l'avion continuera à prendre une part de 80 - 100 % pour les voyages en République socialiste de Roumanie, en République socialiste fédérative de Yougoslavie, et en République populaire de Bulgarie, de 100 % pour les voyages vers les Républiques populaires d'Asie et vers Cuba.

Dans les années 1961 - 1963, les compagnies aériennes socialistes se réunirent en plusieurs conférences sur la navigation aérienne, qui menèrent à la conclusion de l'E.A.P.T. et de l'E.A.G.T. L'E.A.P.T. entra en vigueur le 15 avril 1963, l'E.A.G.T. le 1er juillet 1963. Ces tarifs E.A.P.T./E.A.G.T. sont appliqués à l'intérieur des pays socialistes et garantissent une réduction de 50 % aux citoyens et aux institutions de ces Etats. Les compensations entre les Etats membres s'effectuent sous forme de "clearings", c'est-à-dire sous exclusion de numéraire.

L'E.A.P.T. est appliqué par la R.D.A., l'U.R.S.S., la République populaire d'Albanie, la République populaire de Bulgarie, la République socialiste de Tchécoslovaquie, la République populaire de Hongrie, la République populaire de Mongolie, la République populaire du Vietnam, la République populaire de Corée, la République populaire de Pologne et la République socialiste de Roumanie.

L'E.A.G.T. comprend les mêmes pays, sauf la République populaire de Pologne et la République socialiste de Roumanie.

L'INTERFLUG n'est pas membre de l'I.A.T.A., elle applique cependant les tarifs de l'I.A.T.A. sur les lignes non-socialistes. Lors du passage de Berlin/Sch. au Caire via Prague, par exemple, c'est l'E.A.P.T. qui est appliqué pour le trajet de Berlin/Sch. à Prague, tandis que de Prague au Caire c'est le tarif de l'I.A.T.A.

Troisième étape (depuis 1969)

- Tendances économiques

En octobre 1969, l'INTERFLUG mit en service le TU-134 pour les vols vers les foires de Leipzig à partir de Vienne ainsi que de Copenhague. Quatre appareils de ce type utilisent, depuis cette date, la voie aérienne de Berlin/Sch. vers le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale. Au milieu de 1970 doit être mis en service l'avion long-courrier IL-62, déjà utilisé par l'AEROFLOT et la CSA pour leurs vols vers l'Amérique du Nord.

La R.D.A. a conclu deux autres accords, en 1968, avec le Yémen du Sud et la Sierra Leone, ce qui a porté à 15 le nombre des accords gouvernementaux signés depuis 1955, avec les pays socialistes et non-socialistes.

Des licences sont en outre accordées par Chypre, depuis 1964, et par le Liban, depuis 1967, pour effectuer des services de lignes de Berlin/Sch. vers Nicosie et Beyrouth.

La DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) a conclu, depuis 1956, des accords interlignes avec 48 compagnies aériennes, des accords d'agence générale avec 35 compagnies aériennes,

et de pool avec 8 compagnies aériennes, de pays socialistes et non-socialistes. En novembre 1969 fut signé le premier accord interligne avec une compagnie aérienne américaine, la EASTERN AIRLINES.

La R.D.A. possède ses propres agences de transports à Copenhague, Stockholm et Vienne; des bureaux particuliers de l'INTERFLUG sont établis à Moscou, Varsovie, Budapest, Prague, Bucarest, Belgrade, Alger, Bamako, Le Caire et Bagdad.

La KLM fut la première compagnie aérienne non-socialiste à établir, le 3 avril 1957, une propre agence de voyages à Berlin/Friedrichsstrasse, suivie le 19 septembre 1967 par la SAS. La KLM et la SAS furent les premières compagnies non-socialistes à réaliser des vols vers les foires de Leipzig et des vols de charter vers Berlin/Sch. Depuis juin 1969, la KLM réalise un vol affrété hebdomadaire entre Amsterdam et Berlin/Sch., en passant par le Danemark, c'est-à-dire en n'empruntant pas le couloir aérien de Berlin-Ouest.

L'INTERFLUG dépend de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile, qui constitue elle-même une section du Ministère des Transports de la R.D.A. Elle se compose de trois secteurs: l'Aviation de Transport, l'Aviation Agricole et les Aéroports. Depuis 1969, l'INTERFLUG doit fournir elle-même, conformément à une décision du Conseil Ministériel de la R.D.A., les moyens financiers nécessaires à une production accrue. Les trois secteurs ont en cela des tâches très différenciées. Tandis que l'Aviation de Transport et Agricole a la charge de couvrir les frais, ce n'est pas le cas du secteur Aéroports. Les droits d'atterrissage d'un IL-18, en effet, s'élèvent seulement à 37 roubles à Berlin/Sch., tandis qu'ils sont de \$ 714 à Londres, de \$ 50 à Los Angeles. Les frais ne peuvent être couverts par les

droits de décollage et d'atterrissage perçus dans tous les Etats membres de l'E.A.F.T./E.A.G.T. C'est pourquoi les secteurs Aviation de Transport et Aviation Agricole devraient être en mesure de fournir eux-mêmes les moyens pour leur expansion, ceci n'étant pas le cas du secteur Aéroports.

On peut supposer que les aéroports actuels de la R.D.A. - Berlin/Sch., Leipzig, Dresde, Barth et Heringsdorf - seront agrandis et modernisés. L'aéroport de Berlin/Sch. correspond depuis 1961 déjà, à la note A du classement aéroportuaire de l'O.A.C.I. et à la catégorie spéciale du COMECON. Tandis que le nombre des passagers servis à Berlin/Sch. était de 259 700 en 1961, il dépassait pour la première fois un million en 1969. Outre l'INTERFLUG, les compagnies du COMECON: AEROFLOT, CSA, LOT, BALKAN, JAT et TABSO y pourvoient des services réguliers, ainsi que l'UAA et l'IRAQI AIRWAYS. Les vols par charter vers les foires de printemps et d'automne de Leipzig sont réalisés, à côté de l'INTERFLUG, par la KLM, la SAS, l'AMA, AIR FRANCE, la BEA, la BOAC, la SWISSAIR, la SABENA, et l'ALITALIA. Il faut s'attendre, dans les années à venir, à ce que les aéroports de Rostock, Karl-Marx-Stadt et Magdebourg soient également agrandis et raccordés au réseau aérien intérieur. Le projet de construction d'un ensemble de 32 héliports s'est avéré non-rentable et a été abandonné.

Les compagnies aériennes du COMECON, qui ont en commun, dans 19 villes, des dépôts de pièces détachées et des ateliers de réparation, harmoniseront leurs plans de vols vers les pays non-socialistes et exploiteront plusieurs lignes internationales sous forme de pool. L'INTERFLUG pourrait, à l'avenir conclure, avec des compagnies aériennes non-socialistes, également des accords de pool tels qu'il en existe avec

la UAA sur la ligne Berlin/Sch. - Le Caire et sur la ligne Berlin/Sch. - Bagdad avec l'IRAQI AIRWAYS.

L'INTERFLUG occupe, dès à présent, une place importante dans l'Aviation Civile des Etats du COMECON, puisqu'elle se situe au troisième rang, pour le transport des passagers, derrière l'AEROFLOT et la CSA.

De même que dans la plupart des pays du monde il faut compter avec un accroissement annuel du transport aérien de 10 - 20 %, il est à prévoir que le nombre des passagers transportés par l'INTERFLUG passera de 820 000 (1969) à 1,8 million (1980). Durant ces dernières années, l'INTERFLUG atteignait des taux de croissance se situant entre 30 et 40 %. Cette "explosion" de l'Aviation Civile de la R.D.A. dans le transport aérien international doit être imputée au fait que la part de l'INTERFLUG ne correspond pas encore à la position qu'occupe le commerce extérieur de la R.D.A. sur le marché mondial. La R.D.A. a signé des traités de commerce avec plus de 100 Etats. La raison de la position défavorable du transport aérien par rapport aux relations de commerce extérieur réside en ce que l'extension du réseau aérien vers les pays non-socialistes ne fut commencée qu'en 1964 (Chypre).

Le nombre des citoyens de la R.D.A. transportés par vols internationaux sera multiplié par 2 ou 2,5 entre 1969 et 1980. On peut supposer qu'en 1980 - après la suppression des visas pour les pays socialistes européens, l'U.R.S.S., la République populaire de Pologne, la République socialiste de Tchécoslovaquie, la République populaire de Bulgarie, la République populaire d'Albanie et la République socialiste de Roumanie - 40 % des 10 millions de personnes

actives se rendront à l'étranger une fois par an, soit 4 millions, dont 12-17 % prendront l'avion, c'est-à-dire entre 480 et 680 000 personnes.

Le taux d'accroissement, dans le transport aérien intérieur, se situera, entre 1970 et 1980, autour de 10 % annuellement (1961: 116 400 passagers; 1968: 482 700). Nous prévoyons, pour 1980, la mise en service, dans le transport intérieur, d'airbus présentant l'avantage, outre d'une grande fréquence de vols (en particulier de Berlin/Sch. vers Erfurt et vers Dresde), d'un service simplifié, de tarifs moins élevés et d'une plus grande ponctualité. D'autre part, le transport aérien intérieur se concentrera sur les parcours qui lui permettront de garder une grande avance sur les moyens de transport au sol. Le chemin de fer ayant une vitesse de 120 à 160 km/h, le centre de gravité du transport aérien intérieur se situera sur les liaisons Nord-Sud, de Dresde, Leipzig et Erfurt vers Barth et Heringsdorf.

La part du transport par charter est extraordinairement élevée (1957: 4 100 passagers; 1961: 58 100; 1968: 258 800); elle représentait en, 1968, 47 % du transport international global. Nous pensons que la part de ce secteur se réduira à environ 40 % en 1980, c'est-à-dire qu'il ne comptera que 720 000 passagers par an.

La part du fret aérien étant en retard sur le développement de l'économie de la R.D.A. il faut escompter une augmentation annuelle du fret aérien (1956: 100 tonnes; 1961: 4 900 tonnes; 1968: 15 800 tonnes) de 20 % entre 1970 et 1980.

Le transport intérieur de fret est déterminé par les distances peu importantes, il aura pour tâche de desservir les centres de fret international. Nous croyons que l'INTER-

FLUG mettra en service des avions destinés uniquement au transport de marchandises et pourvus en quantités suffisantes de containers et de palettes, afin de pouvoir répondre aux besoins accrus en transports vers les pays socialistes et non-socialistes.

Cinq avions et hélicoptères du secteur Aviation Agricole de l'INTERFLUG ont traité 19 500 hectares en 1957, 43, 256 400 hectares en 1961 et 110, 744 800 hectares en 1968. A notre avis, la production de l'Aviation Agricole quintuplera de 1970 à 1980, grâce à l'emploi d'hélicoptères plus économiques et offrant une efficacité plus grande. Le choix judicieux de nouveaux types d'avions et d'hélicoptères sera une des tâches essentielles de l'Aviation Agricole.

- Tendances juridiques

C'est l'évolution politique qui déterminera à quelles organisations internationales la R.D.A. appartiendra en 1980, avec quels pays elle signera des accords aériens et vers quels pays l'INTERFLUG établira des liaisons aériennes. Nous pensons que la R.D.A. deviendra membre de l'O.A.C.I. et que l'INTERFLUG sera membre de l'I.A.T.A. et de l'I.A.A.C., etc. Il est probable que l'INTERFLUG effectuera prochainement des services de lignes de Berlin/Sch. à La Havane/Cuba. Un accord aérien existe déjà, depuis novembre 1967, entre la R.D.A. et Cuba.

Il est également possible que la ligne Berlin/Sch. - La Havane - Berlin/Sch. soit exploitée sous forme de pool avec la CONSOLIDATO CUBANA DE AVIACION. De même que toutes les compagnies aériennes du monde étendent leur réseau aérien, il faut prévoir que la R.D.A. signera avec la République populaire de Mongolie, la République populaire du

Vietnam, la République populaire de Corée et d'autres Etats asiatiques et africains des accords aériens représentant des préliminaires à l'établissement de lignes régulières. L'évolution politique décidera de l'instauration ou non de services aériens entre Berlin/Sch. et des pays non-socialistes.

- Propositions pour l'établissement de liaisons aériennes entre la R.F.A. et la R.D.A.

Après des années de faible croissance, le commerce entre la R.F.A. et la R.D.A. connaît aujourd'hui un essor vigoureux. Le volume global des échanges atteint, en 1969, 3,7 milliards de marks, ce qui représente un accroissement de 27 % par rapport à 1968. Depuis 1967, plusieurs firmes de la R.F.A. participent, à Leipzig, à la foire de printemps et d'automne; des firmes de la R.D.A. prennent part à la Foire du Livre à Francfort s/Main ainsi qu'à la foire de Hanovre. A la suite de cette évolution positive, on assiste à une recherche croissante de contacts. Il existe déjà, entre les deux Etats, un certain nombre d'accords sur les transports. Ainsi fut conclu entre les Chemins de Fer Fédéraux (R.F.A.) et les Chemins de Fer Allemands (R.D.A.), le 12 juillet 1954, un accord sur la fréquence de roulement, les passages à niveau, sur des questions techniques, sur les réductions, sur les wagons-lits et les wagons-restaurants. Depuis cette date ont lieu chaque année - au moins une fois par an - des pourparlers sur ces questions. La dernière convention en date entre les Chemins de Fer Fédéraux (R.F.A.) et le Ministère des Transports de la R.D.A. a été signée le 30 octobre 1969 à Trêves/R.F.A. Il existe actuellement entre la R.F.A. et la R.D.A. huit liaisons ferroviaires; 9,5 millions de tonnes de marchandises sont annuellement transportées par cette voie.

En dehors des accords entre les administrations des chemins de fer, il en existe qui concernent les cinq liaisons par route (trois autoroutes, deux routes régionales), la navigation fluviale, les Postes et Télécommunications. Tandis que l'acheminement du courrier se déroule normalement, il existe d'importantes difficultés techniques pour les

liaisons téléphoniques. On ne dispose que de 34 canaux de Télécommunications. Afin d'accroître et d'améliorer les liaisons téléphoniques, des négociations sont en cours entre les administrations des Postes de la R.F.A. et de la R.D.A. depuis le 19 septembre 1969.

Aucun accord n'a cependant été conclu entre la R.F.A. et la R.D.A. dans le domaine du transport aérien. Les liaisons aériennes entre Berlin-Ouest et la R.F.A. sont effectuées exclusivement sur la base de réglementations spéciales, par des compagnies aériennes françaises, américaines et britanniques, dans les trois couloirs aériens.

Depuis la deuxième guerre mondiale, il n'y a qu'un avion de l'INTERFLUG qui ait traversé journalièrement l'espace aérien de la R.F.A., et ce, pendant la Conférence, à Genève, en 1955, des Ministres des Affaires Etrangères. Une autorisation fut accordée à cette occasion par le Ministère des Transports de Bonn. Aucun avion de la DEUTSCHE LUFTHANSA n'a atterri, après la deuxième guerre mondiale, sur un aéroport de la R.D.A., ou survolé son territoire. D'autre part, il existe dix aéroports, dans neuf Etats socialistes et non-socialistes, qui sont desservis par la DEUTSCHE LUFTHANSA et l'INTERFLUG, à savoir: Prague, Budapest, Bucarest, Belgrade, Zagreb, Damas, Beyrouth, Le Caire, Khartoum, et Bagdad. Nous sommes d'avis que dans le secteur de l'Aviation Civile comme entre les autres secteurs de transport - chemin de fer, transport routier et fluvial - et dans le cadre de la détente générale en Europe, l'on devrait aboutir, et l'on aboutira, à l'établissement de services aériens réguliers entre la R.F.A. et la R.D.A. Nous proposons pour cela un plan en cinq démarches progressives.

- En préliminaire, la DEUTSCHE LUFTHANSA devrait réaliser des vols non-réguliers vers les foires

de Leipzig au départ de Francfort s/Main, tandis que l'INTERFLUG devrait effectuer des vols vers la Foire du Livre de Francfort s/Main.

- Nous proposons, comme seconde démarche, des pourparlers entre la section "Aviation" du Ministère des Transports de la R.F.A. et l'Administration Centrale de l'Aviation Civile de la R.D.A. A ces pourparlers devraient prendre part les représentants de la DEUTSCHE LUFTHANSA et de l'INTERFLUG.
- Comme troisième démarche, nous proposons la continuation des pourparlers de la DEUTSCHE LUFT-HANSA et de l'INTERFLUG, avec la participation d'AIR FRANCE, de la PAN AM et de la BEA, ces compagnies exploitant les trois couloirs aériens de Berlin.
- Ces négociations ayant été menées avec succès, les pourparlers devraient être poursuivis, sous exclusion des représentants des compagnies aériennes, entre la R.F.A., la R.D.A., ainsi que les gouvernements de la France, de l'U.R.S.S., de la Grande Bretagne et des Etats Unis. Il s'agirait, d'abord, d'exclure la "problématique de Berlin" et les particularités des trois couloirs aériens entre Berlin-Ouest et la R.F.A., pour arriver à un accord. La "problématique de Berlin", avec toutes les questions s'y rapportant, met la DEUTSCHE LUFTHANSA dans l'impossibilité depuis dix ans d'effectuer les services aériens vers Moscou. Nous proposons que la route aérienne de la DEUTSCHE LUFTHANSA de Francfort s/Main vers Leipzig passe au-dessus de la Bavière, contournant ainsi le couloir aérien Berlin-Ouest - Hof.

Il serait également possible - comme le fait la KLM pour ses vols par charter d'Amsterdam vers Berlin/Sch. - d'utiliser une route aérienne internationale passant par le Danemark. L'INTERFLUG pourrait procéder de la même façon, lors de ses vols vers Francfort s/Main.

Après une certaine période, on devrait aboutir à la conclusion d'accords entre la R.F.A. et la R.D.A., ainsi qu'à des accords interlignes et des accords d'agence générale entre la DEUTSCHE LUFTHANSA et l'INTERFLUG. Nous proposons ensuite un pool entre les deux compagnies aériennes entre Francfort s/Main et Leipzig, et Hambourg et Leipzig. Ceci ne sera possible que si des questions comme, par exemple, les droits de visite et les voyages touristiques trouvent jusque là une solution. Nous sommes avant tout d'avis que le transport aérien entre la R.F.A. et la R.D.A. peut être et sera à l'avenir un facteur de détente.

S O M M A I R E D E S R E F E R E N C E S

SOMMAIRE DES REFERENCES

- 1) Cf. Johenning, F.W.: Der Wiederaufbau der kommerziellen Zivilluftfahrt der BRD nach dem 2. Weltkrieg, thèse, Freiburg/Suisse 1963, p. 2 ss.
- 2) Cf. Bongers, H.: Deutscher Luftverkehr, Bad Godesberg, 1967, p. 27.
- 3) Cf. Günther, J.: Transportstatistik, Berlin 1964, p. 92.
- 4) Cf. Laser, K.: Zur Geschichte der deutsch-sowjetischen Luftfahrtbeziehungen, T.I.Z.L., cahier 4, 1965, p. 25; T.I.Z.L., cahier 1, p. 55-59; T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 49-54; cf. Crochet-Damais, P.: U.R.S.S., R.G.A. XIIème année, No 1, 1949, p. 83-84.
- 5) Cf. DEUTSCHE LUFTHANSA AG, Berlin 1936, p. 16.
- 6) Cf. Johenning, F.W., op.cit., p. 8; Bongers, H., op.cit., p. 27.
- 7) Les lignes de la DEUTSCHE LUFTHANSA étaient desservies en 1935 à 85 % par des JU-52. Les Heinkel HE-70, les JU-160, l'avion "Deutschland" et d'autres types JU se partageaient le restant.
- 8) Cf. Röhm, H.: Strukturwandel im Luftverkehr, Göttingen 1961, p. 16.
- 9) Cf. Kneifel, J.: Der Wettbewerb im Nordatlantischen Luftverkehr - Eine Untersuchung der Wettbewerbsverhältnisse und Wettbewerbsfaktoren, München 1968, p.59 (Réf.: Kneifel, J. 1).
- 10) Cf. Johenning, F.W., op.cit., p. 19 ss.
- 11) Cf. Bongers, H., op.cit., p. 32; Röhm, H.: Strukturwandel im Luftverkehr, Göttingen 1961, p. 16; cf. ALLEMAGNE, G.G.A., XXème année, No 4, 1957, p.378-380.
- 12) Cf. Johenning, F.W., op.cit., p. 48.
- 13) Cf. Bongers, H., op.cit., p. 32; aussi: IATA Bulletin, octobre 1968, p. 1 ss.
- 14) Cf. Johenning, F.W., op.cit., p. 79 ss.

- 15) Cf. Johanning, F.W., op.cit., p. 98.
- 16) Cf. Bongers, H., op.cit., p. 34.
- 17) Cf. Déclaration du 5 mai 1955 sur l'entrée en vigueur du protocole du 23 octobre 1954 sur la fin du régime d'occupation de la R.F.A. (BGB1 II, 1955, p. 626).
- 18) Cf. p. 8.
- 19) Cf. GB1 I, 6 décembre 1957; Müller, H.: Der Luftverkehr der DDR mit dem Ausland, Deutsche Außenpolitik, cahier 3, 1958, p. 235-243; cf. aussi: Mit der DEUTSCHEN LUFTHANSA auf den Straßen des Himmels, D.F., cahier 5, 1958, p. 71-75.
- 20) Arthur Pieck devient, le 1er janvier 1961, ministre délégué aux transports et directeur de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile, fonction qu'il exerça jusqu'en juillet 1965.
- 21) Vom Werden eines sozialistischen Luftverkehrsbetriebes, Flieger Jahrbuch 1966, p. 48.
- 22) Cf. Stempniewski, S.: Der Luftverkehr der DDR, sein erreichter Entwicklungsstand und Vorschläge zu seiner weiteren Gestaltung, W.Z.H.V.D., 10ème année, cahier 2, 1962/63, p. 595 (Réf.: Stempniewski, S. 1).
- 23) Cf. Winker, K.H.: Die Entwicklung des Luftverkehrs in der DDR, W.Z.H.V.D., 7ème année, cahier 1, 1959/60, p. 254 (Réf.: Winker, K.H. 1); Franke, P.: Prinzipien der Transportpreisbildung im internationalen Luftverkehr unter sozialistischen Produktionsverhältnissen, thèse, Hochschule für Verkehrswesen Dresden 1964, p. 10 (Réf.: Franke, P. 1); Stempniewski, S.: Der Luftfrachtverkehr und die Problematik der Ermittlung des perspektivischen Güterbeförderungsaufkommens im internationalen Luftverkehr der DDR, W.Z.H.V.D., 11ème année, cahier 2, 1964, p. 315-326 (Réf.: Stempniewski, S. 2); Pieck, A.: Unsere DEUTSCHE LUFTHANSA, D.F., cahier 70, 1959, p. 285-286 (Réf.: Pieck, A. 1).
- 24) Cf. Kramer, E.: 10 Jahre INTERFLUG, N.D., 1er juillet 1965, p. 1 (Réf.: Kramer, E. 1).
- 25) Vom Werden eines sozialistischen Luftverkehrsbetriebes, Flieger-Jahrbuch 1966, p. 52.

- 26) Cf. Stempniewski, S. 1, p. 596; Schmidt, H.A.F.: Luftfahrt, Leipzig 1967, p. 91 et 185 ss. (Réf.: Schmidt, H.A.F. 1); Franke, P. 1, p. 9.
- 27) Entreprise d'expédition de la R.D.A.
- 28) Cf. INTERFLUG übernimmt DDR-Flugverkehr, N.D., 29 août 1963, p. 1; cf. Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 55.
- 29) Cf. Kneifel, J.: L'Aviation Civile en République Démocratique Allemande, R.G.A., XXXIII^{ème} année, 1970, p. 158-174 (Réf.: Kneifel, J. 2).
- 30) Cf. Schmidt, H.A.F.: 10 Jahre Zivilluftfahrt in der DDR, Interavia, No 11, 1965, p. 1757 (Réf.: Schmidt, H.A.F. 2); Schmidt, H.A.F.: 20 Jahre DDR, Flieger-Jahrbuch 1969, p. 7 (Réf.: Schmidt, H.A.F. 3).
- 31) Cf. Uhrig, H.: Möglichkeiten und Voraussetzungen für den Einsatz von Drehflügelflugzeugen im Luftverkehr der DDR, thèse Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 1964, p. 70 ss. (Réf.: Uhrig, H. 1).
- 32) Cf. Winker, K.H. 1, p. 488.
- 33) Cf. Matthäi, J.: Der kombinierte Eisenbahn-Luftverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse in der DDR, thèse Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 1964 (Réf.: Matthäi, J. 1).
- 34) Cf. p. 222-227.
- 35) Cf. Grenzdörfer, J.: Grundlagen der Ökonomik des Luftverkehrs und seine Stellung im einheitlichen sozialistischen Transportwesen der DDR, Ökonomik des Luftverkehrs, Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden, 1967, p. 58 (Réf.: Grenzdörfer, J. 1).
- 36) Cf. Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, D.F., No 4, 1958, p. 55-58.
- 37) En R.F.A., le trafic intérieur est à la charge de la DEUTSCHE LUFTHANSA en collaboration étroite avec d'autres compagnies aériennes intérieures comme la LTU, BAVARIA et la GENERAL AIR. Cf. Die Probleme des internationalen Luftverkehrs aus der Sicht der DEUTSCHEN LUFTHANSA, Ö.L.P., No 30, 22 août 1969, p. 7-10.

