

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(92) 434 final

Bruxelles, le 21 octobre 1992

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

LES RELATIONS AVEC LES PAYS TIERS
DANS
LE DOMAINE DU TRANSPORT

	Page
INTRODUCTION	3
I. Description de la situation actuelle	
Aspects économiques	4
Accords bilatéraux	5
Accords bilatéraux et droit communautaire	6
Relations de la Communauté avec les pays tiers	8
II. Développement d'une politique commune	
Intérêt de la Communauté et intérêts des Etats membres	10
Objectifs d'une politique commune	13
Bon fonctionnement du marché unique et mise en oeuvre des principes du Traité	17
III. Mise en place des procédures	
Responsabilité des négociations	21
Négociations au niveau de la Communauté	23
Négociations au niveau des Etats membres	24
Coordination	24
Directives de négociation	26
Attribution des droits de trafic	26
Continuité	28
Confidentialité	28
Banque de données	28
IV. Décisions	29
Annexe I Proposition de la Commission	30
Annexe II Procédure détaillée	46
Annexe III Tableaux statistiques - Généralités	49
Annexe IV Le marché CEE/USA - Statistiques	56
Annexe V Accord sur le transport aérien	84

LES RELATIONS AVEC LES PAYS TIERS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AERIEN

INTRODUCTION

1. En février 1990, la Commission a présenté une proposition de décision du Conseil instituant une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne les accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation⁽¹⁾, sur laquelle le Conseil ne s'est pas encore penché. La Commission justifie cette proposition principalement par le fait que l'achèvement progressif du marché intérieur obligera la Communauté à agir en tant que telle avec les pays tiers. De plus, il est nécessaire de tenir compte des caractéristiques propres au secteur de l'aviation : le poids des pouvoirs publics, la fréquence des négociations, le protectionnisme, l'appartenance à l'Etat des compagnies aériennes, etc.

2. Maintenant que le Conseil des ministres a adopté, lors de sa réunion des 22 et 23 juin 1992⁽²⁾, le troisième et dernier paquet de libération des transports aériens, le marché unique dans ce domaine sera réalité dès le 1er janvier 1993. Comme la situation actuelle menace certains principes fondamentaux de la Communauté, il faut que celle-ci envisage sans tarder ses relations avec les pays tiers. L'achèvement du marché intérieur devrait améliorer la position concurrentielle des transporteurs aériens de la Communauté par rapport à celle de leurs homologues étrangers très performants. Toutefois, il sera nécessaire de compléter le marché intérieur par une politique commune en matière de relations avec les pays tiers de manière à permettre aux transporteurs de la Communauté de profiter pleinement des nouvelles perspectives commerciales. Afin de faciliter les discussions au sein du Conseil, la Commission a décidé, après consultation d'experts en la matière, de présenter une nouvelle communication expliquant en détail comment il est possible de mettre en place une politique extérieure des transports aériens.

3. La présente communication, qui soumet au Conseil des propositions de décision appropriées, aborde les trois domaines suivants :

- I. Description de la situation actuelle
- II. Développement d'une politique commune
- III. Mise en place de procédures transitoires

(1) 5080/90 AER 16 COM(90) 17 final.

(2) JO L 240 du 24 août 1992, p. 1.

I. DESCRIPTION DE LA SITUATION ACTUELLE

Aspects économiques

4. Pour la majorité des transporteurs de la Communauté, le trafic non européen représente plus de 50 % du trafic total. Les tableaux A et E de l'annexe III donnent respectivement, pour les principales compagnies nationales de la Communauté, l'importance relative des différents marchés géographiques en termes de passagers et de passagers-kilomètre payants (PKP). Sans surprise, ces tableaux montrent aussi que l'Atlantique Nord est le plus important des marchés en termes de trafic. Ce fait se traduit également dans le tableau B qui donne, en outre, l'importance du trafic avec les pays de l'AELE. Pour les compagnies aériennes américaines, le trafic intérieur représente 70 % environ du trafic total alors que, dans le cas des compagnies aériennes membres de l'AEA, le trafic intracommunautaire représente moins de 30 % du trafic total. Ce fait souligne l'importance relative que revêt le marché extra-communautaire pour les transporteurs de la Communauté.

