



**Bruxelles, le 19 mai 2017
(OR. fr)**

**6548/95
DCL 1**

AVIATION 4

DÉCLASSIFICATION

du document: 6548/95 RESTREINT

en date du: 2 mai 1995

Nouveau statut: Public

Objet: Relations avec des pays tiers et des organisations internationales dans le domaine du transport aérien

Les délégations trouveront ci-joint la version déclassifiée du document cité en objet.

Le texte de ce document est identique à celui de la version précédente.

6548/95

RESTREINT

RESTREINT

AVIATION 4

RESULTATS DES TRAVAUX

du : Groupe "AVIATION"

en date du : 6 avril 1995

n° doc. préc. : 12318/94 AVIATION 7

Objet : Relations avec des pays tiers et des organisations
internationales dans le domaine du transport aérien

I. INTRODUCTION

1. Lors de sa réunion du 6 avril 1995, le Groupe "Aviation" a examiné les points suivants :

- i) Audition des groupements et associations des compagnies aériennes au niveau européen sur les relations extérieures avec les Etats-Unis ;
- ii) accords de reconnaissance mutuelle et certification (A.R.M.) et relation entre ceux-ci et les accords bilatéraux d'aéronavigabilité (B.A.S.A.) ;
- iii) redevances concernant le survol du territoire sibérien.

2. Un résumé des débats qui ont eu lieu au sein du Groupe "Aviation" figure aux sections II à IV ci-après, dans l'ordre indiqué ci-dessus.

RESTREINT

RESTREINT

II. AUDITION DES ASSOCIATIONS DES COMPAGNIES AERIENNES

Dans le but de réunir le sentiment des compagnies aériennes à l'égard des relations entre la Communauté et les Etats-Unis et en vue de la préparation de conclusions du Conseil en la matière, le Président a rappelé qu'il avait invité plusieurs associations et groupements des compagnies aériennes à se faire représenter lors de cette audition. Deux associations, l'AEA ⁽¹⁾ et l'ACE ⁽²⁾ sont intervenues dans l'audition, le texte de leurs prestations figurant respectivement aux Annexes 1 et 2 au présent document ⁽³⁾.

Le Président a fait remarquer que deux réunions du Groupe sont prévues pour les 10 et 30 mai 1995, pour permettre au Conseil de procéder à un débat d'orientation sur ce dossier lors de sa session de juin 1995.

Le représentant de la Commission a informé le Groupe que la Commission a l'intention de soumettre à l'adoption du Collège des Commissaires, le 26 avril 1995, une recommandation de décision du Conseil concernant un accord entre la Communauté et les Etats-Unis dans le domaine du transport aérien.

Ensuite, le représentant de la Commission a demandé au représentant de l'AEA des renseignements concernant la concurrence loyale. Le représentant de l'AEA a informé le Groupe que son organisation est en train d'élaborer une étude sur l'harmonisation des règles de concurrence à l'échelle mondiale. Toutefois, le représentant de l'AEA a souligné qu'il faudrait étudier cette question des règles de concurrence dans le marché de l'Atlantique nord et que son organisation pourrait présenter une déclaration circonstanciée à ce propos dans un futur proche.

⁽¹⁾ Association of European Airlines, Brussels.

⁽²⁾ Association des Compagnies aériennes de la Communauté Européenne, a.i.b.s., Bruxelles.

⁽³⁾ La contribution de l'ACI (Airports Council International - European Region, Brussels) a fait l'objet du doc. TRANS/INFO/95/4 (AVIATION).

RESTREINT

La délégation italienne a demandé de savoir s'il existerait un intérêt particulier des compagnies aériennes à opérer des droits de cabotage dans le marché des Etats-Unis.

Le représentant de l'AEA a indiqué que 50 % du marché de l'Atlantique nord est réalisé par des transporteurs communautaires. La position de ces transporteurs était toutefois plus vulnérable en vertu du fait que 30 % de leurs activités sont liées aux services pour l'extérieur du marché unique européen tandis que seulement 10 % de la production des transporteurs nord-américains s'adresse au marché hors Etats-Unis.

Le représentant de l'ACE, a indiqué que les accords ciel ouvert proposés par les Etats-Unis ont un intérêt réduit pour les opérations "charters".