- 38) Cf. Winker, K.H.: Einschätzung des bisherigen Inlandflugverkehrs der DEUTSCHEN LUFTHANSA und einige Gedanken zu seiner weiteren Entwicklung, W.Z.H.V.D., 7ème année, cahier 2, 1959/60, p. 489 (Réf.: Winker, K.H. 2).
- 39) Cf. Uhrig, H. 1, p. 111.
- 40) Cf. Plan de vols de la DEUTSCHE LUFTHANSA, été 1938.
- 41) Cf. Winker, K.H.: Drei Jahre Inlandflugverkehr der DEUTSCHEN LUFTHANSA - Einschätzung von Umfang und Qualität sowie Gedanken zur weiteren Entwicklung, D.F., 4ème année, cahier 11, 1960, p. 338 (Réf.: Winker, K.H. 3).
- 42) Cf. Uhrig, H. 1, p. 6.
- 43) Cf. Winker, K.H. 2, p. 490.
- 44) Cf. Kindscher, R.: Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, Berlin 1960, p. 94.
- 45) Cf. p. 134.
- 46) Cf. Diedrich, K.: Die internationalen Beziehungen der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1968, p. 2 ss. (Réf.: Diedrich, K. 1).
- 47) Cf. Schmidt, H.A.F. 2, p. 1756 ss.; Pieck, A. op. cit., p. 285; Vom Werden eines sozialistischen Luftverkehrsbetriebes, Flieger-Jahrbuch 1966, p. 55.
- 48) Cf. Kindscher, R., op.cit., p. 114 s.
- 49) Cf. Stainer, R.: Flugzeugbau in Ostdeutschland, Interavia, 13ème année, No. 7, 1958, p. 721; cf. Köhler, K.H.: Zur sozialistischen Gemeinschaftsarbeit im Flugzeugbau am Beispiel des V.E.B. Industriewerkes Karl-Marx-Stadt, D.F., 4ème année, cahier 12, 1960, p. 535; cf. Lavoisier, G.: L'Industrie Aéronautique Allemande, R.G.A., XXIIème année, No 1, 1959, p. 49 (Réf.: Lavoisier, G. 1).
- 50) Cf. Cichy, H.: Unsere Luftfahrtindustrie am 10. Jahrestag der DDR, D.F., cahier 10, 1959, p. 282-283; cf. aussi: Kindscher, R., op.cit., p. 114.
- 51) Cf. Stainer, R., op.cit., p. 721; cf. aussi: Pieck, A. 1, p. 285.

- 52) Cf. Baade, B.: Die Entwicklung der Luftfahrtindustrie der DDR und einige interessante Tatsachen vom Bau des Düsenflugzeuges 152, D.F., cahier 10, 1959, p. 287-305 (Réf.: Baade, B. 1).
- 53) Cf. Baade, B., op.cit., p. 271.
- 54) Cf. Unser Flugwesen, ein Ausdruck des Leistungs-niveaus der DDR, D.F., 2ème année, cahier 10, 1958, p. 169-170.
- 55) Cf. Childs, D.: INTERFLUG, Flight International, No 3039, 8 juin 1967, p. 947.
- 56) Cf. Wagener, H. et Kallenbach, K.: Das Ausbildungssystem im Verkehrswesen der DDR, Internationale Transport Annalen 1968, p. 19.
- 57) La Frankfurter Allgemeine Zeitung se réfère dans sa dépêche à une annonce de l'agence de presse de la R.D.A., ADN. Cf. Drei TU-134 fliegen, F.A.Z., 19 octobre 1967, p. 6.
- 58) Cf. TU-134 eingetroffen, T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 4.
- 59) Cf. Schmidt, H.A.F. 2, p. 1757.
- 60) Cf. Winker, K.H. 3, p. 339; cf. aussi: Berchthold, W.: Wirtschaftlichkeitsfragen des Luftverkehrs, Göttingen 1955, p. 5-18.
- 61) Stempniewski, S. 1, p. 58 ss; cf. INTERFLUG heute, Aerosport, No 6, 1966, p. 178-181; Grenzdörfer, J.: Die Grundlagen der Ökonomik des Luftverkehrs für die Ausarbeitung einer Betriebswirtschaftslehre des sozialistischen Luftverkehrsbetriebes, T.I.Z.L.,\$ cahier 3, 1968, p. 1-9 (Réf.: Grenzdörfer, J. 2).
- 62) Cf. Uhrig, H. 1, p. 117; Grenzdörfer, J. 1, p. 44.
- 63) Cf. Schmidt, H.A.F. 2, p. 1757.
- 64) Cf. Flieger-Jahrbuch 1969, p. 55.
- 65) Cf. Messe-Flugverkehr Wien-Leipzig täglich, Ö.L.P., No 30, 22 août 1969, p. 3; cf. Heinig, R.: Flug- und Betriebserfahrungen mit dem Strahlverkehrsflugzeug TU-134, T.I.Z.L., cahier 5, 1969, p. 217-233.

- 66) Cf. Aschenbach, E.: Erste Erfahrungen im kommerziellen Einsatz der TU-134, T.I.Z.L., cahier 6, 1969, p.217-233.
- 67) Cf. Apel, K.: Das Strahlverkehrsflugzeug IL-62 (I), T.I.Z.L., cahier 10, 1969, p. 453-462.
- 68) Cf. Czechs to use IL-62's on New York Route, AW&ST, 5 mai 1969, p. 46.
- 69) Cf. Franke, P.: Die Transportpreise des internationalen Luftverkehrs - eine tarifsystématique Einschätzung (1), T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 10-16 (Réf.: Franke, P. 2).
- 70) Cf. Kneifel, J. 1) p. 133.
- 71) Cf. BOAC bietet schon im Sommerflugplan 1970 auf dem Nordatlantik 3 Jumbo-Jets an, Ö.L.P., No 30, 22 août 1969, p. 1.
- 72) Cf. AEROFLOT nunmehr Ohnehalt Moskau - New York, Ö.L.P., No 30, 22 août 1969, p. 3.
- 73) Cf. Aschenbach, E., op.cit., p. 272.
- 74) Cf. Schmidt, H.A.F. 2, p. 1757.
- 75) C'est pour ces mêmes raisons que la SAS, la SWISSAIR, la KLM et ALITALIA ont en service presque exclusivement des avions du type Douglas, par contre la PAN AM, la TWA, la DEUTSCHE LUFTHANSA, et AIR FRANCE ont presque uniquement en service des appareils du type Boeing.
- 76) Cf. Apel, K., op.cit., p. 453-462.
- 77) Cf. Winker, K.H. 1, p. 253-260.
- 78) Cf. Günther, J., op.cit., p. 131.
- 79) Cf. Stempniewski, S. 1, p. 606.
- 80) Cf. Haas, E.: Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Vorschläge für die geplanten Abfertigungsanlagen des Zentralflughafens Berlin/Sch., T.I.Z.L., cahier 6, 1967, p. 15-34 (Réf.: Auswitz, G. 1).
- 81) Cf. Auswitz, G.: Die voraussichtliche Entwicklung des jährlichen Fluggastaufkommens für den Zentralflughafen Berlin/Sch., T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 32-40 (Réf.: Auswitz, G. 1).

- 82) Cf. Auswitz, G. 1, p. 34.
- 83) Cf. Auswitz, G. 1, p. 37 ss.
- 84) Cf. Lindner, W.: Aufgaben und Probleme der komplexen Planung des sozialistischen Transportwesens der DDR, Berlin 1962, p. 216; cf. aussi: Kindscher, R.: Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, Berlin 1960, p. 112 ss.
- 85) Cf. Fischer, F. et Stempniewski, S.: Studie über Grundsätze zur Bestimmung des wissenschaftlich-technischen Höchststandes beim Luftfrachtumschlag (1), T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 10 (Réf.: Fischer, F. et Stempniewski, S. 1).
- 86) Cf. Dörschel, W. (collectif d'auteurs): Verkehrsgeographie, Berlin 1968, p. 194.
- 87) Cf. p. 175-177.
- 88) Cf. Kuhn, H.: Die Eigenerwirtschaftung der Mittel in der zivilen Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 9, 1968, p. 1-5 (Réf.: Kuhn, H. 1).
- 89) Dans ce chapitre, nous avons recouru en particulier à un article de Bergner, car nous avons peu d'informations à notre disposition. Cf. Bergner, M.: Probleme des internationalen Transportrechts im sozialistischen Weltssystem, W.Z.H.V.D., 12^{ème} année, cahier 2, 1965, p. 355-361 (Réf.: Bergner, M. 1).
- 90) Cf. Rehbein, G. et Wagener, H.: Grundlagen der Ökonomik und des Transport- und Nachrichtenwesens, Berlin 1964, p. 39 s.
- 91) Cf. Rez, K. et Teuchert, W.: Das Luftrecht in der Volksrepublik Ungarn (1), T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 58 ss. (Réf.: Rez, K. et Teuchert, W. 1).
- 92) Cf. Bergner, M. 1, p. 361.
- 93) Cf. Rehbein, G. et Wagener, H., op. cit., p. 39 s.
- 94) Cf. Bergner, M.: Die Bedeutung der Ordnungen über die Aufgaben und die Arbeitsweise der örtlichen Volksvertretungen und ihrer Organe und der Verordnung über die Planung und Zusammenarbeit beim Gütertransport (Transportverordnung) für die Weiterentwicklung des sozia-

listischen Verkehrsrechts in der DDR. W.Z.H.V.D., 10ème année, cahier 1, 1962/63, p. 213 ss. (Réf.: Bergner, M. 2).

- 95) Cf. Wange, U.D.: Zu den Aufgaben des Staatlichen Vertragsgerichts im Transportwesen, Vertragssystem, No 10, 1961, p. 289 ss.
- 96) Cf. Bergner, M. 2, p. 214.
- 97) Cf. Bergner, M. 2, p. 215 s.
- 98) Cf. Gauglitz, H. et Tremblach, K.: Transportwegedispositionen bei den Verkehrszweigen der DDR - eine Möglichkeit zur Minimierung der Beförderungsselbstkosten, DDR-Verkehr, No 1, 1969, p. 65 ss.
- 99) Cf. Rehbein, G. et Wagener, H., op. cit., p. 45.
- 100) Cf. Bergner, M. 2, p. 217 s.
- 101) Cf. Matthäi, J. 1, p. 10.
- 102) Cf. Matthäi, J. 1, p. 11, et aussi: Matthäi, J.: Die Einbeziehung des Luftverkehrs in eine Verkehrskombination mit der Eisenbahn auf internationaler Ebene, Internationale Transport Annalen 1968, p. 341-361 (Réf.: Matthäi, J. 2).
- 103) Cf. Teuchert, W.: Probleme der Entwicklung des Luftrechts in der DDR (1), T.I.Z.L., cahier 4, 1966, p. 47 ss. (Réf.: Teuchert, W. 1).
- 104) Cf. Berezowski, C.: Le Droit Aérien dans certains pays socialistes d'Europe, R.F.D.A., No 2, 1955, p. 170-178.
- 105) Cf. Sand, P.H.: Die Entwicklung des Luftrechts in der Sowjetunion, Osteuroparecht, 10ème année, septembre 1964, p. 200.
- 106) Cf. Teuchert, W.: Probleme der Entwicklung des Luftrechts in der DDR (2), T.I.Z.L., cahier 5, 1966, p. 30 ss. (Réf.: Teuchert, W. 2).
- 107) Cf. Sand, P.H., op. cit., p. 158-210.
- 108) Cf. Eyermann, K.H. et Sellenthin, W.: Der Luftverkehr der UdSSR, Berlin 1967, p. 10-19.

- 109) Cf. Eyermann, K.H. et Sellenthin, W.: op. cit., p.12.
- 110) Cf. Sand, P.H., op. cit., p. 162.
- 111) Cf. Eyermann, K.H. et Sellenthin, W., op. cit., p. 14.
- 112) Cf. Teuchert, W.: Das Luftrecht in der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 25. (Réf.: Teuchert, W. 3)
- 113) Cf. Shawcross/Beaumont: On Air Law, London 1951.
- 114) Cf. Cas, G.: Code Aérien de l'U.R.S.S., XXVIème année, No 4, 1963, p. 395-427 (Réf.: Cas, G. 1); cf. Sand, P.H., op. cit., p. 163 ss; cf. Saporta, M.: Le Droit Aérien Soviétique, R.G.A., XVème année, No 2, 1952, p. 118.
- 115) Cf. Loi soviétique de 1935 sur l'Aviation Civile, art. 8, § 4.
- 116) Cf. Sand, P.H., op.cit., p. 183 ss.
- 117) Cf. Matte, M.: Le droit maritime et le droit aérien de l'U.R.S.S. à l'heure de la coexistence pacifique, Paris 1967, p. 226.
- 118) Cf. Fünf Fluggesellschaften erhielten bisher Verkehrsrechte für die vielgefragte Fernstrecke Europa via Sibirien nach Tokio, Ö.L.P., No 4, 30 janvier 1970, p. 1.
- 119) Cf. Berezowski, C., op. cit., p. 171.
- 120) Cf. Teuchert, W. 3, p. 29 ss.
- 121) Accords enregistrés à l'O.A.C.I. pour la période du 1/1/1946 au 31/12/1964 : 18.
Accords conclus du 31/12/1964 au 1/7/1970 : Italie: 22 février 1965; Sénégal: août 1965; Afrique Orientale d'expression britannique: 5 novembre 1965; Japon: 21 janvier 1966; Liban: février 1966; République Populaire de Chine: 4 avril 1966; Canada: 12 juillet 1966; U.S.A.: 4 novembre 1966; Pays scandinaves: 27 janvier 1967; France: juin 1969; R.A.U.: juin 1969; Pays-Bas: 24 juin 1969; République Démocratique du Vietnam: 22 juin 1969; Japon: 5 novembre

1969; Malaisie: 27 novembre 1969; France: 23 décembre 1969; Suisse: février 1970; Inde: 2 avril 1970.

- 122) Cf. Möglichkeiten einer Ausweitung des Luftverkehrs AEROFLOT - AUA, Ü.L.P., No 16, 25 avril 1969, p. 1; Süssenguth, H.: Die weltwirtschaftlichen Aspekte des internationalen Luftverkehrs, Kiel 1967, p. 7.
- 123) Cf. Kneifel, J. 1, p. 81, note 1.
- 124) Cf. Matte, M., op. cit., p. 211.
- 125) Information de l'O.A.C.I. du 28 janvier 1970.
- 126) Cf. Sand, P.H., op. cit., p. 198 ss.
- 127) de la Pradelle, P.: L'internationalisation des Lignes Aériennes Long Courrier, R.G.A., XIème année, No 2, 1948 (Extrait), p. 9 (Réf.: de La Pradelle, P. 1).
- 128) Cf. Rez, K. et Teuchert, W. 1, p. 58; Lavoisier, G.: L'Aviation Soviétique, R.G.A., XXème année, No 1, 1957, p. 3-19 (Réf.: Lavoisier, G. 2).
- 129) devenue BALKAN
- 130) Cf. Kindscher, R., op. cit., p. 98.
- 131) Cf. Kneifel, J. 1, p. 92 s.
- 132) Cf. AW&ST, 9 décembre 1963, p. 41
- 133) Cf. Décret sur la Construction (D.B.O.) du 1er août 1957.
- 134) Cf. Décret du 22 décembre 1950 sur la réglementation touchant les pigeons voyageurs (GB1, p. 1217).
- 135) Cf. Décret du 14 décembre 1956 sur la coordination des travaux d'Arpentage et de Cartographie (GB1 I, p. 1360).
- 136) Cf. Décret sur le vol à voile, introduit le 28 mars 1958 par l'H.Z.L. et la G.S.T.
- 137) Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile de la R.D.A. (Cf. GB1 I, 1963, p. 113).
- 138) Cf. GB1 I, 1963, p. 365.

- 139) Les lois soviétiques et tchécoslovaques mentionnées ci-dessus sont entre-temps caduques.
- 140) Cf. Sand, H.P., op. cit., p. 202 ss.
- 141) Cf. Rez, K. und Teuchert, W. 1, p. 58.
- 142) Cf. Teuchert, W. 2, p. 33.
- 143) Cf. Teuchert, W. 3, p. 29.
- 144) Cf. Siegert, H.: Das Recht der DDR auf Ausübung der Lufthoheit, D.F., No 10, 1959, p. 305 s.
- 145) Cf. Meyer, A.: Internationale Luftfahrtabkommen, to. 1, Köln 1953, p. 15, note 240.
- 146) Cf. Article 1 de l'O.A.C.I.: "Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire."
- 147) Cf. Gal, G.: Das neue ungarische Luftrecht, Z.L.R., No 3, 1965, p. 203-208.
- 148) Cf. Décret du 25 mai 1964 sur l'accord d'autorisation d'entrée et de survol sur le territoire de la R.D.A., pour les avions civils d'autres Etats (GB¹ II, p. 575).
- 149) Cf. Damm, G.: Luftrech und Flugsicherungsbetriebsdienst, Ingenieurschule für Verkehrswesen Dresden, 1965, p. 53 s.
- 150) Cf. Kramer, E.: Dem 20. Jahrestag der Gründung der DDR entgegen - Das Verkehrswesen im Jahr 1969 -, DDR-Verkehr, No 1, 1969, p. 57 (Réf.: Kramer, E. 2).
- 151) Cf. Lindner, W., op. cit., p. 137 ss.
- 152) Cf. Loi du 11 décembre 1957 sur les accords dans l'économie socialiste. (GB¹, p. 627).
- 153) Cf. GB¹ II, p. 787.
- 154) Cf. GB¹ I, p. 365 ss.
- 155) Cf. Loi du 28 mars 1962 sur les douanes de la R.D.A. (GB¹ I, p. 42 et 177).

- 156) Cf. Décret du 4 janvier 1960, No 4, sur les essais du matériel aérien (GB1 I, p. 48); Décret sur les essais et la mise en service de matériel aérien: Décret du 24 octobre 1963 sur le contrôle et la mise en service (GB1 II, p. 743).
- 157) Cf. Décret du 10 janvier 1966 sur l'agrément des aéroports civils (GB1 II, p. 47).
- 158) Cf. Décret du 2 juin 1958 sur la définition des obstacles à la circulation aérienne (GB1 I, p. 506); Décret No 2 du 23 mars 1961 sur le balisage des obstacles à la circulation aérienne (GB1 II, p. 121).
- 159) Cf. Décret du 15 mai 1961 sur le service radio et sa réglementation (GB1 II, p. 211).
- 160) Cf. p.
- 161) Cf. Décret du 10 juin 1967 sur le transport de matières radio-actives (GB1 édition spéciale No 552).
- 162) Cf. Décret du 22 janvier 1966 sur l'accord de l'autorisation de la réalisation de manifestations aériennes (GB1 II, p. 87).
- 163) Cf. Décret du 12 mai 1964 sur l'accord de l'autorisation de prises de vues aériennes (GB1 II, p. 331).
- 164) Cf. Décret du 15 mai 1964 sur la déclaration, l'enquête des spécialistes et l'exploitation d'incidents particuliers dans l'Aviation Civile (GB1 II, p. 560); cf. aussi: Décret du 28 février 1963 sur la prévention et la lutte contre les accidents (GB1 II, p. 139 et 379).
- 165) Cf. Décret du 15 mai 1964 sur la déclaration, l'enquête des spécialistes et l'exploitation d'incidents particuliers dans l'Aviation Civile (GB1 II, p. 575).
- 166) Cf. Rez, K. et Teuchert, W.: Das Luftrecht in der VR Ungarn (2), T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 61-67 et 70 (Réf.: Rez, K. et Teuchert, W. 2).
- 167) Cf. Sand, P.H., op. cit., P. 184.
- 168) Cf. Matte, M., op. cit., p. 241.
- 169) Cf. Damm, G.: Zum Luftfahrtgesetz der DDR, Flieger-Jahrbuch, 1965, p. 52 (Réf.: Damm, G. 2); cf. Damm,

G.: Bemerkungen zur Revision des Warschauer Abkommens, T.I.Z.L., cahier 5, 1969, p. 235 (Réf.: Damm, G. 3).

170) Cf. (GB1 I, p. 529).

171) Cf. (GB1 I, p. 39).

172) Cf. Damm, G. 2, p. 52.

173) Cf. de La Pradelle, P., Varsovie de nouveau en question, R.G.A., 24^{ème} année, No 1, 1966, p. 7-12 (Réf.: de La Pradelle, P. 2); cf.: Guldemann, W.: Internationales Lufttransportrecht, Zürich 1965; Shawcross/Beaumont, op. cit., p 333-342; McNair: The Law of the Air, London 1964, p. 223-236; Tate, R.: The Warsaw Treaty, University of Pittsburgh Law Review, t. 29, décembre 1967, p. 253-272.

174) Cf. Damm, G. 3, p. 238.

175) Cf. Damm, G. 2, p. 52.

176) Cf. Sand, H.P., op.cit., p. 185 s.

177) Cf. Code Pénal de la R.D.A. du 12 janvier 1968, (GB1 I, p. 1) en particulier §§ 196-205; Loi d'introduction au Code Pénal et à la législation pénale de la R.D.A. du 12 janvier 1968 (GB1 I, p. 97), § 11; Loi du 12 janvier 1968 sur la répression des manquements à la réglementation (GB1 I, p. 101); Loi du 11 juin 1968 sur la coordination des réglementations pénales (GB1 I, p. 242); Disposition du 16 mai 1968 concernant les manquements à la réglementation (GB1 II, p. 358), en particulier § 1,2,4,6 et 15.

178) Cf. p. 86.

179) Voir: Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile de la R.D.A., § 38.

180) Voir § 45, p. 94.

181) Cf. § 35, 2^{ème} alinéa, p. 91.

182) Cf. § 35, 3^{ème} alinéa, p. 91.

183) Cf. GB1 I, p. 128.

- 184) Cf. Déclaration du 16 avril 1959 sur une nouvelle application des Conventions Multilatérales Internationales (GB1 I, p. 505).
- 185) Information de l'O.A.C.I. du 15 juillet 1969.
- 186) Cf. Damm, G.: Zweiseitige Luftverkehrsabkommen, T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 17-25 (Réf.: Damm, G. 4); cf. Damm, G.: IATA-Organisation und Aufgaben der Internationalen Luftverkehrsvereinigung, T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 15 (Réf.: Damm, G. 5); cf. Damm, G.: ICAO - die internationale Zivilluftfahrtorganisation und ihre Bedeutung für den Weltluftverkehr, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 30 (Réf.: Damm, G. 6).
- 187) Cf. Kneifel, J. 1), p. 81-85.
- 188) La seconde guerre mondiale (1939-1945).
- 189) Convention Relative à l'Aviation Civile Internationale, O.A.C.I., Doc. 7300/3, art. 91 et 92.
- 190) Cf. Damm, G. 3, p. 235 s.
- 191) Cf. p. 127.
- 192) Cf. Diedrich, K. 1, p. 8.
- 193) Damm, G. 3, p. 237.
- 194) Représentation des Etats: Le Comité juridique est composé d'experts juridiques désignés par les Etats contractants comme leurs représentants. Chacun de ces Etats notifie au Secrétaire général de l'Organisation le ou les noms du ou des membres ainsi désignés. Nul ne peut représenter plus d'un Etat.
Observateurs: Les Etats non contractants et les organisations internationales dûment autorisés par le Conseil peuvent être représentés aux sessions du Comité par un ou plusieurs observateurs". Procédure d'approbation des projets de Conventions, O.A.C.I. Doc. 7669/LC/139, Section II.
- 195) Damm, G. 3, p. 238.
- 196) Cf. Diedrich, K. 1, p. 8.
- 197) Cf. Kunack, Ch. et Teuchert, W.: Internationale Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften auf dem

Gebiete der Nachrichtenübermittlung für kommerzielle Zwecke, T.I.Z.L., chier 9, 1968, p. 16-25.

- 198) Cf. p. 129.
- 199) Cf. L'Accord sur les Transports Aériens et les Services Réciproques entre l'Administration Centrale de l'Aviation Civile du l'U.R.S.S. (AEROFLOT) et la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG); cf. Müller, H., op.cit., p. 239 s.
- 200) Cf. Traité du 8 juin 1957 sur la Collaboration Collective et la Représentation Générale Commune.
- 201) Cf. Traité du 8 juin 1957 sur l'Utilisation Commune des Lignes Aériennes et sur le Mode de Répartition des Bénéfices.
- 202) Cf. Heiland, K.: Die Berliner Vereinbarung - Beginn einer neuen Etappe der Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedsländer des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe, T.I.Z.L., chier 1, 1966, p. 2 (Réf.: Heiland, K. 1).
- 203) Cf. Damm, G. 4, p. 21.
- 204) Cf. Déclaration sur le statut de COMECON et convention sur la capacité légale, les privilèges et les immunités. (GB1 I, p. 283).
- 205) Cf. GB1, I, p. 283.
- 206) Cf. Damm, G. 1, p. 60 ss.
- 207) Diedrich, K. 1, p. 4
- 208) Cf. Günther, G., op.cit., p. 468.
- 209) Cf. Die Ständige Kommission für Transport des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe zieht Bilanz, T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 37-38.
- 210) Cf. Wilpert, P.: Zum Jahreswechsel, T.I.Z.L., cahier 1, 1968, p. 1-3 (Réf.: Wilpert, P. 1).
- 211) Cf. Damm, G. 4, p. 21.
- 212) Cf. L'Accord de Berlin du 27 octobre 1965, § 1; cf. Damm, G. et Gimpel, E.: Die Berliner Vereinba-

rung - eine höhere Stufe der Zusammenarbeit im Luftverkehr, Flieger-Jahrbuch 1968, p. 105 s.