5. Les statistiques publiées par l'OACI, qui portent sur l'ensemble des transporteurs aériens de la Communauté, donnent la même image. Toutefois, la Communauté et l'AELE gagnent en importance puisque les autres transporteurs de la Communauté mentionnés exploitent essentiellement des vols intérieurs ou des services court-courriers. Le tableau B semble indiquer que le trafic extra-européen représente plus de 20 % des activités internationales essentiellement en Allemagne, en Espagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Toutefois, la prise en compte des PKP a pour effet d'augmenter l'importance du secteur international (tableau E).

6. En se penchant sur le tableau C, il est aussi intéressant de noter que, si le trafic sur l'Atlantique Nord est important pour tous les Etats membres (à l'exception peut-être du Luxembourg), les autres marchés internationaux ont une importance variable pour les différents Etats membres. Ainsi, l'Amérique du Sud est importante pour l'Espagne et le Portugal, le Proche-Orient pour la France et l'Italie, l'Extrême Orient pour un petit nombre d'Etats membres alors que l'Australie l'est pour la Grèce et le Royaume-Uni.

7. Le tableau D illustre la croissance enregistrée depuis 1980 sur le marché des longs courriers et donne les prévisions de trafic jusqu'à l'an 2000. Ce tableau montre que le trafic sur l'Atlantique Nord, caractérisé par un fort taux de croissance, restera important alors que le marché asiatique gagnera en importance relative. Considérant l'influence du marché de l'Atlantique Nord sur le trafic total des transporteurs aériens de la Communauté, l'annexe IV s'intéresse particulièrement au marché USA/CEE et met en évidence le déséquilibre des possibilités s'offrant à leurs transporteurs respectifs, mais illustre également le succès relatif que connaissent néanmoins les compagnies aériennes de la Communauté.

8. Afin de déterminer si cette situation encourageante va se perpétuer, la Commission a commandé une étude économique consacrée à la compétitivité de l'industrie aérienne de la Communauté⁽¹⁾.

Cette étude conclut à une augmentation de la pression concurrentielle exercée par les transporteurs aériens des pays tiers sur les principaux marchés intéressant la Communauté (Atlantique Nord et Asie). L'analyse des résultats enregistrés par un échantillon de 40 compagnies aériennes européennes, nord-américaines et asiatiques du point de vue technique, économique, financier et des parts de marché a permis de tirer les conclusions suivantes :

- les transporteurs européens s'en tirent plutôt bien d'un point de vue technique, mais nombre d'entre eux sont caractérisés par une faible efficacité de la main-d'œuvre;
- les transporteurs aériens européens ont un rendement relativement élevé par rapport à leurs concurrents américains;
- la rentabilité globale de l'industrie aérienne de la Communauté peut être améliorée;
- la stabilité financière des transporteurs aériens de la Communauté est, en moyenne, plus grande que celle de leurs concurrents américains.

9. Il ressort de l'étude que le haut rendement de l'industrie aérienne de la Communauté a permis, en dépit de certains problèmes manifestes dans le domaine des frais d'exploitation, de lui assurer jusqu'il y a peu un degré raisonnable de stabilité économique et financière. Toutefois, l'étude indique également que la libéralisation et l'internationalisation des transports aériens actuellement en cours vont modifier profondément la situation concurrentielle et redéfinir les structures du marché de l'Atlantique Nord et des autres destinations. Dans cette optique, AVMARK considère qu'il sera peut-être nécessaire de revoir complètement le cadre réglementaire international et qu'il conviendra d'analyser soigneusement les mesures qui s'imposent pour faire face à l'évolution de l'aviation civile.