Le représentant de l'AEA a indiqué que l'accès effectif au marché des Etats-Unis ne signifie pas obligatoirement des droits de cabotage, dont l'intérêt est ponctuel et non général. Toutefois, comme principe, déjà valable pour le marché unique européen, le cabotage ne devrait pas être exclu d'un accord entre la Communauté et les Etats-Unis dans le domaine du transport aérien.

La délégation néerlandaise a indiqué que, malgré les problèmes juridiques et institutionnels, d'autres questions devraient être soulignées, à savoir, si effectivement les Etats-Unis seraient intéressés à circonvénir les règles communautaires. La délégation néerlandaise a mis en exergue que le marché de l'Atlantique nord a une certaine maturité, dont l'intérêt sur ce marché peut devenir marginal. Dans ces circonstances, la délégation néerlandaise est d'avis que le problème des relations avec les Etats-Unis n'est pas de l'hégémonie des transporteurs américains mais d'améliorer la compétitivité des compagnies aériennes communautaires, en particulier, par la considération des coûts externes et de la productivité.

RESTREINT

En outre, la délégation néerlandaise a soulevé l'intérêt d'étudier la question du Chapitre 11 en vigueur aux Etats-Unis et lié aux aides d'Etat, ainsi que la question du partage de codes, celle-ci étant à ses yeux plus importante que le cabotage. La délégation néerlandaise a aussi soulevé la question du droit de propriété aux Etats-Unis sur la participation extérieure dans le capital social des compagnies aériennes américaines.

Le représentant de l'ACE a indiqué qu'il n'y a pas de craintes pour ce qui concerne les relations avec les Etats-Unis et a soulevé des doutes sur l'utilité d'une approche communautaire.

La délégation autrichienne, à la suite des interventions de l'AEA et de l'ACE, a conclu que l'enthousiasme des compagnies aériennes semble limité pour ce qui concerne une politique commune, plusieurs questions restant en suspens. Cette délégation s'est interrogée sur la raison pour laquelle les compagnies aériennes auraient choisi les Etats-Unis comme question prioritaire.

Le représentant de l'AEA a indiqué que 70 % des 30 % des opérations pour l'extérieur du marché intérieur réalisées par les compagnies aériennes communautaires s'effectuent de et vers les Etats-Unis.

La délégation allemande a mis en exergue l'importance d'harmoniser les règles de concurrence, en particulier l'égalité des chances et la participation dans le capital des compagnies aériennes, tout en reconnaissant qu'une approche européenne serait susceptible de réussir davantage.

Le représentant de l'AEA a reconnu qu'une approche individuelle ne serait pas suffisante et a réitéré que l'harmonisation des règles de concurrence serait intégrée dans une déclaration de politique en cours de préparation par l'AEA.

RESTREINT

Le représentant de la Commission s'est montré d'accord avec l'analyse économique de l'AEA. Pour ce qui concerne les coûts externes, le représentant de la Commission a souligné que les coûts liés au contrôle du trafic aérien et à l'utilisation des aéroports sont plus élevés en Europe qu'aux Etats-Unis, ce qui affecte directement les compagnies aériennes européennes.

Le représentant de l'AEA a fait remarquer qu'il existe une différence de temps moyen de vol entre les services des compagnies aériennes communautaires et américaines étant donné la dimension du territoire nord-américain. En outre, les coûts pour l'exercice des droits de cinquième liberté ou de cabotage en Europe devraient être considérés comme des coûts marginaux.

Le représentant de la Commission a souligné que le problème réside en organiser le vaste marché de la Communauté/Etats-Unis, ce que ferait l'objet du document à présenter au Collège des Commissaires le 26 avril 1995.

A l'issue du débat intervenu, le Président a tiré les conclusions suivantes :

- le marché des Etats-Unis reste d'importance majeure pour les compagnies aériennes communautaires ;
- les compagnies aériennes communautaires semblent souhaiter un développement accru du marché unique européen de l'aviation ;
- la question des relations entre la Communauté et les Etats-Unis dans le domaine du transport aérien reste très complexe, demandant des propos prudents et non définitifs ;
- les problèmes des compagnies aériennes effectuant des services réguliers sont différents de ceux des compagnies "charters", ce que mérite des réflexions spécifiques ;

RESTREINT

- les compagnies aériennes et d'autres organisations concernées pourraient présenter des éléments complémentaires de réflexion relatifs à la politique communautaire en la matière, prenant compte de la priorité du marché unique européen et de la recommandation de la Commission sur un accord Communauté/Etats-Unis dans le domaine du transport aérien.