- 213) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 107
- 214) Cf. Accord de Berlin du 27 octobre 1965, § 6, 2ème alinéa; cf. Heiland, K. 1, p. 4.
- 215) Cf. Damm, G. 1, p. 66.
- 216) Cf. Arndt, H.: Der Bodenabfertigungsvertrag, T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 13.
- 217) Cf. Heiland, K. 1, p. 4.
- 218) Cf. Arndt, H., op.cit., p. 127.
- 219) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 107.
- 220) Cf. Décret 382 du 19 janvier 1963 sur la protection contre l'incendie et les accidents du travail (GB1 II, p. 105).
- 221) Cf. Heiland, K. 1, p. 4.
- 222) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 107 s.
- 223) Cf. Arndt, H., op.cit., p. 13 s.
- 224) Cf. Martin, H.: 4 Jahre - Berliner Vereinbarung - Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedsländer des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe, T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 7.
- 225) La KLM et la SAS ayant servi à bord des repas copieux sous forme de sandwiches ne correspondant pas aux prescriptions de l'IATA, l'IATA-Breeches Commission leur fit savoir, sur plainte de la PAN AM et de la TWA, la nature des sandwiches à servir. Cf. Kneifel, J. 1, p. 143-146 et 170.
- 226) L'INTERFLUG et l'AEROFLOT ne sont pas membres de l'IATA.
- 227) Cf. Prescription pour le service civil de la sécurité de vols de la R.D.A. dans sa version du 15 mai 1963.
- 228) Cf. Arndt, H., op.cit., p. 14.
- 229) Cf. Damm, G., op.cit., p. 8.

- 230) Cf. Martin, H., op.cit., p. 8.
- 231) Cf. Diedrich, K. 1, p. 6.
- 232) Cf. Diedrich, K. 1, p. 5.
- 233) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 105;
Heiland, K. 1, p. 4
- 234) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 108.
- 235) Cf. Damm, G. 1, p. 69.
- 236) Cf. Damm, G. 1, p. 70 s.
- 237) Cf. Damm, G. 1, p. 70 s.
- 238) Cf. Martin, H., op.cit., p. 6.
- 239) Cf. Damm, G. 1, p. 67.
- 240) Cf. Martin, H., op.cit., p. 7.
- 241) Cf. Bork, P.: Probleme der technischen Revolution
in der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 3,
1966, p. 1-9 (Réf.: Bork, P. 1).
- 242) Cf. Damm, G. 4, p. 21.
- 243) Cf. Cf. Grundprinzipien der internationalen sozia-
listischen Arbeitsteilung, Beschluss der Vertreter
der Länder des RGW, N.D., 17 janvier 1964, p. 5 s.
- 244) Cf. Aussergewöhnlich preiswerte Flug-Pauschalreisen
ab Wien, Graz, Salzburg und Klagenfurt sowie Linz
nach Berlin, Dresden und an die Ostsee, Ö.L.P.,
No 20, 23 mai 1969, p. 1,2.
- 245) Cf. Bald Fluglinie Kopenhagen-Ostberlin, Die Welt,
28 février 1963, p. 5.
- 246) Cf. Kneifel, J. 1, p. 36 ss.
- 247) Cf. Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt der DDR,
T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 51 et 62.
- 248) Cf. KLM erweitert Nurfracht-Flugstreckenziele nun
auch auf DDR-Flughafen Berlin/Sch., Ö.L.P., 6 juin
1969, p. 2.; Information de la KLM, du 18 décembre
1969.

- 249) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 33.
- 250) Cf. Kinnigkeit, W.: Alleinvertretungsanspruch auch in der Luft, S.Z., 14 janvier 1969, p. 3.
- 251) Cf. Diedrich, K. 1, p. 8 ss.
- 252) Cf. Kinnigkeit, W., op.cit., p. 3; cf. Matthäi, J. 1, p. 157.
- 253) Cf. Statut du 22 novembre 1958 du V.E.B. Deutrans (GB1 II, No 27, p. 312).
- 254) Cf. p. 123.
- 255) Cf. Heiland, K. 1, p. 4.
- 256) Cf. Damm, G., 1, p. 68.
- 257) Cf. Damm, G., 1, p. 68.
- 258) Cf. p. 123.
- 259) Cf. Damm, G. et Gimpel, E., op.cit., p. 108
- 260) Cf. Grenzdörfer, J. 2, p. 1-9.
- 261) Cf. p. 273-280.
- 262) Cf. 7ème Décret d'exécution sur la législation contractuelle - conventions d'ordre économique - des exploitations agricoles socialistes du 22 avril 1965 (GB1 II, p. 431).
- 263) Cf. Décret du 10 juin 1965 sur les travaux avio-techniques et avio-chimiques, § 17, 2ème alinéa (GB1 II, p. 451).
- 264) Cf. Wilde, R.: Neuregelung des Vertragssystems im Wirtschaftsflug erforderlich, T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 31.
- 265) Cf. Dowe, H.: Gedanken zur weiteren Eingliederung des Agrarflugwesens in die Landwirtschaft, T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 47 (Réf.: Dowe, H. 1).
- 266) Cf. Dowe, H. et Herzog, K.: Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsflug und Landwirtschaft im Kreis Angermünde 1966, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 16.

- 267) Cf. Wilde, R.: Die Anwendung des Vertragssystems im Wirtschaftsflug, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 9 (Réf.: Wilde, R. 2).
- 268) Cf. Wilde, R. 1, p. 31.
- 269) Cf. Décret du 10 juin 1965 sur les travaux avio-techniques et avio-chimiques, § 5, 1ère alinéa (GB1 II, p. 451).
- 270) Cf. Ein Weg zur höheren Effektivität der Landwirtschaftsflugzeuge, T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p.41.
- 271) Cf. Wilde, R. 2, p. 13.
- 272) Cf. Heymann, W.: Probleme der weiteren Entwicklung des Agrarflugs in der DDR, T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 25.
- 273) Cf. Wilde, R. 2, p. 12 ss.
- 274) Cf. Décret du 10 juin 1965 sur les travaux avio-techniques et avio-chimiques, § 17, 2ème alinéa (GB1 II, p. 451).
- 275) Cf. Wilde, R. 2, p. 13.
- 276) Correspond à la Troisième et à la Première des lycées français.
- 277) Cf. Wagner, H. et Kallenbach, K., op.cit., p. 19.
- 278) Cf. Loi sur le Système Unifié d'Enseignement Socialiste.
- 279) Cf. Bahr, K.: Einige Grundfragen der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter in der zivilen Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 3, 1966, p. 49.
- 280) Loi sur le Système Unifié d'Enseignement Socialiste, § 65, 3ème alinéa.
- 281) Statut de l'Ecole de Formation de l'Interflug.
- 282) Bahr, K., op.cit., p. 50.
- 283) Cf. Wagener, H. et Kallenbach, K., op.cit., p. 19.
- 284) Cf. Wagener, H. et Kallenbach, K., op.cit., p. 21; cf. aussi: Semrad, H.: Ein Blick in die Ingenieurschule für Flugzeugbau Dresden, D.F., No 1, 1957, p. 14-16.

- 285) Cf. Bahr, K., op.cit., p. 51 s.; cf. Wagener, H. (collectif d'auteurs): Ökonomik der Arbeit im Transportwesen der DDR, Berlin 1965, p. 55-57 ss.
- 286) Cf. Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 55.
- 287) Cf. Wagener, H. et Kallenbach, K., op.cit., p. 29 ss.
- 288) Cf. Grenzdörfer, J.: Stellung und Aufgaben der Fachgruppe Betriebswirtschaftliche Forschung und Ökonometrie der Entwicklungs- und Prüfstelle der zivilen Luftfahrt (E.P.Z.L.), T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 18-22 (Réf.: Grenzdörfer, J. 3).
- 289) Cf. Auswitz, G.: Die Prognostik als Voraussetzung der wissenschaftlich begründeten Perspektivplanung des Luftverkehrs, T.I.Z.L., cahier 1, 1967, p. 42-46. (Réf.: Auswitz, G. 2).
- 290) Cf. Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 9, 1969, p. 55.
- 291) Cf. p. 164-166.
- 292) Cf. Décision du Conseil d'Etat de la R.D.A. sur la continuation de la 3ème Conférence des Ecoles supérieures et le développement de celles-ci jusqu'en 1975, du 3 avril 1969.
- 293) Cf. Führungskonzeption der I.Z.V. "Luftfahrt" der K.d.T., T.I.Z.L., cahier 7, 1967, p. 361.
- 294) Cf. Kunack, Ch.: Fachexkursion der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" zur Luftfahrthochschule Leningrad, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 36 et 37 (Réf.: Kunack, Ch. 1).
- 295) Cf. p. 36.
- 296) Cf. Huhndorf, K.: Stellung und Aufgaben der Fachgruppe Technische Entwicklung und Erprobung der Entwicklungs- und Prüfstelle der zivilen Luftfahrt (E.P.Z.L.), T.I.Z.L., cahier 5/6; 1965, p. 14-17.
- 297) Cf. Mindach, B.: Die Aufgaben der Entwicklungs- und Prüfstelle der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 8.
- 298) Cf. Grenzdörfer, J. 3, p. 18.

- 299) Cf. Ordonnance sur le Statut du Ministère des Transports (GB1 I, p. 155).
- 300) Cf. Loi du 31 juillet sur la navigation aérienne de la R.D.A. (GB1 I, p. 113), et aussi: Disposition sur l'amélioration de l'organisation du travail dans le domaine de la recherche et du développement ressortissant du Ministère des Transports (Dispositions et Informations du Ministère des Transports, No 30/60).
- 301) Cf. Ordonnance No 4 concernant le contrôle des appareils aéronautiques et l'emploi des contrôleurs (GB1 I, 1960, p. 48).
- 302) Cf. Ordonnance concernant le contrôle et l'immatriculation d'appareils aéronautiques (GB1 II, 1963, p. 743).
- 303) Cf. Bork, P.: Forschung und Entwicklung im Bereich der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 2-7 (Réf.: Bork, P. 2).
- 304) Cf. Bork, P. 1, p. 1-9.
- 305) Cf. p. 133-134.
- 306) Nous recommandons au lecteur de se référer à l'ouvrage de M. H. Henrich: Die Kosten der Umschulung der durch den Technischen Fortschritt freigesetzten Arbeitskräfte, thèse Freiburg/Suisse, 1967.
- 307) Cf. Bork, P. 1, p. 5.
- 308) du 9 au 11 décembre 1965.
- 309) Cf. Grenzörfer, J.: Die Aufgaben des Industriezweigerverbandes "Luftfahrt" der K.d.T. nach dem 4. Kongress, T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 26 (Réf.: Grenzörfer, J. 4).
- 310) Cf. Stempniewski, S.: Bericht der K.d.T., T.I.Z.L., cahier 4, 1965, p. 49 et 50 (Réf.: Stempniewski, S. 3)
- 311) Cf. Stempniewski, S.: 2. Delegiertenkonferenz des I.Z.V. "Luftfahrt" der K.d.T., T.I.Z.L., cahier 7, 1969, p. 365-367 (Réf.: Stempniewski, S. 4).
- 312) Cf. Grenzörfer, J.: 1. Fachtagung "Luftverkehr" des I.Z.V. "Luftfahrt" der K.d.T., T.I.Z.L., cahier 6, 1967, p. 1-2 (Réf.: Grenzörfer, J. 5).

- 313) Cf. Stempniewski, S.: Bildung einer Fachgruppe Luftverkehr an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List", T.I.Z.L., cahier 5/6, p. 100 et 101 (Réf.: Stempniewski, S. 5).
- 314) Cf. Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" verwirklicht sozialistische Hochschulreform. DDR-Verkehr, cahier 1, 1969, p. 32-34.
- 315) Cf. Pieck, A.: Die Leitung der zivilen Luftfahrt in der DDR, D.F. 5ème année, cahier 5, 1961, p. 161 (Réf.: Pieck, A. 2).
- 316) Cf. Wissenschaftliche Leitung der zivilen Luftfahrt der DDR, Flieger-Jahrbuch 1966, p. 44-46.
- 317) Uhrig, H.: Probleme der Prognosearbeit der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 3 (Réf.: Uhrig, H. 2).
- 318) Uhrig, H. 2, p. 3.
- 319) Ceci correspond à une piste d'atterrissage de 1800 à 2150 m. Cf. Günther, J., op.cit., p. 131.
- 320) Cf. Uhrig, H. 2, p. 7.
- 321) Cf. Gauglitz, H.: Die Selbstkosten der Transportbetriebe, Berlin 1966, p. 48-49.
- 322) Cf. Mudrack, G.: 10 Jahre Wirtschaftsflug in der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 7 (Réf.: Mudrack, G. 1).
- 323) Cf. p. 147-154.
- 324) Cf. Mudrack, G.: Stellung, Aufgaben und Arbeitsweise der Staatlichen Luftfahrtinspektion, T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 1 (Réf.: Mudrack, G. 2).
- 325) Cf. Mudrack, G. 2, p. 2 s.
- 326) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 4 ss. Chatschatrow, T.S.: Ökonomik des Transportwesens, Berlin 1962, p. 13-46.
- 327) Cf. Queck, U.: Luftschiffahrt in Vergangenheit und Gegenwart, Flieger-Jahrbuch 1969, p. 142 (Réf.: Queck, U. 1).
- 328) Cf. Rehbein, G. et Wagener, H., op.cit., p. 20 ss.
- 329) Cf. Franke, P. 1, p. 11 s. et 27 ss.

- 330) Politische Ökonomie, Berlin 1959, p. 537.
- 331) Cf. Rehbein, G. et Wagener, H., op.cit., p. 39 s. et 205 ss.
- 332) Cf. Mittag, G.: Zu den Fragen der Planung, Leitung und Organisation im Verkehrswesen, Für ein einheitliches Sozialistisches Verkehrswesen (Verkehrskonferenz 1960) Berlin 1960, p. 660.
- 333) Beschluss des VI. Parteitages der SED über die Aufgaben in der Industrie, im Bauwesen sowie im Transport- und Nachrichtenwesen, N.D., 27 janvier 1963, p. 4.
- 334) Cf. Matthäi, J. 1, p. 1 ss.
- 335) Cf. Lignes directrices du Nouveau Système Economique de planification et de Direction de l'Economie du 11 juillet 1963 (GB1 II, p. 453 ss).
- 336) Cf. Matthäi, J. 1, p. 7.
- 337) Cf. Matthäi, J. 1, p. 8
- 338) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 5 ss; et aussi: Grenzdörfer, J. 2, p. 1-9.
- 339) Ministre des Transports de la R.D.A.
- 340) Cf. Kramer, E.: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Siebenjahresplan, Für ein Einheitliches Sozialistisches Verkehrswesen, Berlin 1960, p. 38 (Réf.: Kramer, E.3).
- 341) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 7.
- 342) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 8.
- 343) Cf. Wilpert, P.: Die wissenschaftliche Führungstätigkeit - eine wesentliche Voraussetzung für die Durchsetzung des Neuen Ökonomischen Systems der Planung und Leitung, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 1-7 (Réf.: Wilpert, P. 2).
- 344) Cf. Kohlmann, A.: Probleme der Weiterentwicklung des Planungssystems der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 1.
- 345) Cf. Richter, K.J.: Einführung in die marxistisch-leninistische Organisationswissenschaft, T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 44-52; et aussi: Scholz, H., op.cit., p.4.

- 346) Cf. Décret sur les buts, les droits et les devoirs des entreprises populaires de production (GB¹ II, 1967, p. 121).
- 347) Cf. Kohlsmann, A., op.cit., p. 2.
- 348) Cf. Wilpert, P. 2, p. 2 ss.
- 349) Cf. Hendel, A., op.cit., p. 9.
- 350) Cf. Kohlsmann, A., op.cit., p. 4.
- 351) Cf. Uhrig, H. 2, p. 9.
- 352) Cf. Grenzdörfer, J.: Grundsätzliche Probleme der Vorbereitung des Einsatzes der elektronischen Datenverarbeitung in der zivilen Luftfahrt der DDR (1), T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 1 s. (Réf.: Grenzdörfer, J. 6); cf. Boigk, S.: Zur Einführung der E.D.V. bei der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 10, 1969, p. 425-431.
- 353) Instruction No 8 du 15 mars 1968: Réalisation de l'étude pour la préparation de la mise en service de l'E.D.V. dans l'Aviation Civile de la R.D.A.
- 354) Cf. Grenzdörfer, J. 6, p. 6.
- 355) Cf. Grenzdörfer, J.: Grundsätzliche Probleme der Vorbereitung des Einsatzes der elektronischen Datenverarbeitung in der zivilen Luftfahrt der DDR (2), T.I.Z.L., cahier 9, 1968, p. 12 (Réf.: Grenzdörfer, J. 7).
- 356) Cf. Gerisch, Koziolok, Salecker: Marxistisch-leninistische Organisationswissenschaft bei der Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus, Einheit, cahier 7, 1968, p. 816 s.
- 357) Cf. Grenzdörfer, J. 3, p. 22.
- 358) Cf. Diedrich, K.: Einige Probleme der Planung und Leitung der komplexen Absatzpolitik in der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 1-8 (Réf.: Diedrich, K. 2).
- 359) Cf. Diedrich, K. 2, p. 4.
- 360) Cf. Witt, D.: Die Werbung im Luftverkehr, T.I.Z.L., cahier 1, 1967, p. 50-57.

- 361) Cf. Witt, D., op.cit., p. 50.
- 362) Cf. Kneifel, J. 1, p. 163.
- 363) Cf. Diedrich, K. 2, p. 8.
- 364) Cf. Kneifel, J. 1, p. 152.
- 365) Une enquête de la "New York Port Authority" montra en 1964 que la raison de la traversée de l'Atlantique Nord, pour 62 % des citoyens américains, n'était pas un voyage d'affaires, mais un voyage touristique.
- 366) Cf. Auswitz, G. 2, p. 42-46; et aussi: Auswitz, G.: Die voraussichtliche Entwicklung des ausströmenden Auslandstourismus der DDR und der sich daraus ergebende Beförderungsbedarf für den Luftverkehr (1), T.I.Z.L., cahier 5, 1968, p. 31-39 (Réf.: Auswitz, G. 3).
- 367) Les traités commerciaux entre les Etats prennent en considération, à côté des relations politiques, les effets économiques. Lorsque la R.F.A. voulut limiter les droits de vol de la SAS en R.F.A., les gouvernements scandinaves firent remarquer que l'équilibre de la balance des paiements exigeait qu'ils restent en vigueur. C'est pourquoi un Etat ayant une balance touristique passive, peut toujours faire valoir cette dernière circonstance. Cf. Kneifel, J. 1, p. 97.
- 368) Auswitz, G.: Die voraussichtliche Entwicklung des ausströmenden Auslandstourismus der DDR und der sich daraus ergebende Beförderungsbedarf für den Luftverkehr (2), T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 35-41 (Réf.: Auswitz, G. 4); et aussi: Auswitz, G.: Die voraussichtliche Entwicklung des Passagierbeförderungsbedarfs der DDR, T.I.Z.L., cahier 1, 1968, p. 37-41 (Réf.: Auswitz, G. 5).
- 369) Cf. Statistisches Jahrbuch der DDR, Berlin 1966, p. 441.
- 370) Cf. Loi du 26 mai 1967 sur le plan prospectif pour le développement de l'économie de la R.D.A. (GB1 II, No 8 du 7 juin 1967, p. 68 ss.).
- 371) Cf. Auswitz, G. 3, p. 33.
- 372) Cf. p. 300 et 305-308.

- 373) Cf. Matthäi, J. 2, p. 353.
- 374) Auswitz, G. 3, p. 34.
- 375) Cf. Matthäi, J. 1, p. 152.
- 376) Cf. Auswitz, G.: Die Auswirkungen des passiven Aus-
landstourismus auf den Luftverkehr der DDR, T.I.Z.L.,
cahier 4, 1967, p. 7 (Réf.: Auswitz, G. 6).
- 377) Cf. Auswitz, G. 6, p. 7.
- 378) Cf. Auswitz, G.: Der Zusammenhang zwischen dem Aussen-
handelsumsatz der DDR und dem Fluggastaufkommen bei
Dienstreisen und seine Nutzung für prognostische
Untersuchungen, T.I.Z.L., cahier 10, p. 9-18 (Réf.:
Auswitz, G. 7).
- 379) Cf. Ökonomische Probleme des Auslandstourismus, Die
Wirtschaft, No 2, 1966, p. 9.
- 380) Cf. Auswitz, G. 6, p. 8
- 381) Cf. Auswitz, G. 4, p. 4.
- 382) Cf. Auswitz, G. 4, p. 39.
- 383) Auswitz, G. 4, p. 39.
- 384) Cf. Auswitz, G. 6, p. 8.
- 385) Cf. Auswitz, G. 4, p. 40.
- 386) Cf. Auswitz, G. 2, p. 42.
- 387) Cf. Ludz, Ch.: Die Zukunft der DDR, Die Zeit, No 41,
10 novembre 1969, p. 53,55,56-58.
- 388) Cf. Auswitz, G. 7, p. 9-18.
- 389) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 57.
- 390) Cf. Uhrig, H. 1, p. 104 s.
- 391) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 36.
- 392) Cf. Franke, P. 1, p. 134.
- 393) Cf. p. 305-308.

- 394) Cf. Franke, P. 1, p. 133 s.
- 395) Cf. Matthäi, J. 1, p. 106 s.
- 396) Cf. Schweickhardt, H.: Die gemischte Flugeisenbahnförderung, Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr, cahier 12, 1946, p. 557 s. (Réf.: Schweickhardt, H. 1).
- 397) Cf. Dirlewanger, H.: Flugeisenbahnverkehr, SSB-Nachrichtenblatt, mars 1928, p. 37 ss.
- 398) Cf. Matthäi, J. 1, p. 135.
- 399) Cf. Matthäi, J. 2, p. 341-361.
- 400) Cf. Principes du 11 juillet 1963, sur le Nouveau Système Economique de Planification et de Direction de l'Economie (GB1 II, p. 453 ss.).
- 401) Cf. Matthäi, J. 1, p. 90.
- 402) Cf. Matthäi, J. 1, p. 105 s. et 112 ss. et 132.
- 403) Cf. Matthäi, J. 2, p. 352 ss.
- 404) Cf. Schweickhardt, H. 1, p. 557.
- 405) Cf. Matthäi, J. 2, p. 351.
- 406) Cf. Matthäi, J. 1, p. 171 s. et 179 ss.
- 407) Cf. Matthäi, J. 2, p. 354.
- 408) Cf. Statut du 22 novembre 1958 du V.E.B. Deutrans (GB1 II, No 27, p. 312).
- 409) Cf. Matthäi, J. 1, p. 173.
- 410) Cf. Matthäi, J. 1, p. 201 ss.
- 411) Cf. Groenewege, A. und Heitmeyer, R.: Luftfracht - der Schlüssel zu grösserem Gewinn, Mannheim 1966, p. 141-150; Kneifel, J. 1, p. 185.
- 412) Cf. 15,2 Mill. Nordatlantik - Fluggäste 1975, W.I.C.O., cahier 21, 1966, p. 12.

- 413) Lignes aériennes: New York, Detroit, San Francisco, Honolulu, Tokio, Hongkong, Bangkok, Dehli, Karachi, Beyrouth, Vienne, Munich, Stuttgart, Francfort s/Main, Londres, Shannon, New York.
- 414) Cf. Grenzdörfer, J. 1, p. 58.
- 415) Cf. Stempniewski, S. 2, p. 323.
- 416) Cf. Stempniewski, S.: Studie zur Ermittlung des zukünftigen Frachtaufkommens im internationalen Luftverkehr der DDR, W.Z.H.V.D., 11ème année, cahier 3, 1964, p. 547 (Réf.: Stempniewski, S. 6).
- 417) Cf. Stempniewski, S. 6, p. 550.
- 418) Cf. Blanc, A., George, P., Smotkine, H.: Les Républiques Socialistes d'Europe Centrale, Paris 1967, p. 133 ff.
- 419) Cf. Stempniewski, S. 6, 548.
- 420) Cf. Stempniewski, S. 1, p. 596; Franke, P. 1, p. 131 s.
- 421) Cf. Stempniewski, S. et Fischer, F. 1, p. 17.
- 422) Cf. Fischer, F. et Stempniewski, S.: Studie über die Grundsätze zur Bestimmung des wissenschaftlich-technischen Höchststandes beim Luftfrachtumschlag (2), T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 38-51 (Réf.: Fischer, F. et Stempniewski, S. 2).
- 423) Cf. Stempniewski, S.: Technisch-ökonomische Fragen des modernen Luftfrachttransportes, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 51-57 (Réf.: Stempniewski, S. 7); Stempniewski, S.: Voraussetzungen für die Realisierung des Frachtbeförderungsbedarfs im internationalen Luftverkehr der DDR, W.Z.H.V.D., 12ème année, cahier 3, 1965, p. 536 (Réf.: Stempniewski, S. 8).
- 424) Cf. Stempniewski, S. 2, p. 317 et 321; Strupl, V.: Entwicklungstendenzen im Luftfrachtverkehr, Internationale Transport Annalen 1969, p. 318 ss; Stempniewski, S. 6, p. 545.
- 425) Cf. Stempniewski, S. 6, p. 546.
- 426) Cf. Heiland, K.: Die DEUTSCHE LUFTHANSA als Teilnehmer am Güterverkehr der DDR, D.F., cahier 10, 1959, p. 300 (Réf.: Heiland, K. 2).