Accords bilatéraux

10. L'aviation civile, dont le cadre réglementaire a été mis en place à l'échelon international par la Convention de Chicago (1944), évolue en fonction d'accords bilatéraux relatifs aux services aériens. Ces accords fixent les conditions dans lesquelles les compagnies aériennes de la Communauté peuvent exploiter des services vers les pays tiers. A l'heure actuelle, chaque Etat membre a conclu un nombre important d'accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords sont, en moyenne, au nombre de 60 à 70 par Etat membre. Leur structure ne varie pas fondamentalement. Le corps contient les principes généraux alors que la ou les annexes précisent les dispositions particulières, et notamment les routes autorisées, la capacité et les droits de cinquième liberté. Les accords bilatéraux se doublent souvent de protocoles d'accord ou d'échanges de lettres

(1) AVMARK Inc "The Competitiveness of the European Community's air transport industry", 28 février 1992.

(confidentiels) qui règlent des problèmes tels que les compensations, l'obligation pour les transporteurs de conclure des accords de coopération, les dispositions commerciales, etc. Certains accords bilatéraux restent inchangés pendant plusieurs années. Toutefois, l'évolution du marché oblige souvent les compagnies aériennes à adapter leurs horaires d'exploitation et donc à renégocier fréquemment les annexes ou les protocoles d'accord. En fait, certains Etats membres mènent de nombreuses négociations chaque année.

11. Comme les accords bilatéraux conclus pour régler le marché sont très détaillés, ils déterminent dans une large mesure les perspectives commerciales des compagnies aériennes. En fonction de la politique poursuivie par le gouvernement en question, les accords sont tantôt très souples et très libéraux et tantôt très restrictifs. Dans ce dernier cas, ils limitent les activités des compagnies aériennes et ont pour effet de réduire pratiquement à zéro la concurrence sur une ligne particulière. L'annexe V donne l'exemple d'un accord bilatéral conclu récemment selon le schéma traditionnel. Enfin, il est clair que les différents Etats membres ne poursuivent pas la même politique à l'égard d'un pays tiers particulier. Le tableau I donne, à titre d'exemple, un aperçu des accords conclus avec les Etats-Unis.⁽¹⁾

12. Le dernier accord conclu entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis est intéressant à cet égard. En effet, le Royaume-Uni a anticipé l'achèvement du marché intérieur en introduisant des possibilités de 7^e liberté pour ses transporteurs aériens au départ des autres Etats membres vers les Etats-Unis. Il s'agit probablement d'une nouveauté dans le système des accords bilatéraux. Toutefois, l'exercice de ces droits de trafic est subordonné à l'accord de l'Etat membre concerné ou à l'adoption de règles communautaires en la matière.

Accords bilatéraux et droit communautaire

13. La plupart des accords bilatéraux existants contiennent certaines dispositions manifestement ou éventuellement incompatibles avec le droit communautaire, notamment dans le domaine des règles de concurrence, du droit d'établissement et des systèmes informatisés de réservation.

Règles de concurrence

14. Nombre d'accords bilatéraux contiennent des dispositions pouvant contrevenir aux règles de concurrence du traité. Ces dispositions encouragent ou obligent les transporteurs à s'entendre en matière de tarification, de fréquences et de partage de la capacité ou des recettes. Les Etats membres ayant conclu de tels accords ne respecteraient pas les obligations leur incombant en vertu des articles 5 et 85 du traité CEE⁽²⁾.

(1) Ce tableau illustre la situation de 1991. Les événements survenus depuis lors, comme par exemple la conclusion d'un accord "ciel ouvert" par les Pays-Bas et les Etats-Unis, n'y sont pas intégrés.

(2) Arrêt de la Cour de Justice du 11 avril 1989 rendu dans l'affaire 66/86 (Ahmed Saeed).