III. A.R.M./B.A.S.A.

Le représentant de la Commission, en introduisant ce dossier, a indiqué que les deux approches sont équivalentes au niveau des objectifs, mais que l'approche bilatérale (B.A.S.A.) pourrait limiter l'égalité des chances, la question restant de savoir comment progresser et travailler dans les annexes sectorielles sur l'aéronavigabilité dans la liste des secteurs à couvrir par les A.R.M. ⁽¹⁾. Le représentant de la Commission a informé le Groupe que le secrétariat des J.A.A. a été invité à participer à l'élaboration des ces annexes sectorielles.

La délégation néerlandaise a soulevé deux questions :

- le point 11 de la note explicative diffusée par le document de travail AVIATION/95/1 souligne l'importance d'une harmonisation à l'échelle mondiale des règles de sécurité et que l'approche B.A.S.A. est susceptible de permettre cette harmonisation ;
- les conséquences de la lettre de la F.A.A. ⁽²⁾ où les autorités américaines se sont exprimées contre la poursuite des discussions concernant la coopération sur l'aéronavigabilité dans un contexte A.R.M..

⁽¹⁾ Le Groupe technique 113 (négociations d'accords sur la reconnaissance mutuelle (A.R.M.) s'est réuni au sujet des négociations A.R.M. avec certains pays tiers le 1er mars 1995. Les résultats des travaux de cette réunion figurent au doc. 5664/95 ECO 40.

⁽²⁾ Federal Aviation Administration.

RESTREINT

RESTREINT

Le représentant de la Commission a rappelé, en réponse à la question de la délégation néerlandaise, que la lettre mentionnée se réfère au point de vue des Etats-Unis que les B.A.S.A. pourraient sacrifier le niveau de sécurité. Le représentant de la Commission a ajouté que les services de la Commission (DG I) rencontreraient les autorités des Etats-Unis, concernant les annexes sectorielles, au cours de la semaine suivante.

La délégation allemande a fait remarquer que les aspects d'aéronavigabilité semblaient figurer à l'ordre du jour des conversations entre la Communauté et les Etats-Unis du 10 au 12 avril 1995 à Washington. Cette délégation a indiqué que ses autorités avaient l'intention de poursuivre des discussions bilatérales avec les autorités des Etats-Unis pour connaître l'évolution du dossier et maintenir une certaine pression sur les Etats-Unis.

La délégation du Royaume-Uni a mis en exergue qu'à l'occasion d'une réunion d'experts, l'approche A.R.M. a été considérée comme simpliste et qu'un accord n'était pas prêt à ce stade. En effet, la délégation du Royaume-Uni a fait remarquer que la crédibilité en matière de sécurité aérienne demande une expérience de plusieurs années. En outre, cette délégation considère l'A.R.M. comme trop bureaucratique.

La délégation française a fait savoir que ses autorités n'étaient pas habilitées ni prêtes à aborder cette question avec les Etats-Unis, un échange de vues entre des experts devant s'intensifier prochainement.

La délégation néerlandaise a indiqué, à la suite des interventions des délégations de la France et du Royaume-Uni, que les intérêts industriels de cette question devraient être pris en considération dans les consultations des experts. Cette délégation s'est exprimée en faveur de la poursuite de l'approche B.A.S.A., étant donné qu'il n'existe pas encore une convergence sur l'A.R.M..

RESTREINT

RESTREINT

La délégation belge, se référant à la page 3 de la note explicative diffusée par le document de travail AVIATION/95/1, a indiqué que l'aspect commercial prend nettement plus d'importance que d'autres, comme la sécurité, dans l'approche A.R.M..