- 427) Cf. Stempniewski, S.: Schnell - sicher - zuverlässig, Die Wirtschaft, 25 novembre 1963, p. 6 (Réf.: Stempniewski, S. 9).
- 428) Cf. Paubel, W.: Probleme der internationalen Luftpostbeförderung, T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 19-24.
- 429) Cf. Paubel, W., op.cit., p. 21 s.
- 430) Cf. Air Dominates North Atlantic Passenger Traffic, IATA-News Review, juin 1969, p. 3.
- 431) Cf. Paubel, W., op.cit., p. 22.
- 432) Cf. Uhrig, H. 1, p. 91.
- 433) Cf. Uhrig, H. 1, p. 87 ss.
- 434) Cf. Uhrig, H. 1, p. 89.
- 435) Cf. Schimkat, G.: Verkehrstechnische Grundlagen wirtschaftlicher Verkehrsflugzeuge für die langfristigen Gesamtaufgaben der DDR (manuscript), 1964, p. 14., cité dans Uhrig, H. 1, p. 94.
- 436) Cf. Uhrig, H. 1, p. 227 s.
- 437) Cf. Queck, U. 1, 137; cf. Queck, U.: Prognose der Luftschiffahrt, T.I.Z.L., cahier 2, 1969, p. 82-102 (Réf.: Queck, U. 2).
- 438) Cf. Luftschiffbau in der Sowjetunion, T.I.Z.L., cahier 6, 1969, p. VI.
- 439) Vice-président de l'Académie des Sciences de l'U.R.S.S.
- 440) Cf. Queck, U. 2, p. 97 et 101.
- 441) Cf. Queck, U. 1, p. 146.
- 442) Cf. Queck, U. 1, p. 136-146; Queck, U. 2, p. 82-102; cf. aussi: Krüger, E.: Dem Luftschiff eine Chance, Flughafen Nachrichten, Francfort s/Main, cahier 3/4, 1967, p. 6-9.
- 443) Cf. Agro-Luftschiffe, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 23.
- 444) Cf. Queck, U. 1, p. 142.
- 445) Cf. Queck, U. 1, p. 136 ss.

- 446) Cf. Queck, U. 1, p. 101 s.
- 447) Cf. Cortes, G.: Transportpreise und ihre Grundsätze im sozialistischen Luftverkehr, Ökonomik des zivilen Luftverkehrs, Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden 1968, p. 5 ss. (Réf.: Cortes, G. 1).
- 448) Cf. Landwirtschaftsflug in aller Welt, T.I.Z.L., cahier 2, 1968, p. VII.
- 449) Märten, C.: 2. Konferenz zu Fragen des Landwirtschaftsfluges der Mitgliedsländer des R.G.W., T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 45 s.
- 450) Cf. Heymann, W., op.cit., p. 22.
- 451) Cf. Krezalek, J., op.cit., p. 266.
- 452) Cf. Krezalek, J., op.cit., p. 264 ss.
- 453) Cf. Krezalek, J., op.cit., p. 271.
- 454) Cf. Märten, C., op.cit., p. 45.
- 455) Cf. Märten, C., op.cit., p. 45 et 47.
- 456) En République populaire de Hongrie, l'Aviation Agricole n'est pas un secteur spécialisé de la MALEV.
- 457) Cf. Mudrack, G.: 10 Jahre Wirtschaftsflug in der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 5 ss. (Réf.: Mudrack, G. 1); Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, D.F., cahier 6, 1955, p. 87-88; Gorzel, W.: Der Wirtschaftsflug in der DDR, D.F., cahier 4, 1960, p. 116 ss; INTERFLUG nahm MI-8 in Betrieb, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. V.
- 458) Cf. Mehlhorn, R.: Welche Probleme gibt es beim Einsatz von der "INTERFLUG" in der Landwirtschaft, T.I.Z.L., cahier 3, 1956, p. 57.
- 459) Cf. Mudrack, G. 1, p. 5 ss.
- 460) Cf. Mudrack, G. 1, p. 4.
- 461) Cf. Heymann, W., op.cit., p. 22.
- 462) Cf. Mudrack, G. 1, p. 7.
- 463) Cf. Dowe, H. 1, p. 47.

- 464) Cf. Heymann, W., op.cit., p. 25 s.
- 465) Cf. Dowe, H.: Kosten- und Arbeitsproduktivitätsprobleme beim Flugeinsatz in der Landwirtschaft, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 43-48 (Réf.: Dowe, H. 2).
- 466) Cf. Dowe, H. 1, p. 47.
- 467) Cf. Heymann, W., op.cit., p. 25.
- 468) Cf. Dowe, H. 1, p. 47 s.
- 469) Cf. Mehlhorn, R., op.cit., p. 57.
- 470) Cf. Mudrack, G. 1, p. 7 s.
- 471) Cf. Gauglitz, H. et Dittmar, G.: Die Finanzen des sozialistischen Transportwesens, Berlin 1967, p. 17 ss.
- 472) Cf. Kunack, Ch.: Zum Niveau der Arbeitsproduktivität von Luftverkehrsbetrieben, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 38 (Réf.: Kunack, Ch. 2).
- 473) Cf. Scholz, H.: Zu einigen Problemen der sozialistischen Betriebsführung in der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 5, 1968, p. 4.
- 474) Cf. GB1 II, 1967, p. 459.
- 475) Cf. Kuhn, H. 1, p. 1-5; et aussi: Kietzmann, W.: Rechnungswesen und Statistik in der zivilen Luftfahrt, Ökonomik der zivilen Luftfahrt; Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden, 1968, p. 27 ss; cf. Gauglitz, H. et Dittmar, G., op.cit., p. 186.
- 476) Cf. Schirlitz, G.: Probleme der Einführung einer Produktionsfondsabgabe in der zivilen Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 45-49 (Réf.: Schirlitz, G. 1).
- 477) Cf. Kuhn, H. 1, p. 2 ss.
- 478) Kuhn, H.: Über die Notwendigkeit der Einführung des einheitlichen Systems von Rechnungsführung und Statistik und seine Aufgaben, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 9 (Réf.: Kuhn, H. 2).
- 479) Le budget des devises résulte de l'addition des entrées et des sorties de devises.

- 480) Cf. Schwarzer, D. et Ludwig, R.: Die Verbesserung der Valutarentabilität - ein Hauptgesichtspunkt der perspektivischen Entwicklung des Verkehrswesens, T.I.Ö.V., No 9, 1964, p. 711; et aussi: Gauglitz, H. et Dittmar, G., op.cit., p. 192-194.
- 481) Cf. Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, D.F., No 5, 1958, p. 71-75.
- 482) Cf. Schirlitz, G.: Zur Weiterentwicklung der Preisarbeit in der zivilen Luftfahrt (I), T.I.Z.L., cahier 5, 1968, p. 43 ss. (Réf.: Schirlitz, G. 2).
- 483) Cf. Schirlitz, G.: Zur Weiterentwicklung der Preisarbeit in der zivilen Luftfahrt (2), T.I.Z.L., cahier 2, 1968, p. 45-52 (Réf.: Schirlitz, G. 3).
- 484) Cf. Franke, P.: Die Transportpreise des internationalen Luftverkehrs - eine tarifsystématique Einschätzung (2), T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 24-31 (Réf.: Franke, P. 3).
- 485) Cf. Schirlitz, G. 3, p. 46.
- 486) Cf. Kneifel, J. 1, p. 175-184.
- 487) Cf. Schirlitz, G. 3, p. 48 s.
- 488) Cf. Dowe, H. 2, p. 43.
- 489) Cf. Cortes, G. 1, p. 68.
- 490) Cf. GB1 II, No 76, 10 juillet 1965.
- 491) Cf. Disposition No 4430 du 1er avril 1966 sur les services de l'Aviation Agricole.
- 492) Cf. GB1 II, No 76, 10 juillet 1965.
- 493) Doves s'appuie sur une enquête sur la mise en service d'avions et de machines au sol effectuée en se basant sur l'exemple du district d'Angermünde, en 1966.
Cf. Dowe, H. 2, p. 44.
- 494) Cf. Schirlitz, G. 3, p. 48.
- 495) Cf. Wilde, R. 1, p. 32; Schirlitz, G. 3, p. 48.
- 496) Cf. Heymann, W., op.cit., p. 28 s.

- 497) Cf. Wilde, R. 1, p. 32.
- 498) Cf. Franke, P. 1, p. 41-159; Franke, P. 2, p. 10-16; Damm, G. 2, p. 14-19; Bongers, H., op.cit., p. 51; Dirlewanger, G., op.cit., p. 29-45; Miller, R. et Sawers, D.: The Technical Development of Modern Aviation, London 1968, p. 223, 241-245; Cartou, L.: Droit Aérien, Paris 1963, p. 159-163; Berendt, G.: Die Entwicklung der Marktstruktur im internationalen Luftverkehr, Berlin 1961, p. 75-83; Lochner, N. und Wilts, J.: Wachstum und Wettbewerb im Nordatlantischen Personenverkehr, Göttingen 1956, p. 52-67; Wassenbergh, H.A.: Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air, The Hague 1962, p. 33-40, 66 et 147; Stratford, A.: Air Transport Economics in the Supersonic Era, London 1967, p. 24; Kneifel, J. 1, p. 81-90.
- 499) L'I.A.T.A. avait 104 membres en 1970.
- 500) Franke, P. 2, p. 10.
- 501) Cf. Franke, P. 2, p. 11; Cortes, G. 1, p. 10.
- 502) Cf. Franke, P. 2, p. 22.
- 503) Cf. Cortes, G. 1, p. 11.
- 504) Cf. Franke, P. 2, p. 16.
- 505) Cortes, G. 1, p. 15.
- 506) Cf. Franke, P. 2, p. 12.
- 507) Cf. Franke, P. 1, p. 43 ss.
- 508) Cf. Franke, P. 1, p. 71.
- 509) Une réforme tarifaire socialiste avait déjà été effectuée le 1er janvier 1968. Elle ne concernait que les tarifs de marchandises pour le transport intérieur par chemin de fer, pour le transport routier à grand parcours et la navigation fluviale.
- 510) Cf. Franke, P. 1, p. 17.
- 511) Cf. Heiland, K. 1, p. 299.
- 512) Cf. Franke, P. 1, p. 17 ss.

- 513) Cf. Damm, G. 1, p. 63.
- 514) Cf. Franke, P. 1, p. 112.
- 515) Cf. Franke, P. 1, p. 122.
- 516) Cf. Franke, P. 1, p. 25.
- 517) Cf. Rudolph, J.: Gemeinsame Preisbasis und Verrechnungsbeziehungen der sozialistischen Länder, Wirtschaftswissenschaft, 11^{ème} année, No 1, 1963, p. 77 ss; Hercher, K.: Der Zahlungsverkehr der DDR mit dem Ausland, Berlin 1958, p. 19; Dirlwanger, G.: Die Preisdifferenzierung im internationalen Luftverkehr, Bern 1969, p. 48 ss et 227 ss; Franke, P. 1, p. 107 ss et 113 ss; Schwarzer, D. et Kramp, M.: Zur Neuregelung der ökonomischen Beziehungen Aussenhandel - Verkehrswesen, DDR-Verkehr, cahier 8, 1968, p. 289-292.
- 518) Cf. Franke, P. 1, p. 114.
- 519) Franke, P. 1, p. 115.
- 520) Cf. Cortes, G.: Die Aufteilung von Passage- Durchgangstarifen unter den Bedingungen der Existenz des EAPT und der IATA-Tarife, T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 41-45 (Réf.: Cortes, G. 2).
- 521) Cf. Cortes, G. 2, p. 42.
- 522) Cf. Franke, P. 2, p. 27.
- 523) Cf. Franke, P. 1, p. 114ss et 122 ss; Cortes, G. 2, p. 42.
- 524) Cf. Cortes, G. 1, p. 45; Cortes, G. 2, p. 42.
- 525) Cf. Cortes, G. 1, p. 32 ss.
- 526) Cf. Kneifel, J.: Die Kosten im Luftverkehr, München 1967, p. 46)Réf.: Kneifel, J. 3).
- 527) Cf. Cortes, G. 2, p. 42.
- 528) Franke, P. 1, p. 28.
- 529) Cf. Franke, P. 3, p. 28.
- 530) Cf. Franke, P. 1, p. 51.

- 531) Cf. Cortes, G. 1, p. 50-56.
- 532) Cf. Cortes, G. 1, p. 54.
- 533) Organisation d'Etudiants de la R.F.A.
- 534) Cf. ASTA Publikationen, Bonn 1969.
- 535) Cf. ASTA Publikationen, Bonn 1969.
- 536) Cf. Cortes, G. 1, p. 28 ss.
- 537) Cf. Franke, P. 1, p. 59.
- 538) Cf. Cortes, G. 1, p. 60.
- 539) Cf. Kneifel, J. 1, p. 12.
- 540) Cf. Arndt, A., op.cit., p. 15; Cortes, G. 1, p. 66 ss.
- 541) Cf. Cortes, G. 1, p. 70 ss.
- 542) Cf. Die Probleme des internationalen Luftverkehrs
aus der Sicht der DEUTSCHEN LUFTHANSA, Ü.L.P.,
No 29, 22 août 1969, p. 11-14.

SOMMAIRE

=====

(EN ANGLAIS)

CIVIL AVIATION OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

The development of Civil Aviation started in the German Democratic Republic in 1956. In the first year some 12,500 passengers and 461 tons of freight were transported, whereas in 1968 820,000 passengers and 15,300 tons of freight were carried. Today, INTERFLUG regularly serves 22 cities in 19 countries in Europe, Africa and Asia.

In the following pages it will be briefly shown how this result has been attained. The first phase, the "LUFTHANSA (GDR) period", which lasted until 1963, covered only socialist countries. The next phase, the "INTERFLUG-period", which lasted until 1969, saw increasingly more non-socialist countries incorporated in the charter and regular flight service. A glimpse of the future of the Civil Aviation of the GDR follows these two phases.

First Phase (1955 - 1963) Development of German LUFTHANSA (GDR)(1955) and INTERFLUG (1958).

In 1955 the GDR concluded an aviation agreement with the People's Republic (PR) of Poland, the Socialist Republic (SR) of Romania, the PR of Bulgaria, the CSSR, the PR of Hungary, and the USSR. Further agreements with the Federal Socialist Republic (FSR) of Yugoslavia and the PR of Albania followed in 1960. Regular flights started under the name of DEUTSCHE LUFTHANSA (GDR) in February 1956 between Berlin-Schönefeld and Warsaw. The flights were later expanded to all other socialist countries.

In June 1957 inland flights began between Berlin/Schönefeld and Dresden, Leipzig, Erfurt and Karl-Marx-Stadt. Certain domestic air-routes, e.g. Erfurt - Barth and Berlin-Schönefeld - Karl-Marx-Stadt are no longer in operation due to lack of profitability. In April 1960, regular flights from Berlin/ Schönefeld to Budapest and Belgrade to Tirana were inaugurated.

Initial flights were operated with a two-motor Ilyushin IL-14, which, with a flight speed of 320 km/h, could only transport 32 passengers. The Ilyushin IL-18 was introduced on international routes in April 1960. It had a seating capacity for 80 passengers and reached a speed of 450 km/h.

In May, 1955 the construction of Soviet Ilyushin IL-14 was first licenced in the GDR. This version had only 26 seats. Some 45 aircraft were manufactured until April 1958 and some delivered to the DEUTSCHE LUFTHANSA(GDR), some to the PR of Vietnam, the PR of Poland, the PR of Hungary, the SR of Romania, the CSSR, etc. Due to the new financial plans of the COMECON Member States and on account of raw material difficulties, the aircraft manufacture was completely abandoned in 1961. Since that time all aircrafts and parts were supplied by the USSR.

The first pool contract was signed by the social European airlines of LOT; MALEV, TABSO (today's BALKAN) and TAROM as well as DEUTSCHE LUFTHANSA (today's INTERFLUG) on June 8, 1957. This was the "Convention on Reciprocal Cooperation and Reciprocal General Agency" and the "Convention on the Common Use of Airlines and on the Means for Settlement of Income."

The GDR took over in the field of air regulations those stipulations and laws which were in force in Germany prior to 1945. The GDR's newly formed Aviation Law, July 31, 1963, shows similarities with the aviation laws of socialist states (Aviation Code of the USSR of 1935; the Aviation Law of the CSSR, September 24, 1956; the Aviation Law of the SR of Romania, December 5, 1953) and non-socialist states (Aviation Law of the FRG, the Aviation Law of Switzerland in 1947, and the Aviation Law of Austria in 1957).

Second Phase (1963 - 1969) The merger of the DEUTSCHE LUFTHANSA (GDR) with INTERFLUG; Introduction of regular services to non-socialist countries.

On September 1, 1963, INTERFLUG, established in 1958 as a charter company, took over the operations of DEUTSCHE LUFTHANSA (GDR).

The first regular flights with a non-socialist country were the flights from Berlin/Schönefeld to Nicosia, opened in May 1964. Aviation agreements were concluded in 1965 with the UAR and Syria, and in 1966 with Guinea, Mali, Iraq and Algeria. A government permission was granted by Lebanon in 1967 for flights from Berlin/Schönefeld to Beirut. Further agreements were concluded with Cuba in 1967 and with Sudan in 1968. Regular flights came into operation with all of these States, except with Cuba.

The first non-socialist airline to establish an airline office in the GDR was KLM. It was opened in Berlin/Friedrichstraße on April 3, 1957; the SAS followed on September 29th 1967. KLM and SAS were the first non-socialist airlines to operate special trade fair flights to Leipzig and charter flights to Berlin/Schönefeld. Since 1969, KLM operates a weekly freight-charter flight between Amsterdam and Berlin-Schönefeld. This flight takes the flight-route over Denmark and not over one of the three Berlin air-corridors.

In October 1965, a further agreement between the socialist states followed. The so-called "Berlin Agreement" was signed by AEROFLOT, INTERFLUG, LOT, MALEV, MONGOLFLOT, TABSO (today's BALKAN), and TAROM.

The Agreement consists of the following agreements:

- Reciprocal General Agency
- Reciprocal Granting of Services
- Liability for Damages
- Pool Agreements

Services need not be handled by an airline itself but can be delegated to another agreement partner. Therefore, INTERFLUG concluded the internal agreements with the transportation company Deutrans, the hotel and restaurant company Mitropa, and the gasoline company Minol.

Contracts between the Agricultural and Special Flights Department of INTERFLUG, the Agricultural Productions Association (LPG) and the Agricultural Trade Association (BHG) should lead to an increase in agricultural production. Between 1957 and 1964, only separate contracts were concluded between the LPG/BHG and INTERFLUG. One-year contracts which embrace up to 5000 hectares were concluded since 1964 by INTERFLUG and the LPG/BHG.

In 1955, only organised tourist travel to foreign countries was operated by the GDR. By 1962, in contrast, organised to non-organised tourist travel reached the ratio of 23 to 77. In 1966, this further changed to 43 to 57.

Between 1961 and 1963 additional aviation conferences took place, which led to the EAPT (Uniform Aviation Passenger Tariff) and SAGT (Uniform Air Freight Tariff Agreement). The EAPT came into force on April 15, 1963 and the EAGT on July 1, 1963. The EAPT and the SAGT Tariffs are applied within the socialist countries and guarantee a 50 % reduction of tariffs for citizens and institutions respectively of these states. Payment transactions between member states are handled through a clearing-house agreement.

The EAPT-Tariff is applied by the USSR, the PR of Albania, the PR of Bulgaria, the CSSR, the GDR, the PR of Korea, the PR of Mongolia, the PR of Poland, the SR of Romania, the PR of Hungary, and the PR of Vietnam. The same countries, apart from the PR of Poland and the SR of Romania, belong to the SAGT.

INTERFLUG is not a member of IATA but applies the IATA Tariffs on non-socialist routes. On a flight from Berlin/Schönefeld via Prague to Cairo, the EAPT-Tariff from Berlin/Schönefeld to Prague is applied, but from Prague to Cairo the IATA-Tariff.

Third Phase (since 1969)

A : Economic Trends

As early as October 1969, the INTERFLUG inaugurated trade fair flights between Leipzig and Vienna and between Leipzig and Copenhagen using the Tupolev TU-134. Since that time four aircrafts of this type operate on flight routes from Berlin/Schönefeld to the Middle East, to North and West Africa. Since mid-1970 the long distance aircraft Ilyushin IL-62 has come into service. This type of aircraft was already used for regular flights to the USA by AEROFLOT and the CSA since the beginning of 1970.

Two further aviation agreements with South Yemen and Sierra Leone were agreed upon by the GDR in 1968. This raised the number of aviation agreements concluded since 1955 with socialist and non-socialist countries to 15.

DEUTSCHE LUFTHANSA (GDR) (later INTERFLUG) has since 1956 signed 48 Interline-Agreements, 35 General Sales Agreements and 8 Pool Agreements with socialist and non-socialist airlines. In November 1969, the first Interline Agreement with EASTERN AIRLINES (USA) was signed.

As a result of a declaration of the GDR, INTERFLUG must raise the financial resources for the planned extension of facilities and expansion of flight-routes since 1969. The three departments have different responsibilities. The Transport, Agricultural and Special Flights Sections have the responsibilities to cover their expenses. This is not the case with the "Airports" Section.

It can be assumed that the existing airports of the GDR, Berlin/Schönefeld, Leipzig/Klotsche and Leipzig/Mockau, Erfurt, Dresden, Barth and Heringsdorf will be extended and modernized. Since 1961, the central airport of Berlin/Schönefeld has qualified

as ICAO airport (qualification A) and the special class of the COMECON airport qualification code. In 1961, 159,700 passengers used Berlin-Schönefeld, whereas in 1969 a total of 1 million passengers was reached. The airport is used for regular flights by INTERFLUG and the COMECON-Airlines AEROFLOT, CSA, MALEV, LOT, BALKAN, and TAROM, and furthermore by the JAT, the UNITED ARAB AIRLINES and IRAQI AIRWAYS.

INTERFLUG, AUA, KLM, SAS, AIR FRANCE, BEA, BOAC, SWISSAIR, SABENA, ALITALIA, etc. operate charter flights to the Leipzig Spring and Autumn Trade Fairs. It seems that Rostock, Karl-Marx-Stadt and Magdeburg airports will also be expanded. The plan to build 32 short-distance helicopter airports has proved to be uneconomical and has been abandoned.

The COMECON-Airlines, which already use 19 reciprocal repair bases and spare-part supply centers, will in the future adjust their route structure and their flight-plans to non-socialist countries and will use more international routes in pool agreements. That does not exclude the possibility that future pool-agreements with non-socialist airlines may be signed. Furthermore, additional international pool-agreements will follow, since they already exist on the Berlin/Schönefeld - Cairo routes with UNITED ARAB AIRLINES, and on the Berlin/Schönefeld - Bagdad routes with IRAQI AIRWAYS.

INTERFLUG stands in third place behind AEROFLOT and CSA within the Civil aviation of the COMECON states in the total number of passengers flown. Although most airlines predict a growth rate between 10 and 20 % per annum, INTERFLUG has had a growth rate between 30 and 40 % in the last few years.

The proportion of GDR citizens to the total number of GDR citizens carried as passengers in international air transport is expected to double in the coming decade. By 1980, 40 % of the 10 million workers in the GDR are expected to travel to socialist countries

once a year following the lifting of visa requirements within the socialist states of Europe. Of these 4 million, approximately 480,000 - 680,000 persons will probably use the aircraft.

The growth rates of domestic flights are expected to be about 10 % every year between 1970 and 1980 (1961 - 116,400 persons; 1968 in contrast, 482,700 persons). In 1980, the Airbus will possibly come into operation on domestic flights. The Airbus makes high density, flights feasible, especially on the routes from Berlin/Schönefeld to Erfurt and from Berlin/Schönefeld to Dresden. On the other hand, domestic flights will be concentrated in those areas where they would have an advantage over ground transportation. As railway speeds should be between 100 and 140 km/h, the emphasis of the domestic flights on the North-South connections will be changed from Barth, Rostock and Heringsdorf, respectively, to Dresden, Leipzig and Erfurt.

In 1968, charter transport embraced 47 % of the total international air transport of INTERFLUG, i.e. 1957 - 4,100, 1961 - 58,100, 1968 - 258,000 persons. It can be assumed that the charter transport share in the total performance will be reduced to approximately 30 % by 1980.

Since the total amount of air freight does not correspond with the volume of economic development of the GDR, a yearly growth rate (1956 - 100 %; 1961 - 4,900; 1968 -15,800 %) of 20 % can be assumed between 1970 and 1980. Domestic freight transport will serve as a feeder for the international freight transport. The INTERFLUG will use freight aircraft using containers and pallets in order to meet the increased transport needs of socialist and non-socialist countries.