TABLEAU 1

EXEMPLES D'ACCORDS BILATERAUX ETATS-UNIS/EUROPE									
Pays	Tarification	Désignation (Nombre maximal de transporteurs)		Capacité	Points d'entrée		Droits au-delà		Divers
		Transporteurs américains	Transporteurs européens		Transporteurs américains en Europe	Transporteurs européens aux Etats-Unis	Transporteurs américains	Transporteurs européens	
France	pays d'origine	8	5	temporairement limitée (*)	5	10	20+ (de Paris, Nice, Lyon)	1	
Allemagne	pays d'origine	8	1	illimitée	illimités	12 (+ 2 en dehors de l'accord bilatéral)	illimités	illimités	
Italie	pays d'origine	5	1	fréquence limitée à un vol journalier	3	12	18	-	Désignation unique pour le fret
Pays-Bas	double désapprobation	illimitée	illimitée	illimitée	illimités	8 (+ 3 en dehors de l'accord bilatéral)	illimités	-	
Scandinavie	double approbation	4	1	illimitée	5	6	illimités	1 (d'Anchorage)	Le texte ne prévoit aucun changement d'avion pour les droits américains de 5e liberté vers la Scandinavie
Espagne	double approbation	6	1	illimitée	4	10	23 (de Madrid, Barcelone)	17 (de San Juan, Miami)	
Royaume-Uni	double approbation	7 (limitée route par route)	2 (limitée route par route)	limitée route par route	16 (y compris les territoires)	25	27	7+	Accès à Londres limité par aéroport : seuls 2 transporteurs américains sont autorisés à Heathrow

* Temporairement limitée pour les transporteurs américains jusqu'en novembre 1992 sur certaines routes spécifiques faisant l'objet d'une désignation supplémentaire.

Source : Airline Business - Novembre 1991 (essentiellement).

Clauses de nationalité

15. Les accords bilatéraux traditionnels confèrent aux parties contractantes le droit de refuser la désignation de compagnies aériennes de l'autre partie dans le cas où il n'est pas établi que celles-ci sont "majoritairement détenues et effectivement contrôlées" par des ressortissants de cette partie contractante. Toutefois, en vertu des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, les citoyens des Etats membres peuvent s'établir partout dans la Communauté conformément à la législation nationale du pays en question. Ce principe a été expressément confirmé dans le troisième paquet⁽¹⁾ de libération des transports aériens. Cela signifie qu'un transporteur aérien de la Communauté peut être contrôlé par des ressortissants d'une nationalité autre que celle de l'Etat membre dans lequel il est enregistré. Dans ce cas, le transporteur doit recevoir le même traitement que n'importe quelle autre compagnie aérienne établie dans cet Etat membre et détenue majoritairement par des ressortissants de celui-ci et ne saurait légalement se voir refuser la possibilité d'exploiter des services vers des pays tiers. De telles clauses sont donc incompatibles avec le droit communautaire puisqu'elles établissent une discrimination en fonction de la nationalité et ont pour effet de remettre en question le droit d'établissement. Même si ces illégalités n'ont, jusqu'à présent, pas causé de problèmes apparents, il est évident que le troisième paquet de libération, qui envisage spécifiquement la création de compagnies aériennes non nationales, pourrait changer cette situation. Certains éléments font déjà penser que ces droits seront exercés.

Systèmes Informatisés de réservation

16. Certains Etats membres ont, dans les accords bilatéraux conclus avec les Etats-Unis, accepté des clauses relatives à la non-discrimination entre affichages SIR et entre fournisseurs SIR. Les Etats membres n'ont pas le pouvoir d'accepter d'une manière bilatérale des obligations susceptibles, en outre, d'enfreindre le droit communautaire. En fait, certaines des clauses en question ne sont pas compatibles avec le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et créent donc un grave problème juridique, particulièrement dans les cas où la discrimination a été acceptée.

Relations de la Communauté avec les pays tiers

17. La Communauté a déjà conclu des accords ou engagé des négociations avec des pays tiers dans le secteur de l'aviation :

- La Communauté a conclu avec la Norvège et la Suède un accord dans le domaine de l'aviation civile⁽²⁾. Cet accord étend à ces pays l'application de la législation communautaire en la matière, et notamment des règles de concurrence.

(1) Article 4 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens (JO L240 du 24.7.1992).

(2) JO n° L 200 du 22.6.1992.