La délégation espagnole a fait remarquer que la conclusion unanime des experts va dans le sens d'adopter l'approche B.A.S.A.. Les B.A.S.A. résultent d'une coopération avec les Etats-Unis sur des accords bilatéraux d'aéronavigabilité, dans certains cas, depuis 30 ans. La délégation espagnole a ajouté que les B.A.S.A. en cours de négociation visent à élargir le domaine des anciens accords d'aéronavigabilité et qu'à la suite des travaux, en coopération avec la F.A.A., un accord technique existe déjà entre l'Espagne et les Etats-Unis permettant leur signature. En revanche, pour ce qui concerne l'approche A.R.M., la délégation espagnole a indiqué qu'il existe des aspects coïncidents et non coïncidents entre les Etats membres et les Etats-Unis. En effet, l'approche A.R.M. semble partielle et les annexes sectorielles se montrent difficiles à mettre en oeuvre sans une réflexion plus approfondie. La délégation espagnole a souligné que les experts ne sont pas contre l'inclusion de l'aéronavigabilité dans l'approche A.R.M., inévitable dans la pratique, mais susceptible de rendre difficile et même de paralyser les B.A.S.A., ceux-ci étant considérés comme importants et vivement demandés par les compagnies aériennes et l'industrie aéronautique.

La délégation irlandaise s'est exprimée en faveur de l'approche A.R.M., un processus qui mérite davantage de réflexion, sans préjudice de la négociation des B.A.S.A..

La délégation allemande a réitéré ses préoccupations en la matière, en soulignant l'intérêt d'obtenir l'avis des secteurs concernés et d'attendre les résultats de nouvelles réunions d'experts.

RESTREINT

RESTREINT

La délégation italienne a indiqué qu'elle n'avait pas de problème avec l'approche A.R.M. Toutefois, cette délégation a demandé à la Commission d'expliquer son point de vue sur les négociations concernant les M.R.A. en rapport avec les B.A.S.A. Une fois que la Commission revendique leur compétence sur la base du Règlement 3922/91 du 16 décembre 1991 ⁽¹⁾, elle devrait préciser les obligations des Etats membres découlant de ce règlement.

Le représentant de la Commission, répondant aux questions soulevées par les délégations, a indiqué que d'une part il existait la compétence attribuée à la Commission par le Règlement 3922/91 et d'autre part la compétence exclusive pour ce qui concerne les échanges de produits aéronautiques. Le représentant de la Commission a plaidé en faveur du progrès de l'approche A.R.M. avec l'inclusion des annexes sectorielles.

Le Président a fait remarquer que la démarche de la Commission est louable dans le but de faciliter les échanges commerciales, mais les Etats membres ont des préoccupations fortes, notamment sur la sécurité qui reste prioritaire et l'existence d'un enjeu industriel important. Le Président a souligné le fait que les B.A.S.A. ne peuvent pas être retardés et que, s'agissant d'un problème si complexe, il faudrait trouver une articulation entre les B.A.S.A. et le A.R.M., la Commission pouvant reprendre l'acquis des B.A.S.A.. Cette articulation pourrait progresser lentement et être appuyée par les experts des J.A.A..

Neuf délégations (DK,D,F,ES,IRL,NL,S,FIN,UK) ont émis une réserve sur les conclusions du Président, en demandant de nouvelles discussions entre experts et en constatant que le niveau des discussions, jusqu'à présent, n'était pas assez approfondi.

⁽¹⁾ Règlement du Conseil relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile. J.O. n° L 373 du 31.12.1991, p. 4.

RESTREINT

IV. SURVOL DU TERRITOIRE SIBERIEN

Le représentant de la Commission a indiqué qu'aucun progrès n'a été remarqué dans ce dossier avec les autorités de la Russie et qu'il n'y avait pas de nouveaux éléments en la matière permettant une réunion d'experts.

La délégation autrichienne a considéré ce dossier comme très important, compte tenu du fait qu'il affecte la vie quotidienne des compagnies aériennes communautaires avec les paiements de sommes considérables pour le survol du territoire sibérien. La délégation autrichienne, tout en reconnaissant la difficulté d'adopter des mesures pour résoudre cette situation, a demandé à la Commission de poursuivre, avec urgence, les contacts avec la Russie.

La délégation néerlandaise a émis une réserve sur cette question, en attendant des consultations avec ses autorités.