The 52 aircrafts and helicopters of the Agricultural and Special Flights section of INTERFLUG have cultivated 19,500 ha in 1957, 256,400 in 1961 and 744,800 ha in 1968. It can be assumed that the performance of the Agricultural and Special Flights will rise from 1970 to 1980 by 5 times this figure, as more efficient and more economical helicopters come into service. The right decision for new planes and helicopters will become one of the most important challenges of the Department of Agricultural and Special Flights.

B : Legal Trends

Political developments will decide with which foreign countries the GDR will conclude air transport agreements. It is possible, that the GDR will become a member of ICAO and INTERFLUG a member of IATA (International Air Transport Association) and the International Agricultural Aviation Centre. The INTERFLUG will probably fly from Berlin/Schönefeld to Budapest, Algier, Bamako, Freetown, Conakry and Havanna. The Berlin/Schönefeld - Havanna - Berlin/Schönefeld route will be flown in conjunction with CUBANA AVIANCA.

The GDR will probably conclude air transport agreements with the PR of Mongolia, the PR of Vietnam and the PR of Korea as well as with other Asian and African countries. These agreements would be the first steps toward regular flights. The probability of regular flights from Berlin/Schönefeld to Peking depends on future political developments.

INTERFLUG has been operating regular flights between Berlin/Schönefeld and Vienna since November 4, 1970. The starting of scheduled flights by INTERFLUG to Helsinki, Stockholm, Copenhagen and Amsterdam is probable. Pool-agreements in passenger and freight transport are likewise possible between INTERFLUG and AUA, SAS and KLM. Scheduled INTERFLUG flights to Brussels, Paris, London and Rome are also planned.

C : The Relationship between the Federal Republic of Germany and the GDR

After years of slow growth, trade between the FRG and the GDR has recently experienced a strong upward trend. The total volume of trade amounted to 3,700 million marks in 1969, which signifies an increase of 27 % over 1968. Since 1947, companies from the FRG have been participating in the Leipzig Spring and Autumn Fair; companies from the GDR in the Book Fair in Frankfurt/Main as well as in the Hanover Fair. These positive developments provide an increasing demand for flights.

A number of transport agreements already exist between the FRG and the GDR. On July 12, 1954, a Railway Agreement between the Deutsche Bundesbahn (FRG) and the Deutsche Reichsbahn (GDR) was concluded. The agreement covers train frequencies, crossings and technical questions regarding sleeping and dining cars. Since then, annual negotiations have taken place to update the agreements. The last agreement between the Deutsche Bundesbahn (FRG) and the Ministry of Transport (GDR) was made in Trier/FRG on October 30, 1969. At the present time, eight railway connections exist between the FRG and the GDR; 9,5 million tons of freight are transported by rail every year.

Apart from the agreements between the Railway Administrations, there are those which embrace five road links (3 Autobahn and 2 road links), the inland navigation (Rühen/Mittellandkanal and Schnakenburg/Elbe), and the Post- and Telecommunications. While postal traffic runs smoothly there are considerable technical difficulties with the telephone links. Only 34 telephone trunk-lines are available. In order to increase and improve the phone service, negotiations between the two postal administrations of the Federal Republic of Germany and the GDR have been taking place since

September 19, 1969.

No aviation agreement exist between the FRG and the GDR. Air transport between Berlin-West and the FRG is carried out by the aircraft of American, British and French airlines. Since World War II, only one aircraft of INTERFLUG was permitted to fly daily over the FRG air space during the General Foreign Minister Conference in 1958.

Even the Soviet Foreign Minister, Gromyko, did not use any of the air-corridors on a special flight from Berlin/Schönefeld to Frankfurt/Main on October 30, 1970, but chose the longer route by way of Prague.

On February 3, 1971, an INTERFLUG plane landed for the first time at the Köln/Bonn airport. Special permission was granted by the FRG for this occasion, after the three Allies had been consulted. The plane did not, however, use any of the three air-corridors.

Deutsche Lufthansa (FDR) planes has never flown over or landed at any airport of the GDR since World War II. On the other hand, 11 airports in 10 socialist and non-socialist countries are served by DEUTSCHE LUFTHANSA (FDR) as well as INTERFLUG, i.e. Prague, Bucharest, Belgrade, Zagreb, Dubrovnik, Damascus, Beirut, Cairo, Khartoum, Bagdad, and Vienna.

In the context of an improved political climate between the West and the East, flights between the FRG and the GDR will possibly come into operation. This happened already in the other transportation fields, in railway, road transport and inland navigation.

A five-stage plan toward a joint FRG-GDR air transport agreement can be proposed:

Stage 1: Trade-fair flights by the DEUTSCHE LUFTHANSA (FRG) should operate from Frankfurt/Main to Leipzig and INTERFLUG flights to the Book Fair in Frankfurt/Main.

Stage 2: Afterwards, negotiations should be conducted between DEUTSCHE LUFTHANSA (FRG) and INTERFLUG with the inclusion of AIR FRANCE, PAN AM and BEA which operate in the three air corridors from the Federal Republic of Germany to Berlin-West.

Stage 3: Negotiations between the Air Transport Department of the Federal Republic of Germany and the Department of Civil Aviation of the GDR are recommended. Representatives of DEUTSCHE LUFTHANSA (FRG) and INTERFLUG should also be included.

Stage 4: Assuming successful negotiations, the talks should, with the inclusion of the airline representatives, be continued between the FRG and the GDR, and with the U.S.A., USSR, France, and Great Britain. Above all, the "Berlin Question" with all its ramifications and the peculiarities of the three air corridor between the FRG and Berlin-West should, (at the present time), be excluded.

It would be a significant advance to conduct the flight-routes of DEUTSCHE LUFTHANSA of the FRG from Frankfurt/Main to Leipzig over Würzburg, Eger and Prague, thus by-passing the air corridors. It would also be possible - as KLM does in its freight charter flights from Amsterdam to Berlin/Schönefeld - to use the international flight routes over Denmark. INTERFLUG could proceed in the same way in its flights to Frankfurt/Main.

Stage 5: Scheduled flights should take place between cities in the Federal Republic of Germany and the GDR. In addition, an aviation agreement between the Federal Republic of Germany and the GDR could be signed. Further, Interline agreements between DEUTSCHE LUFTHANSA (FRG) and INTERFLUG could be signed. Afterwards, pool agreements between the two airlines could be applied between Frankfurt/Main and Leipzig, Hamburg and Dresden respectively.

These preliminary steps will only be possible when questions concerning family visits and tourist travel are solved. It is possible that air transport can play a role as a bridge of understanding between the FRG and the GDR.

SOMMAIRE

=====

(EN ALLEMAND)

DIE ZIVILLUFTFAHRT DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Im Jahre 1956 begann in der DDR der Aufbau der Zivilluftfahrt. Im ersten Jahre wurden 12.500 Passagiere und 461 t Fracht befördert, während es 1968 schon 820.000 Passagiere und 15.300 t Fracht waren. Heute bedient die INTERFLUG regelmäßig 22 Städte in 19 Ländern in Europa, Afrika und Asien.

o

Auf den folgenden Seiten soll zuerst kurz gezeigt werden, wie dieser Erfolg erzielt werden konnte. Der erste Abschnitt war die "LUFTHANSA-ZEIT" bis 1963, als nur sozialistische Länder angefliegen wurden und danach die "INTERFLUG-Zeit" bis 1969, in der nach und nach immer mehr nichtsozialistische Länder in das Bedarfs- und Liniennetz eingegliedert wurden. Ein Ausblick in die Zukunft der DDR-Zivilluftfahrt folgt diesen beiden Abschnitten.

I. ABSCHNITT (1955 - 1963) Aufbau der DEUTSCHEN LUFTHANSA (1955) und INTERFLUG.

Die DDR schloß im Jahre 1955 mit der VR Polen, der SR Rumänien, der VR Bulgarien, der CSSR, der VR Ungarn und der UdSSR Luftfahrtabkommen ab. Im Jahre 1960 folgten weitere Abkommen mit der FSR Jugoslawien und der VR Albanien. Der Linienluftverkehr wurde unter dem Namen DEUTSCHE LUFTHANSA im Februar 1956 zwischen Berlin/Sch. und Warschau, später auch nach allen anderen sozialistischen Ländern aufgenommen.

Im Juni 1957 erfolgte die Eröffnung des Inlandluftverkehrs zwischen Berlin/Sch. und Dresden, Leipzig, Erfurt und Karl-Marx-Stadt. Einige Inlandfluglinien, wie z.B. Erfurt - Barth und Berlin/Sch. - Karl-Marx-Stadt, werden aus Rentabilitätsgründen nicht mehr befliegen. Im April 1960 kam dann

der Linienverkehr von Berlin/Sch. über Budapest und Belgrad nach Tirana zustande.

Anfangs wurde der Flugbetrieb mit der zweimotorigen Ilyushin IL-14 durchgeführt, die bei einer Fluggeschwindigkeit von 320 km/h nur 32 Flugpassagiere befördern konnte. Im April 1960 folgte der Einsatz der Ilyushin IL-18 auf internationalen Strecken, die bis zu 89 Passagieren Platz bietet und eine Reisegeschwindigkeit von 450 km/h erreicht.

Im Mai 1955 begann - in Lizenz - der Nachbau der sowjetischen Ilyushin IL-14 in der DDR. Dieses Flugzeugmuster hatte nur 26 Sitzplätze. Bis April 1958 wurden 45 Flugzeuge hergestellt und teils an die DEUTSCHE LUFTHANSA, teils an die VR Vietnam, die VR Polen, die VR Ungarn, die SR Rumänien, die CSSR usw. geliefert. Aufgrund neuer Wirtschaftspläne der COMECON-Mitgliedsstaaten und infolge von Schwierigkeiten in der Beschaffung von Rohstoffen wurde 1961 die Flugzeugherstellung ganz aufgegeben. Seit diesem Zeitpunkt wird der gesamte Bedarf an flugzeugtechnischem Material in der UdSSR gedeckt.

Den ersten Poolvertrag unterzeichneten die sozialistischen europäischen Fluggesellschaften LOT, MALEV, TABSO (die heutige BALKAN) und TAROM sowie die DEUTSCHE LUFTHANSA (die heutige INTERFLUG) am 8. Juni 1957, und zwar das "Abkommen über gegenseitige Zusammenarbeit und gegenseitige Generalvertretung" und das "Abkommen über die gemeinsame Nutzung von Fluglinien und über den Verrechnungsmodus der daraus erzielten Einnahmen".

Auf luftrechtlichem Gebiet übernahm die DDR zunächst die Bestimmungen und Erlasse, die vor 1945 in Deutschland in Kraft waren. Das neugeschaffene Luftfahrtgesetz der DDR vom 31. Juli 1963 weist Ähnlichkeiten zu den Luftfahrtge-

setzen sozialistischer Staaten (Luftfahrtkodex der UdSSR von 1935; dem Luftfahrtgesetz der CSSR vom 24. September 1956; Luftfahrtgesetz der SR Rumänien vom 5. Dezember 1953) und nichtsozialistischer Staaten (Luftfahrtgesetz der BRD, Luftfahrtgesetz der Schweiz von 1947 und Luftfahrtgesetz von Österreich des Jahres 1957) auf.

Die INTERFLUG untersteht der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt, einer Abteilung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR. Sie setzt sich aus den drei Betriebsteilen Verkehrs-, Wirtschaftsflug und Flughäfen zusammen.

II. ABSCHNITT (1963 - 1969) Die Fusion der DEUTSCHEN LUFT-HANSA mit der INTERFLUG; Aufnahme von Liniendiensten nach nichtsozialistischen Ländern.

Am 1. September 1963 übernahm die im September 1958 zunächst als Bedarfsfluggesellschaft gegründete INTERFLUG die von der DEUTSCHEN LUFTHANSA wahrgenommenen Aufgaben.

Die erste Linienverbindung der INTERFLUG in ein nichtsozialistisches Land war die im Mai 1964 eröffnete Flugstrecke von Berlin/Scn. nach Nikosia. Luftverkehrsabkommen wurden im Jahre 1965 mit der VAR und Syrien, 1966 mit Guinea, Mali, dem Irak und Algerien geschlossen. Mit dem Libanon wurde 1967 eine staatliche Lizenz zum Betreiben einer Fluglinie von Berlin/Scn. nach Beirut vereinbart, mit Kuba wurden 1967 und mit dem Sudan 1968 Luftverkehrsabkommen geschlossen. Linienflüge fanden daraufhin zu allen Staaten - mit Ausnahme von Kuba - statt.

Als erste nichtsozialistische Fluggesellschaft hatte die KLM am 3. April 1957 in Berlin/Friedrichstraße ein eigenes Flugreisebüro eingerichtet, worauf die SAS am 29. September 1967 mit der Eröffnung eines eigenen Büros nachzog. Die

KLM und die SAS führten als erste nichtsozialistische Fluggesellschaften Messeflüge nach Leipzig und Bedarfsflüge nach Berlin/Sch. durch. Seit 1969 unternimmt die KLM einmal wöchentlich einen Fracht-Bedarfsflug zwischen Amsterdam und Berlin/Sch., der über Dänemark führt und keinen der drei Berliner Luftkorridore berührt.

Im Oktober 1965 schloß sich eine weitere Vereinbarung zwischen den sozialistischen Staaten an. Die sogenannte "Berliner Vereinbarung", die von der AEROFLOT, INTERFLUG, LOT, MALEV, MONGOFLOT, TABSO (der heutigen BALKAN) und der TAROM unterzeichnet wurde.

Das Abkommen umfaßt:

- die gegenseitige Generalvertretung
- die gegenseitige Gewährung von Dienstleistungen
- die Haftung für Schäden
- Poolvereinbarungen

Diese Dienstleistungen brauchen aber nicht von einer Fluggesellschaft selbst erbracht, sondern können von ihr delegiert werden. So schloß die INTERFLUG innerstaatliche Verträge mit der Speditionsfirma Deutrans, der Hotel- und Gaststättenfirma Mitropa und der Gasolinfirma Minol ab.

Die Verträge zwischen der Abteilung Wirtschaftsflug der INTERFLUG und den Landwirtschaftlichen Produktions-Genossenschaften (LPG) sowie den Bäuerlichen Handels-Genossenschaften (BHG) sollen die landwirtschaftliche Produktion steigern. Während zwischen 1957 und 1964 nur Einzelverträge zwischen den LPG/BHG geschlossen wurden, sind es seit 1964 ganzjährige Verträge, die bis zu 5000 ha Land umfassen.

1955 wurden von der DDR fast nur organisierte Touristenreisen ins Ausland durchgeführt. 1962 betrug das Verhältnis

der organisierten zu den nichtorganisierten Touristenreisen 23 : // und veränderte sich bis 1966 auf 43 : 57.

Für Touristenreisen in die VR Polen und der CSSR bleiben Eisenbahn und Auto durch die kurzen Entfernungen die wichtigsten Verkehrsmittel, während für Reisen in die SR Rumänien, die SFR Jugoslawien und die VR Bulgarien weiterhin 80 - 100 % und in die asiatischen VR und nach Kuba sogar ein 100 %iger Luftverkehrsanteil zu veranschlagen ist.

Zwischen 1961 und 1963 fanden mehrere Luftfahrtkonferenzen der sozialistischen Fluggesellschaften statt, die zum Abschluß der EAPT (Einheitlicher Luftverkehrspassagiertarif) und EAGT (Einheitlicher Luftfrachttarif) führten. Der EAPT trat am 15. April 1963, der EAGT am 1. Juli 1963 in Kraft. Die EAPT und EAGT-Tarife werden innerhalb des sozialistischen Lagers angewendet und garantieren eine 50 %ige Ermäßigung für Bürger bzw. Institutionen dieser Staaten. Der Verkehrsverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten erfolgt in Form von Clearings.

Den EAPT-Tarif wenden die UdSSR, die VR Albanien, die VR Bulgarien, die CSSR, die DDR, die VR Korea, die VR Mongolei, die VR Polen, die SR Rumänien, die VR Ungarn und die VR Vietnam an. Den EAGT benutzen die gleichen Staaten mit Ausnahme der VR Polen und der SR Rumänien.

Die INTERFLUG ist nicht Mitglied der IATA, wendet aber die IATA-Tarife auf Strecken in nichtsozialistischen Ländern an. So wird bei einem Flug von Berlin/Sch. via Prag nach Kairo der EAPT-Tarif von Berlin/Sch. nach Prag, von Prag nach Kairo aber der IATA-Tarif angewendet.

III. ABSCHNITT (seit 1969)

A: Wirtschaftliche Tendenzen

Bereits im Oktober 1969 setzte die INTERFLUG die Tupolew TU-134 bei Messeflügen zwischen Leipzig und Wien sowie zwischen Leipzig und Kopenhagen ein. Seit diesem Zeitpunkt verkehren vier Flugzeuge dieses Typs auf den Flugrouten von Berlin/Sch. in den Nahen Osten, nach Nord- und Westafrika. Seit Mitte 1970 kommt das Langstreckenflugzeug Ilyushin IL-62 zum Einsatz, das seit Anfang 1970 von der AEROFLOT und der CSA bereits auf Linienflügen nach Nordamerika eingesetzt wird.

Im Jahre 1968 vereinbarte die DDR zwei weitere Luftverkehrsabkommen mit dem Südjemen und Sierra Leone und ernöhte damit die Zahl der seit 1955 abgeschlossenen staatlichen Abkommen mit sozialistischen und nichtsozialistischen Ländern auf 15.

Seit 1956 hat die DEUTSCHE LUFTHANSA (die spätere INTERFLUG) insgesamt 48 Interline-Abkommen, 35 Generalverkaufsabkommen und 8 Poolabkommen mit sozialistischen und nichtsozialistischen Fluggesellschaften geschlossen. Im November 1969 vereinbarte sie das erste Interline-Abkommen mit einer amerikanischen Fluggesellschaft, der EASTERN AIRLINES.

Seit 1969 muß die INTERFLUG, einem Beschluß des DDR-Ministerrates zufolge, die finanziellen Mittel für die geplante Erweiterung von Anlagen und der Ausdehnung des Streckennetzes selbst aufbringen. Die drei Betriebsteile haben sehr unterschiedliche Aufgaben. Während der Verkehrs- und Wirtschaftsflug ihre Aufgaben zu kostendeckenden Preisen durchführen, ist dies beim Betriebsteil Flughäfen nicht der Fall.

Es ist anzunehmen, daß die bestehenden Flughäfen der DDR - Berlin/Sch., Leipzig/Klotsche und Leipzig/Mockau, Erfurt, Dresden, Barth und Heringsdorf erweitert und modernisiert werden. Der Zentralflughafen Berlin/Sch. entspricht seit 1961 der Flughafenqualifikation A der ICAO und der Sonderklasse des COMECON. Während 1961 in Berlin/Sch. 259,700 Fluggäste abgefertigt wurden, waren es 1969 erstmals über 1 Million. Der Flughafen wird im Liniendienst neben der INTERFLUG auch noch von den COMECON-Fluggesellschaften AEROFLOT, CSA, MALEV, LOT, BALKAN und TAROM, außerdem von der JAT, der UNITED ARAB AIRLINES und der IRAQI AIRWAYS angefliegen. Bedarfsflüge werden zur Leipziger Frühjahrs- und Herbstmesse von der INTERFLUG, der AUA, KLM, SAS, AIR FRANCE, BEA, BOAC, SWISSAIR, SABENA, ALITALIA usw. durchgeführt. Ein Ausbau der Flughäfen Rostock, Karl-Marx-Stadt und Magdeburg ist ebenfalls zu erwarten. Der 1964 erwogene Bau von insgesamt 32 Kurzstrecken-Hubschrauberplätzen wurde wegen mangelnder Rentabilität aufgegeben.

Die COMECON-Fluggesellschaften, die in 19 Städten schon gemeinsame Reparaturbasen und Ersatzteillager benutzen, werden in Zukunft ihr Liniennetz und ihre Flugpläne zu nichtsozialistischen Ländern abstimmen und mehrere internationale Linien im Pool befliegen. Das schließt nicht aus, daß später Pool-Abkommen mit Fluggesellschaften nichtsozialistischer Staaten getroffen werden dürften. Außerdem werden zusätzliche Pool-Absprachen folgen, wie sie in ähnlicher Form auf den Fluglinien Berlin/Sch. - Kairo mit der UNITED ARAB AIRLINES und auf der Linie Berlin/Sch. - Bagdad mit der IRAQI AIRWAYS bestehen.

Innerhalb der Zivilluftfahrt der COMECON-Staaten steht die INTERFLUG an dritter Stelle im Passagieraufkommen hinter der AEROFLOT und der CSA. Obwohl die meisten Fluggesell-

schaften mit Wachstumsraten zwischen 10 und 20 % rechnen, hatte die INTERFLUG in den letzten Jahren Wachstumsraten zwischen 30 und 40 %. Der Anteil der DDR-Bürger am Gesamtpassagieraufkommen des internationalen Luftverkehrs wird im kommenden Jahrzehnt auf etwa das Doppelte steigen. Im Jahre 1980 werden nach einer Aufhebung der Visapflicht in den europäischen sozialistischen Staaten Europas von den 10 Millionen arbeitsfähigen Personen ca. 40 % einmal im Jahr ins sozialistische Ausland fahren. Und von diesen 4 Millionen werden zwischen 480.000 und 680.000 Personen in den Urlaub fliegen.

Im Inlandsluftverkehr dürften die Wachstumsraten zwischen 1970 und 1980 bei jährlich 10 % liegen (1961 - 116.400 Personen; 1968 dagegen 482.700 Personen). 1980 werden wohl ausschließlich Air-Busse den Inlandluftverkehr bestreiten. Sie lassen eine hohe Flugdichte zu, die besondere Bedeutung auf der Strecke von Berlin/Sch. nach Erfurt und der von Berlin/Sch. nach Dresden erlangt. Daneben wird sich der Inlandluftverkehr auf solche Strecken konzentrieren, bei denen er gegenüber den Bodenverkehrsmitteln einen großen Wettbewerbsvorsprung hat. Da die Geschwindigkeiten der Eisenbahn zwischen 100 und 140 km/h liegen, wird sich der Schwerpunkt des Inland-Luftverkehrs auf die Nord-Südverbindungen von Barth bzw. Rostock und Heringsdorf nach Dresden, Leipzig und Erfurt verlagern.

Der Bedarfsverkehr ist vergleichsweise ungewöhnlich hoch (1957 - 4.100; 1961 - 58.100; 1968 - 258.800 Personen), d.h. 1968 umfaßte er 47 % der Gesamtleistungen im internationalen Luftverkehr der INTERFLUG. Wir nehmen an, daß der Anteil des Bedarfsverkehrs an den Gesamtleistungen bis 1980 auf ca. 30 % sinken wird, d.h. absolut bis 300.000 Passagiere jährlich zu befördern sind.

Da das Luftfrachtaufkommen nicht dem Umfang der wirtschaftlichen Entwicklung der DDR entspricht, kann mit einem jährlichen Wachstum der Luftfrachtt Transporte (1956 - 100 t; 1961 - 4.900 t; 1966 - 15.600 t) von jährlich 20 % zwischen 1970 und 1980 gerechnet werden. Der Inland-Frachtverkehr wird als Zubringer des internationalen Frachtverkehrs dienen. Die INTERFLUG wird nurfrachtflugzeuge, versehen mit Containern und Paletten, einsetzen, um dem gestiegenen Transportbedarf der sozialistischen und nichtsozialistischen Länder gerecht zu werden.

Die 52 Flugzeuge und Hubschrauber des Betriebsteils Wirtschaftsflug der INTERFLUG haben 1957 19.500 ha, 1961 256.400 ha und 1968 744.800 ha bearbeitet. Wir nehmen an, daß sich die Leistung des Wirtschaftsfluges von 1970 bis 1980 auf etwa das Fünffache steigern wird, da stärkere und kostengünstigere Hubschraubertypen zum Einsatz gelangen werden. Die richtige Auswahl neuen Flugmaterials wird somit zu einer der wichtigsten Aufgaben der Abteilung Wirtschaftsflug.

B: Rechtliche Tendenzen

Welchen internationalen Organisationen die DDR im Jahre 1980 angehört, mit welchen Ländern sie Luftverkehrsabkommen abschließt und wohin die INTERFLUG Flugdienste durchführt, hängt vom Verlauf der politischen Entwicklung ab. Denkbar ist, daß die DDR Mitglied der ICAO und die INTERFLUG Mitglied der IATA und des International Agricultural Aviation Centre werden wird. Die INTERFLUG dürfte wahrscheinlich Linienflüge von Berlin/Sch. über Budapest, Algier, Bamako, Freetown und Conakry nach Havanna aufnehmen. Vielleicht wird auch die Fluglinie Berlin/Sch. - Havanna - Berlin/Sch. im Pool mit der CUBANA AVIANCA bedient.

Die DDR wird ferner Luftverkehrsabkommen mit der VR Mongolei, der VR Vietnam, der VR Korea und anderen asiatischen und afrikanischen Staaten abschließen, so daß sie als Vorstufe zur Durchführung von Linienflügen anzusehen sind. Ob und wann es zu Linienflügen von Berlin/Sch. nach Peking kommen wird, hängt stark von der politischen Entwicklung ab.