- Le projet d'accord sur l'espace économique européen (EEE) entre la Communauté et les pays de l'AELE porte également sur l'aviation. L'entrée en vigueur de cet accord prévue au 1er janvier 1993 signifiera l'application aux pays de l'AELE de la législation communautaire dans le domaine de l'aviation civile, ce qui rendra caduc l'accord distinct conclu avec la Norvège et la Suède.
- Les "accords européens" conclus entre la Communauté et la Pologne, la Hongrie et la Tchécoslovaquie envisagent la conclusion d'accords relatifs aux conditions d'accès aux marchés et à la fourniture de services conformément à la politique commune des transports, dans le but de développer, d'une manière coordonnée et en tenant compte des besoins respectifs des deux parties, les réseaux de transport existants.
- L'élaboration dans le cadre du GATS (Accord général sur le commerce des services) de l'annexe relative aux transports aériens a permis de définir une politique commune dans le domaine de l'aviation par le canal du comité 113. Toutefois, ladite annexe exclut, dans sa version actuelle, les droits de trafic et les matières connexes du champ d'application du GATS pour une période d'au moins cinq ans.

II. DEVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE COMMUNE

Intérêt de la Communauté et intérêts des Etats membres

18. Lors de la définition d'une politique commune, il convient de tenir compte du conflit éventuel entre, d'une part, l'intérêt de la Communauté dans son ensemble et, d'autre part, les intérêts des Etats membres. La création du marché intérieur donne de nouvelles perspectives aux transporteurs aériens de la Communauté. Toutefois, leur situation concurrentielle serait encore renforcée si, dans le domaine des relations avec les pays tiers, la Communauté profitait pleinement de ce nouveau contexte et se décidait à parler d'une seule voix. Comme l'expérience l'a prouvé dans d'autres domaines économiques, il est indéniable que la Communauté, qui constitue l'un des principaux blocs commerciaux au monde, crée de nouvelles perspectives par rapport à celles qu'offre une démarche nationale. Ce serait une erreur de retarder l'action commune pour quelque raison que ce soit et de donner une chance à la concurrence des pays tiers de tirer avantage de la division actuelle.

19. Considérant le poids dont les gouvernements pèsent sur les perspectives commerciales des transporteurs aériens, les Etats membres de la Communauté se font mutuellement et directement concurrence lorsqu'ils essaient d'améliorer l'accès de leurs compagnies aériennes aux marchés. Dans cette situation, il arrive que les Etats membres oublient l'intérêt plus général de la Communauté et concluent des accords qui, parfois, servent uniquement leurs intérêts à court terme ou ceux de leurs transporteurs, indépendamment des coûts que cela suppose pour la Communauté dans son ensemble. Ainsi, si la stratégie du laissez-faire prônée par les Etats-Unis tente certains Etats membres, son adoption en l'absence de toute coordination pourrait ne pas être dans l'intérêt commun.

20. Les données ci-dessous illustrent, d'une part, l'équilibre observable entre l'importance économique des deux marchés (Europe, Etats-Unis) et, d'autre part, le déséquilibre des droits de trafic acquis par les Etats membres qui négocient en ordre dispersé.

COMPARAISON DES MARCHES CEE/USA - AOUT 1991

A. Données relatives au trafic (services réguliers)

	Transporteurs communautaires	Transporteurs américains
Points d'entrée aux Etats-Unis (sur un total de 55)	22	54
Points d'entrée dans la Communauté (sur un total de 28)	27	22
Droit de cabotage aux Etats-Unis et droits de 5e liberté dans la Communauté	--	20
Droits de 5e liberté (à l'exclusion du trafic intracommunautaire)	10	33
Nombre de routes exploitées entre les Etats-Unis et la Communauté	97	139(*)

(*) + 276 liaisons affichées portant sur 122 paires de villes desservies sous un même numéro de vol, mais avec changement d'avion.

B. Résultats des compagnies aériennes (1990)

	Transporteurs communautaires	Transporteurs américains
Nombre total de transporteurs utilisant des avions à réaction	76	24
Passagers transportés (en milliers) (trafic intracommunautaire et trafic intérieur américain) (1)	95 611	373 478
PKP (en milliards) (2)	417,2	759,8
PKP pour le trafic intracommunautaire et le trafic intérieur américain (en milliards) (2)	66,9	499,0
Bénéfice/pertes financières (en milliards d'USD) (1)	(0,8)	(1,7)
Bénéfice net/pertes (1)	(2,1)	(1,3)

(1) Transporteurs membres de l'AEA.