Le Président a demandé aux délégations de faire parvenir aux services de la Commission, le cas échéant, des éléments nouveaux susceptibles de rendre possible une réunion d'experts en la matière.

RESTREINT

RESTREINT



Association of European Airlines

AVIATION GROUP HEARING
ON
EXTERNAL RELATIONS WITH THE US

BRUSSELS 6/4/95

Participants: Member States, DG VII, AEA, ACE

PART I : Introductory remarks by K.-H. Neumeister, Secretary General

- Presentation of delegation: absence of airline representatives is without prejudice to future meetings on this subject, in which the airlines have a strong interest.
- The present meeting is a milestone: the AEA has been proposing tripartite discussions on this subject between the Member States, the Commission and the airlines for several years.
- We have always emphasized the need to discuss substance. In this context, I may recall:
 - AEA's comparative analysis of Europe-US aviation relations, lastly updated in 1992;
 - AEA's White Paper of 1991, which already at that time included one chapter dealing with EU external aviation relations.
- At this point in time the AEA is drafting a policy statement on EU external aviation relations. This cannot yet be released, as the issue will first have to be discussed in-house at the highest level, i.e. at our Presidents' Assembly on 28th April.
- The question of external aviation relations is a sensitive matter for AEA member airlines, because for several of them so much is at stake: 70% of our airlines' traffic is on routes outside the Single Market. So what you discuss here is influencing 70% of our business. Airlines are used to sitting at the table together with their national administrations when these have aviation talks with third countries: after all, it is the airlines' bread and butter which is being negotiated. But how will they be allowed to articulate themselves in any future Community negotiation? They do not want to commit themselves until they see the substance of the negotiations. In other words: what do we want to achieve and how will each individual airline benefit from it? As far as the substance is concerned, the airlines would like to contribute by jointly formulating the target of such negotiations.

RESTREINT

RESTREINT

PART II : Speaking notes of K. Veenstra, Deputy Secretary General

1. The importance of involving the industry in this matter:
commercial interests should take priority over legal/political arguments;
questions of substance should take priority over questions of legal interpretation, procedures or competence.
2. Emphasize: within the AEA the airlines are actively working on the substance but have not yet formulated a definitive collective position.
3. Caveat: we are in the orientation phase: defining the basics, not providing the details!
4. What can we tentatively and by way of basic orientation say at this stage with respect to the 6 questions which you have put to us?
 - (1a) "Is there a necessity to develop a common external policy for air transport?"
No, at least not in strict commercial terms: the present regulatory system could be maintained.
But perhaps a common policy is both desirable and possible, depending on the type of policy which is pursued and the views of the third country concerned.
 - (1b) "What should be the objectives of a common policy?"
We have to consider the question of the desirability of a common policy from the perspective of the changing economic and competitive environment and the corresponding reorganisation and restructuring of the airline industry, which require adaptations in the regulatory system. As competitiveness, efficiency, cost control and productivity are becoming more and more the only realistic yard-sticks for survival and success in the air transport business, there is increasingly the need for a regulatory environment in which free and fair trade is ensured. AEA airlines cannot in the longer term afford to be handicapped by a regulatory system which artificially restricts their opportunities or shields them from normal competition. The question then is: can this best be achieved by way of a common policy?
 - (1c) "Is it necessary to have a schedule for the development and implementation of a common policy?"
No, but for the economic reasons mentioned it is desirable seriously to explore whether a common policy would be in the best commercial interests of Community airlines, what sort of policy that should be, and where such a policy could successfully be implemented.
Two areas of specific importance:
 - Europe (home market, integration with EU)
 - US (major market, free trade, competitive environment)

RESTREINT

- (2a) "Would "open skies" agreements as proposed by the US be mostly in the interest of US or Community carriers?"

There can little doubt that the agreements negotiated so far are in the interest of the European countries and their airlines. Otherwise, why would these countries have concluded these agreements? On the other hand, the added value of these agreements for the US airlines is less clear.

However, this does not necessarily mean that such agreements would be in the interest of all European countries.

- (2b) "How do at present the competitive position and possibilities of Community airlines compare with those of US airlines?"