Die INTERFLUG führt seit dem 4. November 1970 Linienflüge zwischen Berlin/Sch. und Wien durch. Mit der Aufnahme von Linienflügen der INTERFLUG nach Helsinki, Stockholm, Kopenhagen und Amsterdam ist ebenso zu rechnen. Ebenso sind Pool-Abkommen im Personen- und Frachtverkehr zwischen der INTERFLUG und der AUA, der SAS und der KLM möglich. Linienflüge der INTERFLUG nach Brüssel, Paris, London und Rom dürften später - im Rahmen einer weiteren internationalen Entspannung - aufgenommen werden.

C: Das Verhältnis BRD zur DDR

Nach Jahren schwächeren Wachstums erlebt heute der Handel zwischen der BRD und der DDR einen starken Aufschwung. Im Jahre 1969 betrug das Gesamtvolumen des Handels 3,7 Milliarden Mark, was eine Steigerung von 27 % gegenüber 1968 bedeutet. Seit 1947 beteiligen sich Firmen aus der BRD an der Leipziger Frühjahrs- und Herbstmesse, Firmen aus der DDR an der Buchmesse in Frankfurt sowie an der Hannover Messe. Diese positive Entwicklung bedingt eine zunehmende Nachfrage nach Verkehrsverbindungen. Zwischen beiden Staaten besteht bereits eine Anzahl von Verkehrsabkommen. So wurde am 12. Juli 1954 ein Eisenbahnabkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn (BRD) und der Deutschen Reichsbahn (DDR) geschlossen, das die Zugfrequenzen, Übergänge, technische Fragen, Tarifiermäßigungen und den Einsatz von

Schlaf- und Speisewagen regelt. Seit jenem Zeitpunkt finden jährlich Verhandlungen statt, um die Vereinbarungen auf den neuesten Stand zu bringen. Die letzte Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn (BRD) und dem Ministerium für Verkehrswesen (DDR) wurde am 30. Oktober 1969 in Trier/BRD getroffen. Gegenwärtig bestehen zwischen der BRD und der DDR acht Eisenbahnverbindungen; pro Jahr werden 9,5 Millionen Tonnen Güter auf dem Schienenweg befördert.

Außer den Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen gibt es solche, die die 5 Straßenverbindungen (3 Autobahnen, 2 Landstraßen), die Binnenschifffahrt (Rühen am Mittellandkanal und Schnakenburg/Elbe), das Post- und Fernmeldewesen zum Inhalt haben. Während der Postverkehr reibungslos verläuft, gibt es erhebliche technische Schwierigkeiten im Fernsprechéverkehr, nur 34 Fernsprechéleitungen stehen zur Verfügung. Um die Fernmeldeverbindungen zu erhöhen und zu verbessern, finden seit dem 19. September 1969 Gespräche im Rahmen der Postverwaltungen zwischen der BRD und der DDR statt.

Kein Abkommen besteht aber auf dem Sektor des Luftverkehrs zwischen der BRD und der DDR. Der Luftverkehr zwischen Berlin-West und der BRD wird aufgrund alliierter Sonderregelungen auf den drei Luftkorridoren ausschließlich von Flugzeugen amerikanischer, britischer und französischer Fluggesellschaften durchgeführt. Im Zuge der Genfer Außenministerkonferenz im Jahre 1958 überquerte täglich ein Flugzeug der INTERFLUG den Luftraum der BRD.

Selbst der sowjetische Außenminister Gromyko durchflog am 30. Oktober 1970 mit einem Sonderflugzeug von Berlin/Sch. nach Frankfurt/Main keinen der drei Luftkorridore, sondern wählte den Umweg über Prag.

Am 3. Februar 1971 landete zum ersten Mal eine INTERFLUG-Maschine auf dem Flughafen Köln/Bonn. Zu diesem Anlaß war eine Sondergenehmigung der BRD nötig, die vorher die drei Alliierten konsultiert hatte. Die Maschine benutzte aber keinen der drei Luftkorridore.

Ein Flugzeug der DEUTSCHEN LUFTHANSA ist nach dem 2. Weltkrieg weder auf einem Flughafen der DDR gelandet noch hat es die DDR überflogen. Andererseits werden 11 Flughäfen in 10 sozialistischen und nichtsozialistischen Staaten sowohl von der DEUTSCHEN LUFTHANSA als auch von der INTERFLUG bedient, und zwar: Prag, Budapest, Bukarest, Belgrad, Zagreb, Dubrovnik, Damaskus, Beirut, Kairo, Khartum, Bagdad und Wien. Es ist daher nicht abwegig zu erwarten, daß es auch auf dem Sektor des Luftverkehrs, so wie bei den Verkehrsträgern Eisenbahn, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt im Rahmen einer allgemeinen Entspannung in Europa zu Liniendiensten zwischen der BRD und der DDR kommt. Ein 5-Stufenplan, der zu einem Luftverkehrsvertrag zwischen der BRD und der DDR führen soll, wird vorgeschlagen.

1. Stufe: Zuerst sollten einmal Messeflüge der DEUTSCHEN LUFTHANSA von Frankfurt/Main nach Leipzig und Flüge der INTERFLUG zur Buchmesse nach Frankfurt/Main durchgeführt werden.

2. Stufe: Anschließend sollten Gespräche zwischen der DEUTSCHEN LUFTHANSA und der INTERFLUG unter Hinzuziehung der AIR FRANCE, PAN AM und BEA, die die drei Luftkorridore befliegen, geführt werden.

3. Stufe: Als nächsten Schritt empfehlen wir Gespräche zwischen der Abteilung Luftfahrt des Verkehrsministeriums der BRD und der Hauptabteilung Zivile Luftfahrt der DDR. Hierzu sollten Vertreter der DEUTSCHEN LUFTHANSA und der

INTERFLUG hinzugezogen werden.

4. Stufe: Nach erfolgreich verlaufenen Verhandlungen sollten die Gespräche - unter Ausklammerung der Vertreter der Fluggesellschaften - zwischen der BRD und der DDR, und auch mit den USA, der UdSSR, Frankreich und Großbritannien fortgesetzt werden. Vor allen Dingen sollten der "Problemkreis Berlin" und die Besonderheiten der drei Luftkorridore zwischen der BRD und Berlin-West z u n ä c h s t e i n - m a l ausgeklammert werden, um überhaupt zu einem Übereinkommen zu gelangen. Der "Problemkreis Berlin" mit all den dazugehörigen ungelösten Fragen macht es seit 10 Jahren der DEUTSCHEN LUFTHANSA unmöglich, Flugdienste nach Moskau durchzuführen.

Sinnvoll wäre es, die Flugroute der DEUTSCHEN LUFTHANSA von Frankfurt/Main nach Leipzig über Würzburg, Eger, Prag - unter Umgehung der Luftkorridore zu führen. Möglich wäre auch - so wie die KLM auf ihren Fracht-Bedarfsflügen von Amsterdam nach Berlin/Sch. dies tut -, die internationale Flugroute über Dänemark zu benutzen. In gleicher Weise könnte die INTERFLUG bei ihren Flügen nach Frankfurt/Main verfahren.

5. Stufe: Nach einer Anlaufzeit der Flugverbindungen sollte es zu vertraglichen Vereinbarungen zwischen der BRD und der DDR, wie auch zu Interline-Abkommen zwischen der DEUTSCHEN LUFTHANSA und der INTERFLUG kommen. Anschließend könnte man einen Pool-Verkehr zwischen Frankfurt/Main und Leipzig bzw. Hamburg und Dresden zwischen beiden Fluggesellschaften einrichten. Dies wäre nur möglich, wenn Fragen wie z.B. Besuchs- und Touristenreisen bis dahin gelöst sind. Erst dann wird der Luftverkehr seine wichtigste Rolle spielen, nämlich Brücke der Verständigung zu sein - auch zwischen der BRD und der DDR.

ABREVIATIONS

ABREVIATIONS

A.D.N.	Allgemeine Deutsche Nachrichtenagentur	Agence de Presse de la R.D.A.
B.H.G.	Bäuerliche Handelsgenossenschaft	Coopératives Agricoles de vente
B.I.	Betriebschule der INTERFLUG	Ecole professionnelle de l'INTERFLUG
B.R.D.	Bundesrepublik Deutschland	République Fédérale Allemande
COMECON	Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe	Council for Mutual ECONOMIC aid
DERULUFT	Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft	Compagnie Aérienne Germano-Russe
D.D.R.	Deutsche Demokratische Republik	République Démocratique Allemande
D.F.	Deutsche Flugtechnik ¹⁾	
D.L.H.	DEUTSCHE LUFTHANSA	
D.R.B.	Deutsches Reisebüro	Agence de Voyages de la R.D.A.
DOBROLET		Société Russe de la Flotte Aérienne Volontaire
E.A.G.T.	Einheitlicher Luftverkehrsfrachttarif	Tarif Unique pour le Transport de Fret dans le Transport Aérien
E.A.P.T.	Einheitlicher Luftverkehrstarif	Tarif Unique pour le Transport de Passagers dans le Transport Aérien
E.D.V.	Elektronische Datenverarbeitung	ordinateur

1) journal ou document

E.M.P.T.	Einheitlicher Eisenbahn- beförderungstarif	Tarif Unique pour le Transport des Voyageurs par le Chemin de fer
E.P.Z.L.	Entwicklungs- und Prüf- stelle der zivilen Luft- fahrt	Institut de Déve- loppement et de Contrôle de l'Avia- tion Civile
E.S.B.	Einheitliches Sozialisti- sches Bildungssystem	Système Unifié d'Education Socia- liste
E.S.T.	Einheitliches Sozialisti- sches Transportsystem	Système Socialiste de Transport Uni- fié
F.A.Z.	Frankfurter Allgemeine Zeitung 1)	
F.D.J.	Freie Deutsche Jugend	Jeunesse Allemande Libre de la R.D.A.
F.D.G.B.	Freier Deutscher Gewerk- schaftsbund	Fédération Syнди- cale de la R.D.A.
F.F.V.	Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr	Association Spé- cialisée pour la Construction d'Ap- pareils et pour le Trafic
GB1	Gesetzblatt der DDR	Organe judiciaire de la R.D.A.
G.S.T.	Gesellschaft für Sport und Technik	Société pour le Sport et la Tech- nique
H.f.V.D.	Hochschule für Verkehrs- wesen Dresden	Ecole Supérieure des Sports de Dresde
I.C.A.A.	Internationale Vereinigung der Verkehrsflughäfen	International Civil Airport Association

I.A.A.C.	Internationale Vereinigung des Landwirtschaftsfluges	International Agricultural Aviation Centre
I.A.T.A.	Internationaler Lufttransportverband	Association Internationale du Transport Aérien
I.D.Z.L.	Informations- und Dokumentationsdienst der zivilen Luftfahrt der DDR	Service d'Information et de Documentation de l'Aviation Civile de la R.D.A.
I.L.I.S.	Integriertes Leitungs- und Funktionssystem	Système Intégré et Unifié de Direction et de Fonctionnement
I.Z.V.	Industriezweigverband	Associations Industrielles ou Economiques
K.d.T.	Kammer der Technik	Centre de la Technique
L.H.	LUFTHANSA	
L.P.G.	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft	Coopératives Agricoles de Production
LUFTAG	Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf	Société Anonyme pour les Besoins de l'Aviation
L.V.G.	Luftverkehrsgesetz	Loi sur le transport aérien
M.f.V.	Ministerium für Verkehrswesen	Ministère des Transports
M.L.O.	Marxistisch-leninistische Organisationswissenschaft	Organisation Scientifique Marxiste-Léniniste
N.D.	Neues Deutschland ¹⁾	
N.O.S.P.L.V.	Neues ökonomisches System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft	Nouveau Système Economique de Planification et de

		Direction de l'Economie
N.Z.L.	Nachrichten für die zivile Luftfahrt der DDR 1)	
O.A.C.I.	Internationale Organisation der zivilen Luftfahrt	Organisation de l'Aviation Ci- vile Internatio- nale
Ö.L.P.	Österreichischer Luftfahrt Pressedienst 1)	
O.S.S.	Organisation für die Zu- sammenarbeit der sozia- listischen Länder auf dem Gebiete des Post- und Fernmeldewesens	Organisation pour la collaboration des pays socia- listes dans le domaine des Postes et Télécommunica- tions
P.f.L./Z.L.	Prüfstelle für Luftfahrt- geräte der zivilen Luft- fahrt	Institut de Con- trôle des Appa- reils Aéronau- tiques de l'Avia- tion Civile
R.D.A.	Deutsche Demokratische Republik	République Démo- cratique Allemande
R.F.A.	Bundesrepublik Deutschland	République Fédé- rale Allemande
R.G.A.		Revue Générale de l'Air et de l'Espace 1)
R.G.B.1.	Reichsgesetzblatt 1)	Organe Officiel d'Allemagne (avant 1945)
R.G.W.	Rat für Gegenseitige Wirt- schaftshilfe	COMECON
R.F.D.A.		Revue Française de Droit Aérien 1)
S.E.D.	Sozialistische Einheits-	Parti Socialiste

S.I.T.A.	Internationale Vereinigung für Nachrichtenverbindungen der Zivilluftfahrt	Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques
S.L.I.	Staatliche Luftfahrt-Inspektion	Inspection Gouvernementale de la Navigation Aérienne
S.V.L.R.	Schweizer Vereinigung für Luft- und Raumrecht	Association suisse de Droit aérien et spatial
S.Z.	Süddeutsche Zeitung ¹⁾	
T.I.Ö.V.	Technisch-ökonomische Informationen des Verkehrswesens ¹⁾	
T.I.Z.L.	Technische Informationen der zivilen Luftfahrt ¹⁾	
U.I.C.	Internationaler Eisenbahnverband	Union Internationale des Chemins de Fer
U.N.O.	Vereinte Nationen	Nations Unies
U.R.S.S.	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
V.E.B.	Volkseigener Betrieb	Entreprises Coopératives Populaires
V.R.	Volksrepublik	République Populaire
V.V.B.	Vereinigung Volkseigener Betriebe	Entreprises Coopératives Populaires
W.I.C.O.	Wirtschafts-Correspondent ¹⁾	
W.Z.H.V.D.	Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen Dresden ¹⁾	
Z.I.E.	Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr ¹⁾	

Z.L.R. Zeitschrift für Luftrecht
 und Weltraumrecht 1)

Z.O.R. Rechenzentrum für Organi-
 sation und Rechentechnik

Centre d'Ordina-
teurs pour l'Orga-
nisation de la
Technique

TABLEAUX :

1 :	Principales lignes aériennes parcourues en 1933 par les compagnies aériennes allemandes	7
2 :	La mise en service de lignes régulières et non-régulières dans le trafic intérieur de la R.D.A. depuis 1957	20
3 :	Nombre de vols hebdomadaires de l'INTERFLUG à l'intérieur de la R.D.A. (pendant l'hiver 1969/70)	23
4 :	Nombre d'arrivées hebdomadaires de l'INTERFLUG en provenance de Berlin/Sch. pendant l'hiver 1969/70	25
5 :	Nombre de personnes transportées et kilomètres réalisés par personne (pass/km dans le trafic de lignes de l'Aviation Civile de la R.D.A.	26
6 :	Passagers transportés en trafic international à l'aéroport de Berlin/Sch. entre 1958 et 1966	37
7 :	Répartition prévisible de l'augmentation des passagers pour le trafic des sorties, des entrées et du transit sur l'aéroport de Berlin/Sch. de 1968 à 1980	39
8 :	Les accords aériens de la R.D.A. avec les pays membres du COMECON, et date de création des lignes	86
9 :	Coefficient de remplissage moyen sur quelques lignes des compagnies aériennes des pays membres du COMECON.....	90
10 :	Comparaison du transport des passagers et des t/km entre les Etats membres du COMECON et les Etats européens non-socialistes (24 Etats) et le trafic aérien mondial (111 Etats) entre 1964 et 1967	91
11 :	Les accords aériens entre la R.D.A. et les Etats n'appartenant pas au COMECON	103
12 :	Les accords interlignes de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1956	104
13 :	Les accords d'agence générale de vente de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1955 ...	106

14 :	Les accords de pool de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1956	107
15 :	Voyages à forfait de l'INTERFLUG entre l'Autriche et la R.D.A. (coût du forfait et nombre de vols) en été 1969	108
16 :	Voyages touristiques organisés et importance du transport aérien (1961-1966) des citoyens de la R.D.A. vers les pays membres du COMECON, Cuba et les pays socialistes asiatiques	153
17 :	Répartition du chiffre des touristes vers l'étranger, effectuée par l'Agence de Voyages de la R.D.A., d'après les agences de voyages des districts pour l'année 1964	160
18 :	Répartition du revenu total issu des voyages touristiques organisés effectués par les citoyens de la R.D.A. dans les pays socialistes, de 1964 à 1980	162
19 :	Evolution de la part prise dans les transports aériens par les voyages organisés des citoyens de la R.D.A. vers les pays membres du COMECON, les pays socialistes de l'Asie et Cuba, entre 1965 et 1980	164
20 :	Répartition prévue du chiffre total des voyages touristiques privés des citoyens de la R.D.A. vers les pays socialistes, entre 1968 et 1980	168
21 :	Evaluation de la part revenant au transport aérien dans les voyages touristiques privés des citoyens de la R.D.A. vers les pays socialistes, de 1960 à 1980	169
22 :	Voyageurs d'affaires ayant utilisé l'avion pour leurs voyages de la R.D.A. vers l'étranger, de 1960 à 1965	171
23 :	Evaluation de la part du service aérien dans le transport des voyageurs d'affaires de la R.D.A. vers l'étranger, de 1960 à 1965	173
24 :	Prévisions, jusqu'en 1980, de la part des pays ou groupes de pays dans le nombre des voyages d'affaires de la R.D.A.	174

- 25 : Comparaison des temps de voyage, en hiver 1969/70, entre le service aérien et le service ferroviaire de Berlin/Sch. aux capitales des pays du COMECON..176
- 26 : Comparaison des temps de voyage par avion et par chemin de fer sur quelques parcours importants, en hiver 1969/70, à l'intérieur de la R.D.A.178
- 27 : Comparaison entre les prix des voyages par avion et par chemin de fer, en hiver 1969/70, de Berlin/Sch. aux capitales des pays du COMECON.....179
- 28 : Comparaison entre les tarifs du service aérien et ceux du service ferroviaire, en hiver 1969/70, dans le service intérieur de la R.D.A., au départ de Berlin/Sch.181
- 29 : Evolution du service "Fleiper" entre 1963 et 1966, en R.D.A.183
- 30 : Service de fret aérien à l'aéroport de Berlin/Sch., en 1965187
- 31 : Part revenant aux pays membres du COMECON pour l'exportation, par la R.D.A., du fret aérien, entre 1964 et 1980190
- 32 : Part revenant aux pays membres du COMECON pour l'importation, par la R.D.A., de fret aérien, entre 1964 et 1980191
- 33 : Evolution du transport de fret aérien en R.D.A., entre 1956 et 1968193
- 34 : Le service postal aérien de la R.D.A. vers l'étranger, entre 1950 et 1966197
- 35 : Courrier expédié depuis la R.D.A. vers les pays européens et extra-européens en 1966197
- 36 : Durée moyenne du transport par Poste Aérienne et par poste ordinaire au départ de Berlin/Sch., vers les villes européennes198
- 37 : Durée moyenne du transport par Poste Aérienne et par poste ordinaire au départ de Berlin/Sch., vers les villes extra-européennes199

38 :	Comparaison des liaisons aériennes et ferroviaires hebdomadaires entre Berlin/Sch. et quelques villes européennes	201
39 :	Superficie traitée ou à traiter dans les différents pays du COMECON.....	209
40 :	Types d'avions et d'hélicoptères utilisés en 1965, dans les différents Etats du COMECON	212
41 :	Services de l'Aviation Agricole en R.D.A., de 1957 à 1968	214
42 :	Heures de vol Agricole productif des appareils L-60 et ANT-2, entre 1957 et 1968	216
43 :	Nombre d'avions agricoles du type L-60, ANT-2 et Z-37 en service, entre 1957 et 1968	217
44 :	Part des différentes branches et compagnies de transport de la R.D.A. au budget des devises, en 1965	222
45 :	Les dépenses de l'INTERFLUG, en 1967, dans le trafic international de lignes, d'affrètement intérieur et de fret aérien	224
46 :	Tarifs de l'Aviation Agricole de la R.D.A. pour la lutte insecticide et herbicide et pour l'ensemencement, en 1967	226
47 :	Comparaison des tarifs entre Berlin/Sch. et les capitales des Etats membres du COMECON, avant et après l'entrée en vigueur de l'E.A.P.T.	236
48 :	Gradation des taux tarifaires d'après la distance dans l'E.A.P.T. et l'E.A.G.T.	238
49 :	Tarif de transit de Berlin/Sch. vers Beyrouth	239
50 :	Suppléments perçus lors de déviation du parcours direct à l'intérieur du COMECON.....	240
51 :	Possibilités de vol de Berlin/Sch. au Caire sans supplément de déviation	241
52 :	Comparaison des tarifs de fret aérien de l'I.A.T.A. et de l'E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON.....	244

- 53 : Taux réduits sur la quantité pour les citoyens et les institutions des Etats de l'E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON244
- 54 : Taxes à l'atterrissage et au décollage sur les aéroports des pays membres de l'E.A.P.T./E.A.G.T. 246

CARTES :

- 1 : Réseau de l'INTERFLUG à l'intérieur de la R.D.A., en été 1969 21
- 2 : Réseau de l'INTERFLUG à l'extérieur de la R.D.A., en été 1969102
- 3 : Les trois couloirs aériens de Berlin-Ouest vers la R.F.A., et les cinq couloirs aériens en R.D.A...111
- 4 : Le courant des exportations dans le transport aérien intérieur de la R.D.A., en direction de Berlin/Sch., en 1964189
- 5 : Proposition d'une édification, dans un premier stade, d'un réseau de lignes de communication.....202

DIAGRAMMES :

- 1 : Edification du système d'Information de l'INTERFLUG et ses rapports avec les Systèmes de Direction et d'Ordinateurs144
- 2 : Rapports des organes de l'Information de quelques sections du Secteur Aviation de Ligne avec d'autres services de l'INTERFLUG lors de l'étude et de l'analyse du marché149
- 3 : Evolution du transport de fret aérien de l'INTER-FLUG, entre 1956 et 1968194
- 4 : Distances à grand rayon d'après les tarifs E.A.P.T. et E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des Etats du COMECON.....234

- 5 : Tarifs passagers d'après l'E.A.P.T., de Berlin/Sch.
vers les capitales des Etats du COMECON234

- 6 : Taux normal du fret aérien d'après le tarif de
l'E.A.G.T., de Berlin/Sch. vers les capitales des
Etats du COMECON235

BIBLIOGRAPHIE

SOMMAIRE

I DOCUMENTS :

Loi sur le Système Unifié d'Enseignement Socialiste.

Statut de l'Ecole de Formation de l'INTERFLUG.

Dispositions sur l'amélioration de l'organisation du travail dans le domaine de la recherche et du développement ressortissant du Ministère des Transports (Dispositions et informations du Ministère des Transports, No 30/60).

Ordonnance sur le Statut du Ministère des Transports (GB1 I, p. 155).

Loi aérienne du 1er août 1922 (RGB1 I, p. 681).

Loi soviétique de 1935 sur l'Aviation Civile, art. 8, § 4.

Loi sur le transport aérien (L.V.G.) du 21 août 1936 (RGB1 I, p. 563).

Décret du 22 décembre 1950 sur la réglementation touchant les pigeons voyageurs (GB1, p. 1217).

Décret du 7 août 1952 sur la formation de la Société pour le Sport et la Technique (G.S.T.), dans la version de l'amendement du 12 avril 1956 (GB1, p. 712).

Déclaration du 5 mai 1955 sur l'entrée en vigueur du protocole du 23 octobre 1954 sur la fin du régime d'occupation de la R.F.A. (BGB1 II, 1955, p. 626).

Décret du 14 décembre 1956 sur la coordination des travaux d'Arpentage et de Cartographie (GB1 I, p. 1360).

Traité du 8 juin 1957 sur la Collaboration Collective et la Représentation Générale Commune.

Traité du 8 juin 1957 sur l'utilisation Commune des Lignes Aériennes et sur le Mode de Répartition des Bénéfices.

Décret sur la Construction (D.B.O.) du 1er août 1957.

GB1 I, 6 décembre 1957.

Loi du 11 décembre 1957 sur les accords dans l'économie socialiste (GB1, p. 627).

Décret sur le vol à voile, introduit le 28 mars 1958 par l'H.Z.L. et la G.S.T.

Décret du 2 juin 1958 sur la définition des obstacles à la circulation aérienne (GB1 I, p. 506).

Statut du 22 novembre 1958 du V.E.B. Deutrans (GB1 II, No 27, p. 312).

Déclaration du 16 avril 1959 sur une nouvelle application des Conventions Multilatérales (GB1 I, p. 505).

Décret du 4 janvier 1960 No 4 sur les essais du matériel aérien - mise en place de contrôleurs du matériel aérien (GB1 I, p. 48).

Ordonnance No 4 concernant le contrôle des appareils aéronautiques et l'emploi de contrôleurs (GB1 I, 1960, p. 48).

Décret No 2 du 23 mars 1961 sur le balisage des obstacles à la circulation aérienne (GB1 II, p. 121).

Décret du 15 mai 1961 sur le service radio et sa réglementation (GB1 II, p. 211).

Loi du 28 mars 1962 sur les douanes de la R.D.A. (GB1 I, p. 42 et 177).

Décret 382 du 19 janvier 1963 sur la protection contre l'incendie et les accidents de travail (GB1 II, p. 105).

Décret du 28 février 1963 sur la prévention et la lutte contre les accidents (GB1 II, p. 139 et 379).

Prescription pour le service civil de la sécurité de vols de la R.D.A., dans sa version du 15 mai 1963.

Lignes directives du Nouveau Système Economique de Planification et de Direction de l'Economie du 11 juillet 1963 (GB1 II, p. 453 ss).

Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation civile de la R.D.A.

Décret sur les essais et la mise en service de matériel aérien: Décret du 24 octobre 1963 sur le contrôle et la mise en service (GB1 II, p. 743).

Ordonnance concernant le contrôle et l'immatriculation d'appareils aéronautiques (GB1 II, 1963, p. 743).

Décret du 12 mai 1964 sur l'accord de l'autorisation de prises de vues aériennes (GB1 II, p. 331).

Décret du 15 mai 1964 sur la déclaration, l'enquête des spécialistes et l'exploitation d'incidents particuliers dans l'Aviation Civile (GB1 II, p. 560).

Décret du 25 mai 1964 sur l'accord d'autorisation d'entrée et de survol sur le territoire de la R.D.A., pour les avions civils d'autres Etats (GB1 II, p. 575).

Décret du 10 juin 1965 sur les travaux avio-techniques et chimiques (GB1 II, p. 451).

7ème Décret d'exécution sur la législation contractuelle - conventions d'ordre économique - des exploitations agricoles socialistes du 22 avril 1965 (GB1 II, p. 431).

GB1 II, No 76, 10 juillet 1965.

GB1 II, p. 787.

L'Accord de Berlin du 27 octobre 1965.

Décret du 10 janvier 1966 sur l'agrément des aéroports civils (GB1 II, p. 47).

Décret du 22 janvier 1966 sur l'accord de l'autorisation de la réalisation de manifestations aériennes (GB1 II, p. 87).

Disposition No 4430 du 1er avril 1966 sur les services de l'Aviation Agricole.

Loi du 26 mai 1967 sur le plan prospectif pour le développement de l'économie de la R.D.A. (GB1 II, No 8 du 7 juin 1967, p. 68 ss).

Décret du 10 juin 1967 sur le transport de matières radioactives (GB1 édition spéciale No 552).

Déclaration sur le statut et convention sur la capacité légale, les privilèges et les immunités (GB1 I, p. 283).

GB1 II, 1967, p. 459.

Décret sur les buts, les droits et les devoirs des entreprises populaires de production (GB1 II, 1967, p. 121).

Code Pénal de la R.D.A. du 12 janvier 1968 (GB1 I, p. 1).

Loi d'introduction au Code Pénal et à la législation pénale de la R.D.A. du 12 janvier 1968 (GB1 I, p. 97).

Loi du 12 janvier 1968 sur la répression des manquements à la réglementation (GB1 I, p. 101).

Introduction No 8 du 15 mars 1968: Réalisation de l'étude pour la préparation de la mise en service de l'E.D.V. dans l'Aviation Civile de la R.D.A.

Disposition du 16 mai 1968 concernant les manquements à la réglementation (GB1 II, p. 358).

Loi du 11 juin 1968 sur la coordination des réglementations pénales (GB1 I, p. 242).

Décision du Conseil d'Etat de la R.D.A. sur la continuation de la 3ème Conférence des écoles supérieures et le développement de celles-ci jusqu'en 1975, du 3 avril 1969.

Annuaire des chemins de fer de la R.D.A. (hiver 1969/70).

ASTA Publikationen, Bonn 1969.

Association Internationale du Transport Aérien:
IATA-Bulletin 1950-1969.

DEUTSCHE LUFTHANSA 1926-1936, DEUTSCHE LUFTHANSA AG,
Berlin 1936.

Organisation de l'Aviation Civile Internationale:

Convention Relative à l'Aviation Civile Internationale,
Doc. 7300/3.

Convention on International Civil Aviation, Doc. 7300/3,
1963.

International Civil Aviation Conference, Chicago 1944,
Doc. 2187.

International Civil Aviation Conference (Final Act and Appendices), Doc. 2187, 1946.

Procédure d'approbation des projets de conventions, Doc. 7669-LC/139, 1956.

Plan de vols de l'INTERFLUG, 1963-1969.

Statistisches Jahrbuch der DDR, 1960-1968.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938, Berlin 1938.

II OUVRAGES ET ARTICLES :

- Apel, K., Bach, G.,
Schmidt, M. et
Zimmert, W. : Zur Entwicklung der Wartung von Ver-
kehrsflugzeugen, T.I.Z.L., cahier 8,
1968, p. 1-37.
- Apel, K. : Das Strahlverkehrsflugzeug IL-62 (1),
T.I.Z.L., cahier 10, 1969, p.453-462.
- Arndt, H. : Der Bodenabfertigungsvertrag,
T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 12-16.
- Aschenbach, E. : Erste Erfahrungen im kommerziellen
Einsatz der TU-134, T.I.Z.L.,
cahier 6, 1969, p. 269-272 et 320.
- Auswitz, G. 1.: Die voraussichtliche Entwicklung des
jährlichen Fluggastaufkommens für den
Zentralflughafen Berlin/Sch.,
T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 32-40.
- 2.: Die Prognostik als Voraussetzung der
wissenschaftlich begründeten Per-
spektivplanung des Luftverkehrs,
T.I.Z.L., cahier 1, 1967, p. 42-46.
- 3.: Die voraussichtliche Entwicklung des
ausströmenden Auslandstourismus der
DDR und der sich daraus ergebende
Beförderungsbedarf für den Luftver-
kehr, T.I.Z.L., cahier 5, 1968,
p. 31-39.
- 4.: Die voraussichtliche Entwicklung des
ausströmenden Auslandstourismus der
DDR und der sich daraus ergebende
Beförderungsbedarf für den Luftver-
kehr, T.I.Z.L., cahier 6, 1968,
p. 35-41.
- 5.: Die voraussichtliche Entwicklung des
Passagierbeförderungsbedarfs der DDR,
T.I.Z.L., cahier 1, 1968, p. 37-41.
- 6.: Die Auswirkungen des passiven Aus-
landstourismus auf den Luftverkehr
der DDR T.I.Z.L., cahier 4, p. 3-9.

- 7.: Der Zusammenhang zwischen dem Aussenhandelsumsatz der DDR und dem Fluggastaufkommen bei Dienstreisen und seine Nutzung für prognostische Untersuchungen, T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 9-18.
- Baade, B. 1.: Die Entwicklung der Luftfahrtindustrie der DDR und einige interessante Tatsachen vom Bau des Düsenflugzeugs 152, D.F., No 10, 1959, p. 287-305.
- 2.: Die Perspektiven des Luftverkehrs, einige daraus resultierende Entwicklungsprobleme und die von der Luftfahrtindustrie der DDR zu lösenden Aufgaben, D.F., No 1, 1957, p. 2-6.
- Bahr, K. 1.: Einige Grundfragen der Ausbildung und Weiterbildung der Mitarbeiter in der zivilen Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 3, 1966, p. 49-53.
- 2.: Zur weiteren Entwicklung des Bildungs- und Entwicklungsprozesses in der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 8, cahier 8, 1969, p. 373-382.
- Beine, R. et
Lohmann, H. : Luftverkehrsrecht, Bad Godesberg 1956.
- Beine, R. : Struktur und Organisation des Luftverkehrs; Problemkreis Luftverkehr (Schriftreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft), Cologne 1968, p. 15-54.
- Berendt, G. : Die Entwicklung der Marktstruktur im internationalen Luftverkehr, Berlin 1961.
- Berchtold, W. : Wirtschaftlichkeitsfragen des Luftverkehrs, Göttingen 1955.
- Berezowski, C. : Le Droit Aérien dans certains pays socialistes d'Europe, R.F.D.A., No 2, 1965, p. 170-178.

- Bergner, M. 1.: Probleme des internationalen Transportrechts im sozialistischen Welt-system, W.Z.H.V.D., 12ème année, cahier 2, 1965, p. 355-361.
- 2.: Die Bedeutung der Ordnungen über die Aufgaben und die Arbeitsweise der örtlichen Volksvertretungen und ihrer Organe und der Verordnung über die Planung und Zusammenarbeit beim Gütertransport (Transportverordnung) für die Weiterentwicklung des sozialistischen Verkehrsrechts in der DDR, W.Z.H.V.D., 10ème année, cahier 1, 1962/63, p. 213-219.
- Berthold, B. : Luftfrachtbeförderungsbedarf, T.I.Z.L., cahier 7, 1969, p. 358-359.
- Blanc, A., George, P., Smotkine, H. : Les Républiques Socialistes d'Europe Centrale, Paris 1967.
- Boigk, S. : Zur Einführung der EDV bei der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 10, 1969, p. 425-431.
- Bongers, H.M. : Deutscher Luftverkehr, Bad Godesberg 1967.
- Bork, P. 1.: Probleme der technischen Revolution in der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 3, 1966, p. 1-9.
- 2.: Forschung und Entwicklung im Bereich der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 2-7.
- Bothe, F., Freund, G., Greiner, G., Justmann, K., Meiser, W., Steinke, R., Wendland, E. : Die Vertragsbeziehungen der LPG, Berlin 1967.
- Brandt, L. : Beiträge zum Internationalen Luftrecht (Festschrift zu Ehren von Prof. Dr. jur. Alex Meyer), Düsseldorf 1954.

- Britt, W. et Boigk, S.** : Einige Aspekte der Entwicklung des Agrarflugwesens in der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1966, p. 16-20.
- Cas, G.** 1.: Code Aérien de l'U.R.S.S., XXVIème année, No 4, 1963, p. 395-427.
2.: Les Sources du Droit des Transports Aériens, Paris 1964.
- Cartou, L.** : Droit Aérien, Paris 1963.
- Chatschaturow T.S.** : Ökonomik des Transportwesens, Berlin 1962.
- Childs, D.** : INTERFLUG, Flight International, No 3039, 8 juin 1967, p. 945-947.
- Cooper, J.C.** : The Chicago Convention - After Twenty Years, Z.L.R., cahier 4, 1965, p. 272-295.
- City, H.** : Unsere Luftfahrtindustrie am 10. Jahrestag der DDR, D.F., cahier 10, 1959, p. 282-283.
- Cortes, G.** 1.: Transportpreise und ihre Grundsätze im sozialistischen Luftverkehr, Ökonomik des zivilen Luftverkehrs, Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden, 1968.
2.: Die Aufteilung von Passage-Durchgangstarifen unter den Bedingungen der Existenz des E.A.P.T. und der I.A.T.A.-Tarife, T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 41-45.
- Crochet-Damais, P.** : U.R.S.S., R.G.A., XIIème année, No 1, 1949, p. 83-84.
- Damm, G.** 1.: Luftrecht und Flugsicherungsbetriebsdienst, Ingenieurschule für Verkehrswesen Dresden, 1965.
2.: Zum Luftfahrtgesetz der Deutschen Demokratischen Republik, Flieger Jahrbuch, 1965, p. 49-52.

- 3.: Bemerkungen zur Revision des Warschauer Abkommens, T.I.Z.L., cahier 5, 1969, p. 234-238.
- 4.: Zweiseitige Luftverkehrsabkommen, T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 17-25.
- 5.: IATA-Organisation und Aufgaben der internationalen Luftverkehrsvereinigung, T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 14-19.
- 6.: ICAO - die internationale Zivilluftfahrtorganisation und ihre Bedeutung für den Weltluftverkehr, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 26-35.
- 7.: ICAA - Organisation und Aufgaben der internationalen Vereinigung der zivilen Flughäfen, T.I.Z.L., cahier 7, 1969, p. 327-330.
- Damm, G. et Gimpel, E. : Die Berliner Vereinbarung - eine höhere Stufe der Zusammenarbeit im Luftverkehr, Flieger Jahrbuch 1968, p. 105.
- Davies, R.E.G. : A History of the World's Airlines, London 1964.
- Diedrich, K. 1.: Die internationalen Beziehungen der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1968, p. 1-10.
- 2.: Einige Probleme der Planung und Leitung der komplexen Absatzpolitik in der zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 1-8.
- Dirlewanger, G. : Die Preisdifferenzierung im internationalen Luftverkehr, Bern 1969.
- Dirlewanger, H. : Flugeisenbahnverkehr, SSB-Nachrichtenblatt, März 1928, p. 37 ss.
- Dörschel, W. : Verkehrsgeographie, Berlin 1968.

- Dowe, H. 1.: Gedanken zur weiteren Eingliederung des Agrarflugwesens in die Landwirtschaft, T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 46-49.
- 2.: Kosten- und Arbeitsproduktivitätsprobleme beim Flugzeugeinsatz in der Landwirtschaft, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 43-48.
- Dowe, H. et Herzog, K. : Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsflug und Landwirtschaft im Kreis Angermünde 1966, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 16.
- Eyermann, K.H. et Sellenthin, W. : Der Luftverkehr der UdSSR, Berlin 1967.
- Fischer, F. et Stempniewski, S. 1.: Studie über die Grundsätze zur Bestimmung des wissenschaftlich-technischen Höchststandes beim Luftfrachtumschlag (1), T.I.Z.L., cahier 4, 1967, p. 10-28.
- 2.: Studie über die Grundsätze zur Bestimmung des wissenschaftlich-technischen Höchststandes beim Luftfrachtumschlag (2), T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 38-51.
- Franke, P. 1.: Prinzipien der Transportpreisbildung im internationalen Luftverkehr unter sozialistischen Produktionsverhältnissen, thèse Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 1964.
- 2.: Die Transportpreise des internationalen Luftverkehrs - eine tarifs-systematische Einschätzung (1), T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 10-16.
- 3.: Die Transportpreise des internationalen Luftverkehrs - eine tarifs-systematische Einschätzung (2), T.I.Z.L., cahier 4, 1968, p. 24-31.

- Gal, G. : Das neue ungarische Luftrecht, Z.L.R., No 3, 1965, p. 203-208.
- Gauglitz, H. : Die Selbstkosten der Transportbetriebe, Berlin 1966.
- Gauglitz, H. et Dittmar, G. : Die Finanzen des sozialistischen Transportwesens, Berlin 1967.
- Gauglitz, H. et Tremblich, K. : Transportwegdispositionen bei den Verkehrszweigen der DDR - eine neue Möglichkeit zur Minimierung der Beförderungsselbstkosten, DDR-Verkehr, No 1, 1969, p. 65 ss.
- Geissler, K. : Die Zukunft des Luftverkehrs in der sozialistischen Gesellschaftsordnung, Flieger Jahrbuch 1960, p. 13.
- Gerisch, Koziolk, Salecker : Marxistisch-leninistische Organisationswissenschaft bei der Gestaltung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus, Einheit, cahier 7, 1968, p. 816 ss.
- Gorzel, W. : Der Wirtschaftsflug in der DDR, D.F., 4ème année, cahier 4, 1960, p. 116.
- Grenzdörfer, J. 1.: Grundlagen der Ökonomik des Luftverkehrs und seine Stellung im Einheitlichen sozialistischen Transportwesen der DDR, Ökonomik des Luftverkehrs, Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden, 1967.
- 2.: Die Grundlagen der Ökonomik des Luftverkehrs und ihre Bedeutung für die Ausarbeitung einer Betriebswirtschaftslehre des sozialistischen Luftverkehrsbetriebes, T.I.Z.L., cahier 3, 1968, p. 1-9.
- 3.: Stellung und Aufgaben der Fachgruppe Betriebswissenschaftliche Forschung und Ökonometrie der Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt

(E.P.Z.L.), T.I.Z.L., cahier 5/6,
1965, p. 18-22.

- 4.: Die Aufgaben des Industriezweig-
verbandes "Luftfahrt" der KdT nach
dem 4. Kongress, T.I.Z.L., cahier 1,
1966, p. 26-30.
- 5.: 1. Fachtagung "Luftverkehr" des
Industriezweigverbandes "Luftfahrt"
der KdT, T.I.Z.L., cahier 6, 1967,
p. 1-2.
- 6.: Grundsätzliche Probleme der Vorberei-
tung des Einsatzes der elektronischen
Datenverarbeitung in der zivilen
Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier
6, 1968, p. 1-11.
- 7.: Grundsätzliche Probleme der Vorberei-
tung des Einsatzes der elektronischen
Datenverarbeitung in der zivilen
Luftfahrt der DDR (2), T.I.Z.L.,
cahier 9, 1968, p. 6-15.

Groenewege, A. et
Heitmeyer, R.

: Luftfracht - der Schlüssel zu
grösserem Gewinn, Mannheim 1966.

Guldimann, W.

: Internationales Lufttransportrecht,
Zürich 1965.

Günther, J.

: Transportstatistik, Berlin 1965.

Haas, E.

: Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und
Vorschläge für die geplanten Abferti-
gungsanlagen des Zentralflughafens
Berlin/Sch., T.I.Z.L., cahier 6,
1967, p. 15-34.

Hammerskjöld, K.

: L'International Air Transport Asso-
ciation (I.A.T.A.) et l'organisation
de l'Aviation Civile Internationale
(O.A.C.I.), Journée d'étude "Pro-
blèmes juridiques de la navigation
aérienne internationale", S.V.L.R.,
Bâle 1969, p. 9-16.

Hardt, K.H.

: DDR zu Luft - Der Versuch einer
Chronik, Aerosport, cahier 10, 1969.

- Hassmann, A. : Der Einsatz des Hubschraubers als fliegender Kran in der DDR, T.I.Z.L., cahier 4, 1965, p. 38-44.
- Heiland, K. 1.: Die Berliner Vereinbarung - Beginn einer neuen Etappe der Zusammenarbeit der sozialistischen Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedsländer des R.G.W., T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 2-6.
- 2.: Die DEUTSCHE LUFTHANSA als Teilnehmer am Güterverkehr der DDR, D.F., cahier 10, 1959, p. 299-304.
- 3.: Begrüßungsansprache des Generaldirektors der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 6, 1967, p. 299-304.
- Heinig, R. : Flug- und Betriebserfahrungen mit dem Strahlverkehrsflugzeug TU-134, T.I.Z.L., cahier 5, 1969, p. 217-233.
- Hendel, A. : Die Verbesserung der Ökonomik der Materialwirtschaft in den Importbeziehungen - eine Grundvoraussetzung zur Steigerung der Luftverkehrsleistungen, T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 1-10.
- Henrich, H. : Die Kosten der Umschulung der durch den Technischen Fortschritt freigesetzten Arbeitskräfte, thèse Freiburg/Suisse 1967.
- Hercher, K. : Der Zahlungsverkehr der DDR mit dem Ausland, Berlin 1958.
- Heymann, W. : Probleme der weiteren Entwicklung des Agrarflugs in der DDR, T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 22-31.
- Huhndorf, K. : Stellung und Aufgaben der Fachgruppe Technische Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt (E.P.Z.L.), T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 14-17.

- Jacolin, H. : Les transports ferroviaires dans l'Europe orientale et danubienne, Institut de Science Economique Appliquée, Paris 1965.
- Johanning, F.W. : Der Wiederaufbau der kommerziellen Zivilluftfahrt der BR Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg, thèse Freiburg/Suisse 1963.
- Kietzmann, W. : Rechnungswesen und Statistik in der zivilen Luftfahrt, Ingenieurschule für Eisenbahnwesen, Dresden 1968.
- Kindscher, R. : Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, Berlin 1960.
- Kinnigkeit, W. : Alleinvertretungsanspruch auch in der Luft, S.Z., 14 janvier 1969, p.3.
- Kleinert, H. : Probleme der wissenschaftlichen Arbeit bei der Entwicklung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens, DDR-Verkehr, No 1, 1969, p. 15-18.
- Kneifel, J. 1.: Der Wettbewerb im Nordatlantischen Luftverkehr - Eine Untersuchung der Wettbewerbsverhältnisse und Wettbewerbsfaktoren, München 1968.
- 2.: L'Aviation Civile en République Démocratique Allemande, R.G.A., XXXIIIème année, 1970, No 2, p. 158-174.
- 3.: Die Kosten im Luftverkehr, München 1967.
- 4.: L'Aviation Civile en République Populaire de Chine, R.G.A., XXXIVème année, 1971, No 3, p. 253-266.
- Köhler, K.H. : Zur sozialistischen Gemeinschaftsarbeit im Flugzeugbau am Beispiel der V.E.B. Industrierwerke Karl-Marx-Stadt, D.F., 4ème année, cahier 12, 1960, p. 353.

- Kohlsmann, A. : Probleme der Weiterentwicklung des Planungssystems der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 7, 1968, p. 1-6.
- Kramer, E. : 1.: 10 Jahre INTERFLUG, N.D., 1er juillet 1965.
2.: Dem 20. Jahrestag der Gründung der DDR entgegen, DDR - Verkehr, No 1, 1969, p. 5-7.
3.: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Siebenjahresplan, Für ein einheitliches sozialistisches Verkehrswesen (Verkehrskonferenz 1960), Berlin 1960.
- Krezalek, J. et Borodzik, F. : Flugzeuge im Wirtschaftsdienst, Internationale Transport Annalen 1967, p. 262-272.
- Krüger, E. : Dem Luftschiff eine Chance, Flughafen Nachrichten, Frankfurt/M., cahier 3/4, 1967, p. 6-9.
- Kühn, H. : 1.: Die Eigenerwirtschaftung der Mittel in der zivilen Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 9, 1968, p. 1-5.
2.: Über die Notwendigkeit der Einführung des einheitlichen Systems von Rechnungsführung und Statistik und seine Aufgaben, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 7-10.
3.: Die Entwicklung der Kostenrechnung bei der INTERFLUG zu einem Instrument der Planung und Leitung, T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 53-60.
- Kunack, Ch. : 1.: Fachexkursion der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" zur Luftfahrthochschule Leningrad, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 36-37.
2.: Zum Niveau der Arbeitsproduktivität von Luftverkehrsbetrieben, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 38-48.

- Kunack, Ch. et Teuchert, W. : Internationale Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften auf dem Gebiete der Nachrichtenübermittlung für kommerzielle Zwecke, T.I.Z.L., cahier 9, 1968, p. 16-25.
- Laser, K. : Zur Geschichte der deutsch-sowjetischen Luftfahrtbeziehungen, T.I.Z.L., cahier 1, 1966, p. 55-59; T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 49-54.
- Lavoisier, G. 1.: L'Industrie aéronautique Allemande, R.G.A., XXIIème année, No. 1, 1959, p. 46-54.
2.: L'Aviation Soviétique, R.G.A., XXème année, No 1, 1957, p. 3-19.
- Lindner, W. : Aufgaben und Probleme der komplexen Planung des sozialistischen Transportwesens der DDR, Berlin 1962.
- Lochner, N. et Wilts, J. : Wachstum und Wettbewerb im Nordatlantischen Luftverkehr, Göttingen 1956.
- Ludz, Ch. : Die Zukunft der DDR, Die Zeit, No 41, 10 octobre 1969, p. 53,55, 55-58.
- Märten, C. : 2. Konferenz zu Fragen des Landwirtschaftsfluges der Mitgliederländer des R.G.W., T.I.Z.L., cahier 6, 1966, p. 45-48.
- Martin, H. : 3 Jahre - Berliner Vereinbarung - Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen der Mitgliedsländer der R.G.W., T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 5-8.
- Matte, M. : Le droit maritime et le droit aérien de l'U.R.S.S. à l'heure de la co-existence pacifique, Paris 1967.
- Matthäi, J. 1.: Der kombinierte Eisenbahn-Luftverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse in der DDR, thèse Hochschule für Verkehrswesen Dresden, 1964.

- 2.: Die Einbeziehung des Luftverkehrs in eine Verkehrskombination mit der Eisenbahn auf internationaler Ebene, Internationale Transport Annalen 1968, p. 341-361.
- Mc Nair : The Law of the Air, London 1964.
- Mehlhorn, R. : Welche Probleme gibt es beim Einsatz von der INTERFLUG in der Landwirtschaft, T.I.Z.I., cahier 3, 1965, p. 54-59.
- Meyer, A. : Internationale Luftfahrtabkommen, t 1, Köln 1953.
- Miller, R.
et Sawers, D. : The Technical Development of Modern Aviation, London 1968.
- Mindach, B. 1.: Die Aufgaben der Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt der DDR, T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 8-13.
- 2.: Über die Tätigkeit der Prüfstelle für Luftfahrtgeräte der DDR, D.F., 4ème année, cahier 2, 1960, p. 63.
- Mittag, G. : Zu den Fragen der Planung, Leitung und Organisation im Verkehrswesen, Für ein Einheitliches Sozialistisches Verkehrswesen (Verkehrskonferenz), Berlin 1960.
- Mudrack, G. 1.: 10 Jahre Wirtschaftsflug in der DDR, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 5-8.
- 2.: Stellung, Aufgaben und Arbeitsweise der Staatlichen Luftfahrtinspektion, T.I.Z.L., cahier 10, 1968, p. 1-4.
- Mühlner, M. : Werbung und Kundendienst im Verkehrswesen, DDR-Verkehr, cahier 3, 1968, p. 94-95.
- Müller, H. : Der Luftverkehr der DDR mit dem Ausland, Deutsche Aussenpolitik, 3ème année, cahier 3, 1958, p. 235-243.