Actual position: used to be close to 50 % market share (latest figure not known, but no signs of any serious deterioration of the European position)

Opportunities: See 1992 AEA study of competitive opportunities in the Europe-US air transport market (European airlines had less opportunities, but this situation has probably somewhat improved since then, under new bilateral agreements concluded with the US).

On costs: the 'Comité des Sages' report has examined this question in some detail and concluded that differences between European and US airlines concern not so much their respective in-house costs, but rather their productivity levels and external costs.

- (3) "What are the priorities of the airlines in terms of market development on North-Atlantic routes?"

One would have to put this question to each airline individually. Generally, the on-going development of alliances and code-sharing agreements point in the direction of efforts to compete more effectively in behind-gateway markets.

- (4a) "Do the airlines need additional traffic rights?"

Some do, which explains the popularity of the new open skies agreements with a number of European airlines. So far, cabotage has remained outside the discussion, while beyond rights are of limited value in practice.

NB Of course, in a real free trade aviation area all rights should be freely available, with the exception probably of rights involving third countries.

- (4b) "Are safeguards regarding market access necessary on a general basis or in specific markets?"

European airlines may not in all cases be in a position to compete effectively with US airlines without some initial safeguards. This may call for certain transitional arrangements in certain markets, for example with respect to the provision of capacity or the number of airlines that may be designated on the same route. It is very unlikely that such transitional arrangements would be required generally.

RESTREINT

In the context of a regulatory framework of free and fair trade, any transitional arrangements would need to be properly attuned, in terms of contents as well as duration, to the basic objective of such a framework. In such a framework there can be no place in the longer term for 'a priori' restrictions of competitive opportunities. Any unduly restrictive system would no doubt meet both internal and external opposition.

- (4c) Would code-sharing create equality of opportunity for Community airlines? Code-sharing is meant to improve the competitive position of each of the parties involved and is also an element of the global airline restructuring process. For Community airlines code-sharing with US airlines also means better access to the US market. It should therefore definitely be part of any Europe-US aviation agreement. However, a real 'level playing field' between US and European airlines involves more than just code-sharing facilities.
- (5) Should the ownership question be included in negotiations with the US? Absolutely, because the traditional ownership/control requirement is more and more becoming an obstacle to organising international air transport on the basis of economic principles, in response to the broad changes in the aviation environment.
- (6a) Should all elements be included in the same negotiation or can they be grouped for separate negotiations or at different levels? In principle, like in the case of traditional bilaterals, all the elements of an aviation relationship hang together and require to be dealt with comprehensively.
- (6b) Should specific provisions be included in a policy for the US? Yes, in a free aviation trade environment particularly rules ensuring fair competition and an effective dispute settlement will be required (NB however, the same will apply in the case of free trade arrangements between the Community and other countries).
5. We are at the beginning of a thinking process. We don't have the answers yet to every question of detail, but that will come in due course. At this stage, the most important thing to do is to concentrate on the basic questions. That requires above all an appropriate assessment of the relevant commercial interests, in particular those of the Community's airline industry. We hope to be in a position soon to share with you AEA's more definitive views on this subject.

**Draft IACA/ACE Presentation to the Hearing by
the Aviation Group of the Council, 06 April 1995**

Mr Chairman,

Thank you for having invited us to this hearing which is to deal with the very important and at the same time sensitive, if not controversial, issue of EU air transport relations with the United States.

There is no doubt in our view that the European Union, and more specifically the Council and the Commission, will at some stage have a responsibility for air services agreements with third countries. But we believe that Europe is not yet ready for a radical departure from the present bi-lateral system for relations with external countries.

Moreover, you may have noticed that I have said a responsibility and not the responsibility. I have said that on purpose because we in IACA believe that for quite some time the EU involvement, once it takes place, will be a shared responsibility with the National Civil Aviation Authorities of the individual EU countries and of other European countries having association agreements with the European Union covering air transport. For one thing, with all due respect for the Commission, we do not believe it has the necessary expertise and resources to negotiate on its own, even with a clear mandate of the Council and assuming that such clear mandate would be possible.