- Ortel, H. : Die Flughäfen der DDR, D.F., 5ème année, cahier 10, 1961, p. 361.
- Paubel, W. : Probleme der internationalen Luftpostbeförderung, T.I.Z.L., cahier 1, 1969, p. 19-24.
- Philipp, O. : Die sozialistische Rekonstruktion in der Luftfahrtindustrie der DDR, D.F., cahier 8, 1959, p. 252.
- Pieck, A. 1.: Unsere Lufthansa - Trägerin des sozialistischen Luftverkehrs, D.F., cahier 10, 1959, p. 285-286.
- 2.: Die Leitung der zivilen Luftfahrt in der DDR, D.F., 5ème année, cahier 5,
- de La Pradelle, P. 1.: L'Internationalisation des Lignes Aériennes Long Courrier, R.G.A., XIème année, No 2, 1948 (Extrait), p. 1-10.
- 2.: Varsovie de nouveau en question, R.G.A., XXIVème année, No 1, 1966, p. 7-12.
- 3.: La faute lourde de Navigation en droit aérien, Beiträge zum internationalen Luftrecht (Festschrift zu Ehren von Prof.Dr.jur. Alex Meyer), Düsseldorf 1954, p. 102-109.
- Queck, U. 1.: Luftschiffahrt in Vergangenheit und Zukunft, Flieger Jahrbuch 1969, p. 136-146.
- 2.: Prognose der Luftschiffahrt, T.I.Z.L., cahier 2, 1969, p. 82-102.
- Rehbein, G. et Wagener, H. : Grundlagen der Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens, Berlin 1964.

- Rez, K.
et Teuchert, W. 1.: Das Luftrecht in der Volksrepublik
Ungarn (1), T.I.Z.L., cahier 3, 1967,
p. 58-64.
- 2.: Das Luftrecht in der Volksrepublik
Ungarn (2), T.I.Z.L., cahier 4,
1967, p. 61-67 et 70.
- Richter, K. : Einführung in die marxistisch-
leninistische Organisationswissen-
schaft, T.I.Z.L., cahier 12, 1968,
p. 44-52.
- Rieger, A. : Messeflughafen Leipzig/Schkeuditz
erhält ein neues Abfertigungsgebäude,
T.I.Z.L., cahier 3, 1966, p. 9-13.
- Röhm, H. : Strukturwandel im Luftverkehr,
Göttingen 1961.
- Rudolph, J. : Gemeinsame Preisbasis und Verrech-
nungsbeziehungen, Wirtschaftswissen-
schaft, 11ème année, No 1, 1963,
p. 77.
- Sand, H.P. : Die Entwicklung des Luftfahrtrechts
in der Sowjetunion, Osteuropa-Recht,
10ème année, septembre 1964,
p. 158-210.
- Saporta, M. : Le Droit Aérien Soviétique, R.G.A.,
XVème année, No 2, 1952, p. 118-126.
- Schimkat, G. : Verkehrstechnische Grundlagen wirt-
schaftlicher Verkehrsflugzeuge für
die langfristigen Gesamtaufgaben
der DDR (manuscrit 1964), cité
dans: Uhrig, H. 1).
- Schirlitz, G. 1.: Probleme der Einführung einer Pro-
duktionsfondsabgabe in der zivilen
Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 4, 1968,
p. 45-49.
- 2.: Zur Weiterentwicklung der Preis-
arbeit in der zivilen Luftfahrt,
T.I.Z.L., cahier 5, 1968, p. 43-47.

- 3.: Zur Weiterentwicklung der Preisarbeit in der zivilen Luftfahrt (2), T.I.Z.L., cahier 6, 1968, p. 45-52.
- Schmidt-Ott, F.W. : Die Stellung des Flughafens im deutschen Recht, thèse Frankfurt/M. 1942.
- Schmidt, G. : Sport der Kühnen in der DDR, Flieger-Jahrbuch 1968, p. 129-142.
- Schmidt, H.A.F. 1.: Luftfahrt, Leipzig 1967.
- 2.: 10 Jahre Zivilluftfahrt in der DDR, Interavia, No 11, 1965, p. 1756-1757.
- 3.: 20 Jahre DDR, Flieger Jahrbuch 1969, p. 6-8.
- Scholz, H. : Zu einigen Problemen der sozialistischen Betriebsführung in der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 5, 1968, p. 1-5.
- Schwarzer, D. et Kramp, M. : Zur Neuregelung der Ökonomischen Beziehungen Aussenhandel - Verkehrswesen und zu den Massnahmen zur Erhöhung der Effektivität der Valutawirtschaft des Verkehrswesens, DDR-Verkehr, cahier 8, 1968, p. 289-292.
- Schwarzer, D. et Ludwig, R. : Die Verbesserung der Valutarentabilität - ein Haupt Gesichtspunkt der perspektivischen Entwicklung des Verkehrswesens, T.I.Ö.V., No 9, 1964, p. 711.
- Schweickhardt, H. 1.: Die gemischte Flugeisenbahnbeförderung, Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr, cahier 12, 1946, p. 557.
- 2.: Die Vertragsformen im Internationalen Luftfrachtverkehr, "Die Luftfracht", S.V.L.R., Zürich 1965, p. 27-35.
- Sealy, K.R. : The Geography of Air Transport, London 1966.

- Seeger, W. : Durchsetzung der Grundrichtung des Arbeitsstudiums als Bestandteil der komplexen sozialistischen Rationalisierung bei der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 4, 1969, p. 205-216.
- Semrad, H. : Ein Blick in die Ingenieurschule für Flugzeugbau Dresden, D.F., No 1, 1957, p. 14-16.
- Shawcross/Beaumont : On Air Law, London 1951.
- Siegert, H. : Das Recht der DDR auf Ausübung der Lufthoheit, D.F., No 10, 1959, p. 305-307.
- Süssenguth, H. : Die wirtschaftlichen Aspekte des internationalen Luftverkehrs, Kiel 1967.
- Stainer, R. : Flugzeugbau in Ostdeutschland, Interavia, 13^{ème} année, No 7, 1958, p. 720-721.
- Stempniewski, S. 1.: Der Luftverkehr der DDR, sein erreichter Entwicklungsstand und Vorschläge zu seiner weiteren Gestaltung, W.Z.H.V.D., 10^{ème} année, cahier 2, 1962/63, p. 593.
- 2.: Der Luftfrachtverkehr und die Problematik bei der Ermittlung des perspektivischen Güterbeförderungsbedarfsaufkommens im internationalen Luftverkehr der DDR, W.Z.H.V.D., 11^{ème} année, cahier 2, 1964, p. 315-326.
- 3.: Bericht der KdT, Sektion Luftfahrt, T.I.Z.L., cahier 4, 1965, p. 49-50.
- 4.: 2. Delegiertenkonferenz des Industriezweigverbandes "Luftfahrt" der Kammer der Technik, T.I.Z.L., cahier 7, 1969, p. 365-367.
- 5.: Bildung einer Fachgruppe Luftverkehr an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List", T.I.Z.L., cahier 5/6, 1965, p. 100 et 101.

- 6.: Studie zur Ermittlung des künftigen Frachtaufkommens im internationalen Luftverkehr der Deutschen Demokratischen Republik, W.Z.H.V.D., 11ème année, cahier 3, 1964, p. 545-556.
- 7.: Technisch-ökonomische Fragen des modernen Luftfrachttransportes, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 51-57.
- 8.: Voraussetzungen für die Realisierung des Frachtbeförderungsbedarfs im internationalen Luftverkehr der DDR, W.Z.H.V.D., 12ème année, cahier 3, 1965, p. 532-539.
- 9.: Schnell - sicher - zuverlässig, Die Wirtschaft, 25 novembre 1963, p. 6.
- Stratford, A. : Air Transport Economics in the Supersonic Era, London 1967.
- Strupl, V. : Entwicklungstendenzen im Luftfrachtverkehr, Internationale Transport Annalen 1969, p. 315-329.
- Tate, R. : The Warsaw Treaty, University of Pittsburgh Law Review, t. 29, décembre 1967, p. 253-272.
- Teuchert, W. 1.: Probleme der Entwicklung des Luftrechts in der DDR (1), T.I.Z.L., cahier 4, 1966, p. 44-50.
- 2.: Probleme der Entwicklung des Luftrechts in der DDR (2), T.I.Z.L., cahier 5, 1966, p. 30-35.
- 3.: Das Luftrecht in der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 24-36.
- Uhrig, H. 1.: Möglichkeiten und Voraussetzungen für den Einsatz von Drehflügelflugzeugen im Luftverkehr der DDR, these Hochschule für Verkehrswesen, Dresden 1964.

- 2.: Probleme der Prognosearbeit der INTERFLUG, T.I.Z.L., cahier 11, 1968, p. 1-12.
- Vilmos, E. : Anwendungsmöglichkeiten der Marktforschung bei der Prognostizierung im Luftverkehr, T.I.Z.L., cahier 4, 1969, p. 197-201.
- Wagener, H. et Kallenbach, K. : Das Ausbildungssystem im Verkehrswesen der DDR, Internationale Transport Annalen 1968, p. 18-31.
- Wagener, H. : Ökonomik der Arbeit im Transportwesen der DDR, Berlin 1965.
- Wange, V.D. : Zu den Aufgaben des staatlichen Vertragsgerichts im Transportwesen, Vertragssystem, No 10, 1961, p. 289.
- Wassenbergh, H.A. : Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air, The Hague 1962.
- Wessels, H. : Le développement du droit aérien et spatial en Allemagne depuis le 1er août 1963, R.G.A., XXVIIème année, No 2, 1965, p. 133-143.
- Wilde, R. 1.: Neuregelung des Vertragssystems im Wirtschaftsflug erforderlich, T.I.Z.L., cahier 12, 1968, p. 31-32.
- 2.: Die Anwendung des Vertragssystems im Wirtschaftsflug, T.I.Z.L., cahier 2, 1967, p. 8-13.
- Willeke, R. : Wirtschaftliche Gestaltungstendenzen des modernen Luftverkehrs, Problemkreis Luftverkehr (Schriftreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft), Cologne 1968.
- Wilpert, P. 1.: Zum Jahreswechsel 1969, T.I.Z.L., cahier 1, p. 1-2.

- 2.: Die wissenschaftliche Führungstätigkeit - eine wesentliche Voraussetzung für die Durchsetzung des Neuen Ökonomischen Systems der Planung und Leitung, T.I.Z.L., cahier 3, 1967, p. 1-7.
- 3.: Die zivile Luftfahrt der DDR im 50. Jahr des Roten Oktober, T.I.Z.L., cahier 5, 1967, p. 1-4.
- Winker, K.H. 1.: Die Entwicklung des Luftverkehrs der DDR, W.Z.H.V.D., 7ème année, cahier 1, 1959/60, p. 253-260.
- 2.: Einschätzung des bisherigen Inlandflugverkehrs der DEUTSCHEN LUFTHANSA und einige Gedanken zu seiner weiteren Entwicklung, W.Z.H.V.D., 7ème année, cahier 2, 1959/60, p. 487-496.
- 3.: Drei Jahre Inlandflugverkehr der DEUTSCHEN LUFTHANSA - Einschätzung von Umfang und Qualität sowie Gedanken zur weiteren Entwicklung, D.F., 4ème année, cahier 1, 1960, p. 335-341.
- Winker, K.H. et Siegert, H. : Die Einbeziehung des Luftverkehrs in die Transportaufgaben des Siebenjahresplans, D.F., 4ème année, cahier 9, 1960, p. 258.
- Winkler, V. : Die Internationale Zusammenarbeit im Verkehrswesen unter den Bedingungen der technischen Revolution, Internationale Transport Annalen 1967, p. 3-8.
- Witt, L. : Die Werbung im Luftverkehr - ihre kommerziellen Aufgaben und Gedanken zu ihrer psychologischen Grundlage, T.I.Z.L., cahier 1, 1967, p. 50-57.
- Zimbehl, A., Bäcker, H., Teuchert, W., Heinschel, H. : Zur Entwicklung des Verkehrsrechts in der DDR von 1949-1959, W.Z.H.V.D., 7ème année, cahier 1, 1959/60, p. 193-216.

III ARTICLES SANS AUTEURS :

- DDR-Verkehr : Die AEROFLOT, cahier 7, 1968, p. 275 et 276.
- Deutsche Flugtechnik : Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, 2ème année, cahier 4, 1958, p. 55-58.
- Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, 2ème année, No 5, 1958, p. 71-75.
- Mit der D.L.H. auf den Strassen des Himmels, 2ème année, No 6, 1958, p. 87-88.
- Unser Flugwesen, ein Ausdruck des Leistungsniveaus der DDR, 2ème année, No 10, 1958, p. 169-170.
- Flieger-Jahrbuch : Flieger Jahrbuch 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung : Drei "TU-134" fliegen, 19 octobre 1967, p. 3.
- IATA News Review : Air Dominates North Atlantic Passenger Traffic, juin 1969, p. 3.
- Neues Deutschland : Flüge über der DDR gehen USA nichts an, 17ème année, No 51, 1962, p. 155.
- Beschluss des VI. Parteitags der OED über die Aufgaben in der Industrie, im Bauwesen sowie im Transport- und Nachrichtenwesen, 27 janvier 1963, p. 4.
- Grundprinzipien der internationalen sozialistischen Arbeitsteilung, Beschluss der Vertreter der Länder der R.G.W., 17 janvier 1964, p. 5 s.

INTERFLUG übernimmt DDR-Flugverkehr mit Wirkung vom 1. September 1963, 29 août 1963, p. 1.

Österreichischer
Luftfahrt-Presse-
dienst

: Möglichkeiten einer Ausweitung des Flugverkehrs - AUA, 25 avril 1969, p. 1.

Aussergewöhnlich preiswerte Flugpauschalreisen ab Wien, Graz, Salzburg und Klagenfurt sowie Linz nach Berlin, Dresden und an die Ostsee, No 20, 23 mai 1969, p. 1,2.

KLM erweitert Nurfracht-Flugstreckenziele nun auch auf DDR Flughafen Berlin/Sch., 6 juin 1969, p. 2.

Messeflugverkehr Wien - Leipzig täglich, No 30, 22 août 1969, p. 3.

AEROFLOT nunmehr Ohnehalt Moskau - New York, No 30, 22 août 1969, p. 3.

Die Probleme des internationalen Luftverkehrs aus der Sicht der DEUTSCHEN LUFTHANSA, No 30, 22 août 1969, p.7-10 p. 7-10.

BOAC bietet schon im Sommerflugplan 1970 auf dem Nordatlantik 3 Jumbo-Jets an, No 30, 22 août 1969, p. 1.

Fünf Fluggesellschaften erhielten bisher Verkehrsrechte für die vielgefragte Fernstrecke Europa via Sibirien nach Tokio, No 4, 30 janvier 1970,p.1.

Revue Générale de
l'Air et de
l'Espace

: Allemagne, XXème année, No 4, 1957, p. 378-380.

Technisch-ökono-
mische Informatio-
nen der zivilen
Luftfahrt

: Agro-Luftschiffe, cahier 5, 1967,p.23.

INTERFLUG nahm MI-8 in Betrieb,
cahier 5, 1967, p. 5.

Führungskonzeption der IZV "Luftfahrt"
der KdT, cahier 7, 1967, p. 361.

INTERFLUG kauft TU-134, cahier 1,
1968, p. 47.

Landwirtschaftsflug in aller Welt,
cahier 2, 1968, p. 7.

Ein Weg zur höheren Effektivität der
Landwirtschaftsflugzeuge, cahier 6,
1968, p. 41.

TU-134 eingetroffen, cahier 10, 1968,
p. 4.

Die Ständige Kommission für Transport-
wesen des Rates für Gegenseitige Wirt-
schaftshilfe zieht Bilanz, cahier 12,
1968, p. 37-38.

INTERFLUG-Hubschrauber in der CSSR,
cahier 12, 1968, p. 52.

Luftschiffbau in der Sowjetunion,
cahier 6, 1969, p. 6.

Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt
der DDR, cahier 9, 1969.

Wirtschafts-
Correspondent

15,2 Mill. Nordatlantik-Fluggäste
1975, cahier 21, 1966, p. 12.

T A B L E D E S M A T I E R E S

Préface de Monsieur le Professeur Paul de Geouffre de La Pradelle	I
<u>PREFACE</u>	1
<u>INTRODUCTION</u> : NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION AERIENNE EN ALLEMAGNE	4
A : Fondation de la DEUTSCHE LUFTHANSA en R.F.A.	9
B : Fondation de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) en R.D.A.	13
<u>PREMIERE PARTIE</u> : LES STRUCTURES DE L'AVIATION CIVILE ..	16
<u>TITRE I</u> : LES FACTEURS TECHNIQUES	17
<u>Chapitre I</u> : LE RESEAU AERIEN	18
<u>Section I</u> : Trafic de lignes	18
A : Premières liaisons, internationales et internes	18
B : Réseau intérieur	20
C : Trafic international	24
<u>Section II</u> : Transports à la demande	27
A : Trafic par charter	27
B : Vols vers les foires de Leipzig	27
<u>Chapitre II</u> : LE MATERIEL AERONAUTIQUE	28
<u>Section I</u> : Matériel volant	28
A : Construction aéronautique nationale ..	28

B :	Importation de matériel étranger.....	31
C :	Avions en service	32
<u>Section II</u> :	Matériel au sol	36
A :	Infrastructure aéroportuaire	36
B :	Contrôle de la circulation aérienne	41
<u>TITRE II</u> :	LES FACTEURS JURIDIQUES	42
<u>Chapitre I</u> :	LE DROIT DU TRANSPORT.....	43
<u>Section I</u> :	Droit du transport dans les pays socialistes	43
<u>Section II</u> :	Droit du transport en R.D.A.	46
<u>Chapitre II</u> :	LE DROIT AERIEN DANS LES PAYS SOCIALISTES	50
<u>Section I</u> :	Droit aérien de l'U.R.S.S. en tant que pays principal du système socialiste	52
<u>Section II</u> :	Droit aérien en R.D.A.	59
<u>Section III</u> :	Loi du 31 juillet 1963 sur la navigation aérienne civile de la R.D.A.	61
<u>Chapitre III</u> :	LES ACCORDS EXTERIEURS	83
<u>Section I</u> :	Accords avec les organisations internationales	83
<u>Section II</u> :	Accords avec les pays étrangers	85
A :	Accords avec les pays membres du COMECON	85
1° :	Le COMECON	87
2° :	Bilan actuel	90

<u>Section III</u>	: L'Accord de Berlin	91
A	: Garantie mutuelle de prestations de services	94
B	: Procédure de compensation pour les services et les obligations respectivement assurés	97
C	: Responsabilité des dommages	97
D	: Accords de pool	98
E	: Conférences périodiques des Etats partenaires	100
<u>Section IV</u>	: Accords entre la R.D.A. et les compagnies aériennes occidentales	103
A	: Accords interlignes de la DEUTSCHE LUFTHANSA (devenue INTERFLUG) depuis 1955	104
B	: Vols de l'INTERFLUG vers l'Autriche	107
C	: Ententes entre la R.D.A. et les compagnies aériennes occidentales pour établir des liaisons aériennes avec Berlin/Sch.	109
<u>Section V</u>	: Les trois couloirs aériens conduisant de Berlin-Ouest vers la R.F.A. et le service de transit de Berlin/Sch. vers Berlin-Ouest	110
<u>Chapitre IV</u>	: LES ACCORDS INTERNES DE L'INTERFLUG	113
<u>Section I</u>	: Accords de fournitures avec les entreprises nationalisées Deutrans, Minol et Mitropa	113

<u>Section II</u>	: Accords de clientèle avec les exploi- tations agricoles	114
A :	Mode de conclusion des contrats	116
B :	Contenu des obligations contractuelles ..	117
C :	Responsabilités en cas de violation et les sanctions	118
<u>TITRE III</u>	: LES FACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES - LA PLANIFICATION DE L'AVIATION CIVILE	120
<u>Chapitre I</u>	: LA FORMATION DU PERSONNEL DE L'AVIA- TION CIVILE	121
<u>Chapitre II</u>	: LA RECHERCHE DANS L'AVIATION CIVILE	127
<u>Section I</u>	: Centre de la Technique (K.d.T.)	129
<u>Section II</u>	: Groupe spécialisé "Aviation" auprès de l'Ecole Supérieure des Transports de Dresde (H.f.V.D.)	130
<u>Chapitre III</u>	: L'INTERFLUG EN TANT QU'ORGANE EXECUTIF DE LA POLITIQUE DU TRANSPORT AERIEN DE L'ETAT	131
<u>Section I</u>	: L'Administration Centrale de l'Avia- tion Civile (H.Z.L.)	131
<u>Section II</u>	: Les tâches et l'objectif des trois sec- teurs de l'INTERFLUG	131
<u>Section III</u>	: Inspection Gouvernementale de la Navigation Aérienne (S.L.I.)	134
<u>Chapitre IV</u>	: LE SYSTEME DE PLANIFICATION	136
<u>Section I</u>	: Economie du transport aérien dans le système socialiste	139
<u>Section II</u>	: Planification de l'INTERFLUG	141

<u>Section III</u>	: Emploi des ordinateurs (E.D.V.) pour la réalisation d'un Système Intégré et Unifié de Direction et de Fonctionnement (I.L.I.S.)	142
<u>Section IV</u>	Etude de marché et publicité	145
<u>DEUXIEME PARTIE</u>	: LES EXPLOITATIONS	150
<u>=====</u>		
<u>TITRE I</u>	: LES TRANSPORTS AERIENS	151
<u>Chapitre I</u>	: LE TRANSPORT DE PASSAGERS	152
<u>Section I</u>	: Le trafic touristique des citoyens de la R.D.A. vers l'étranger	152
A	: Développement général	153
B	: Répartition régionale	159
<u>Section I</u>	: Nature des voyages	161
A	: Voyages organisés	161
B	: Voyages non-organisés	166
C	: Voyages d'affaires	170
<u>Chapitre II</u>	: LA CONCURRENCE ET LA COORDINATION AIR-FER	176
<u>Section I</u>	: Comparaison entre le service ferroviaire et aérien	176
A	: Temps de voyages à l'intérieur de COMECON	176
B	: Temps de voyages à l'intérieur de la R.D.A.	177
C	: Tarifs aériens et ferroviaires à l'intérieur de COMECON	179

D :	Tarifs aériens et ferroviaires à l'intérieur de la R.D.A.	180
<u>Section II</u>	Service "Fleiper" : service combiné avion-train	181
A :	Services de voyageurs	181
B :	Transports de marchandises	184
<u>Chapitre III</u>	LE TRANSPORT DE FRET AERIEN	186
<u>Section I</u>	L'importance du fret aérien pour les marchandises d'exportation	187
<u>Section II</u>	L'importance du fret aérien pour les marchandises d'importation	191
<u>Chapitre IV</u>	LE TRANSPORT AERIEN DU COURRIER	196
<u>Chapitre V</u>	AUTRES FORMES POSSIBLES DE TRANSPORT AERIEN	202
<u>Section I</u>	Utilisation de l'hélicoptère dans le service intérieur de la R.D.A.	202
<u>Section II</u>	Exploitation d'un transport par dirigeables dans les relations aériennes des Etats socialistes	204
<u>TITRE II</u>	L'AVIATION DE TRAVAIL	207
<u>Chapitre I</u>	L'AVIATION AGRICOLE DANS LES PAYS DU COMECON	208
<u>Chapitre II</u>	L'AVIATION AGRICOLE EN R.D.A.	213
<u>TITRE III</u>	PROBLEMES FINANCIERS ET ECONOMIQUES	218

<u>Chapitre I</u>	: LE FINANCEMENT	219
<u>Section I</u>	: Financement dans le système socialiste	219
<u>Section II</u>	: Financement propre et la croissance au sein de l'INTERFLUG	219
<u>Section III</u>	: Transport aérien comme fournisseur important de devises	221
<u>Chapitre II</u>	: LA POLITIQUE DES PRIX	223
<u>Section I</u>	: Transport de passagers	223
<u>Section II</u>	: Transport de marchandises	224
<u>Section III</u>	: L'Aviation Agricole	225
<u>Chapitre III</u>	: LA FIXATION DES TARIFS	228
<u>Section I</u>	: Tarifs de l'I.A.T.A. et les raisons de leur non-application en R.D.A. et dans les pays socialistes	228
<u>Section II</u>	: Système de l'E.A.P.T./E.A.G.T.	231
A	: Conférences d'aménagement (1961 à 1963)	231
B	: Procédure de compensation	233
10	: Tarifs de l'E.A.P.T.	236
a)	Tarif de transit	239
b)	Tarifs réduits dans le transport de passagers	241
20	: Tarifs E.A.G.T.	243
C	: Taxes sur les aéroports des Etats de l'E.A.P.T./E.A.G.T.	245
D	: Redevances de No-Show	246

<u>SOMMAIRE ET PERSPECTIVES</u>	248
Première étape (1955-1963)	249
Deuxième étape (1963-1969)	250
Troisième étape (depuis 1969)	253
- Tendances économiques	253
- Tendances juridiques	258
Propositions pour l'établissement de liaisons aériennes entre la R.F.A. et la R.D.A.	
.....	260
<u>SOMMAIRE DES REFERENCES</u>	264
SOMMAIRE (EN ANGLAIS)	300
SOMMAIRE (EN ALLEMAND)	314
ABREVIATIONS	328
TABLEAUX	335
CARTES	339
DIAGRAMMES	339
<u>BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE</u>	341
DOCUMENTS	342
OUVRAGES ET ARTICLES	347
ARTICLES SANS AUTEURS	367