RESTREINT

And this leads me to a second aspect. I personally have the feeling that the most difficult part of a EU negotiation with third countries, and especially with the US would be the preparatory discussion between Member States as to what each of them wants to achieve through a common negotiation. In this context, I do recall the ECAC negotiations with the US in the context of the North Atlantic Memorandum of understanding on tariffs since I was involved in some of them as observer. The discussions towards a common position in ECAC were not that easy. The second phase of the actual discussions with the US authorities was not any simpler since it had to lead to an acceptable compromise for both parties without destroying the delicate balance agreed on between European Administrations. All this on the ECAC - US MOU by means of illustration of the problems we foresee if and when EU takes over some responsibility for negotiating with the US or indeed other extra-European countries. Let alone if the Commission - apart from legal considerations including a recent ruling by the Court of Justice on some road transit agreements entered into by the Commission - were to take over sole responsibility.

In short, we believe that it would be premature for the EU to embark on negotiations with the US. Moreover, in our view, the first stage of an EU involvement should consist of general guidelines on the basis of which bi-lateral negotiations between individual EU member States and third countries would continue for quite some time. And it is only in the light of the experience with such guidelines that consideration should be given at a later stage to any EU actual involvement in negotiations themselves. I am afraid that defining such guidelines so

RESTREINT

as to make them a useful tool for bi-lateral discussions will not be an easy task. It is of course obvious that one major principle would be to see to it that the result of any bi-lateral negotiation is not detrimental to the EU internal market as a whole. Obvious as it is, there remains to define the criteria which would enable one to assess whether or not a bi-lateral harms the EU interests as a whole. There is then the second aspect, that is to say whether or not something gained by one EU country is detrimental to another. Again, what are to be the criteria, how to make allowance for the leverage and/or negotiating skill of the EU country involved versus others?

Please forgive me if I have appeared to be dogmatic. I am convinced that the problems I have mentioned so far have been at the forefront of your own analysis of the issue and I certainly do not pretend to tell you anything you do not know. I can only tell you that what I have said so far fully reflects the view of my own Association.

Seen from the angle of my own constituents, problems we foresee in general are compounded by the special situation of charter operations in terms of bi-lateral negotiations. Charter rights for European carriers are generally negotiated directly between the applicant operator and the administration of the third country concerned and this generally works in a satisfactory manner. Bi-lateral air service agreements are traditionally addressing primarily if not exclusively scheduled services. Whenever they deal with charter flights, whether in the main text or in annexes, they tend to be restrictive of charter operations. We therefore much prefer a status-quo whereby with the tacit consent of our own national authorities, we apply directly for

RESTREINT

charter authorisations with the civil aviation administration of the external country concerned. Once both authorities get involved, we tend to become a pawn in a bi-lateral game where scheduled interests are predominant.

True enough, there are precedents of multi-lateral negotiations on charter rights which ECAC has pioneered. Apart from the liberalisation of Intra-European charter flights at the ECAC level - with of course a number of conditions - one may recall the Ottawa declaration between ECAC on the one hand and Canada and the US on the other - in the sixties if my memory serves me well - on trans-atlantic charters. There has also been the ECAC position on North Atlantic so called advance booking charters in the early seventies when the US Supplementals started their strong penetration in this market. But all this was relatively short lived, because not implemented by all States party to the agreement or because market developments superseded recommendations and rules, the latter being the case with the strong pricing reaction of all scheduled carriers to the US Supplementals entry on trans-atlantic routes. In any cases, seen from the European angle, they were essentially resolutions/agreements aimed at protecting scheduled carriers. Also true enough that the charter section of the model for an "open sky" bi-lateral agreement proposed by the US appears to be tempting, whether to be negotiated by each individual European country or by the EU. But it would still not answer the major problem that European operators, whether scheduled or charters, are barred from cabotage within the US or even fifth freedom whereas US carriers have through years obtained fifth freedom rights in Europe which now within the context of the EU internal market have in fact become cabotage rights,

RESTREINT

legal ICAO definitions aside. One could of course argue that this is precisely the reason why the EU would have a better leverage than individual member States. Again, true enough in principle but the problems mentioned earlier on still stand. All this does not mean that general EU guidelines should not be equally applicable to charter operations, but let us nevertheless continue to proceed on our own with the tacit blessing or active support of our own National Authorities in Europe.

Thank you for your attention.

DECLASSIFIED