(2) Tous les transporteurs communautaires, y compris les compagnies charter et régionales.

(3) Transporteurs communautaires membres de l'AEA.

C. Données économiques

	CEE	USA
Population	327 136 500	246 329 000
PIB par habitant à prix et taux de change courants (en milliards d'écus)	4 406,9	4 658,0
PIB par habitant aux prix du marché (en écus)	13 421	18 910
Importations américaines dans la Communauté	84	--
Importations européennes aux Etats-Unis	--	78

Source : Eurostat - 28e édition (1991).

21. Il convient de noter qu'il est devenu manifeste au cours des derniers mois que la réalisation du marché intérieur a stimulé l'engagement de nouvelles négociations puisque de nombreux pays tiers souhaitent améliorer leur accès à la Communauté avant 1993. En échange, ceux-ci sont prêts à attribuer aux Etats membres des droits supplémentaires. Cette situation pourrait entraîner un bradage de droits de trafic précieux pour la Communauté dans son ensemble. Pour cette raison, il est nécessaire et urgent de définir un cadre de coordination et de négociation au niveau de la Communauté afin de maintenir l'équilibre des intérêts en présence.

Objectifs d'une politique commune

22. La situation diffère d'une relation bilatérale à l'autre en fonction de la situation concurrentielle des transporteurs aériens concernés, de la politique poursuivie et de la législation applicable dans le pays tiers. En conséquence, la formulation des objectifs, des priorités et des modalités de conduite des négociations doit se fonder sur une étude détaillée des relations individuelles, effectuée en étroite collaboration avec les Etats membres et les parties concernées. En revanche, il est nécessaire de définir immédiatement les procédures qui permettront de fixer les priorités de la Communauté lors des négociations en tenant compte des spécificités des relations concernées.

23. Il est possible de définir déjà certaines orientations générales d'une politique commune. Cette politique devrait bien évidemment être conforme aux objectifs énoncés dans le traité de Rome. Elle devrait donc permettre d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et la mise en oeuvre intégrale des principes du droit d'établissement et de la libre prestation des services, tout en tenant compte de la nécessité d'éviter tout comportement d'éviction (voir paragraphes 36 à 49). Comme l'indiquent les paragraphes suivants, les principaux problèmes juridiques concernent :

- les règles de concurrence;
- les clauses de nationalité et la participation au capital;
- l'attribution non discriminatoire des droits de trafic.

24. Il conviendrait de prendre en considération les objectifs de politique économique générale définis dans l'exposé des motifs des propositions faites pour la troisième phase⁽¹⁾ ainsi que la nécessité de :

- A. défendre les intérêts des transporteurs aériens de la Communauté et de leurs travailleurs;
- B. défendre les intérêts des consommateurs;
- C. défendre les intérêts des aéroports (régions);

(1) COM(91) 275 final du 18 septembre 1991.

25. Il n'est évidemment pas possible de définir isolément une politique commune puisque les pays tiers mènent des politiques et ont des législations dont il faudra tenir compte. La réciprocité a toujours été un principe fondamental lors des négociations dans le domaine de l'aviation et la Communauté devra généralement négocier sur cette base.

A. Intérêts des transporteurs de la Communauté

26. La mise en place du marché commun dans le domaine de l'aviation devrait améliorer la situation des transporteurs aériens de la Communauté puisqu'ils pourront profiter des avantages liés à un grand marché intérieur, planifier librement leurs services, ajuster leurs capacités et proposer leurs tarifs en fonction de leurs propres critères commerciaux. De plus, l'harmonisation de la délivrance des licences leur permettra de s'établir n'importe où dans la Communauté. Cette nouvelle souplesse aura pour effet de renforcer la concurrence ainsi que d'améliorer la rentabilité et la productivité. A terme, elle devrait permettre de mieux positionner les transporteurs aériens de la Communauté par rapport à leurs homologues étrangers.

27. Bien sûr, les transporteurs aériens auront besoin de temps pour optimiser leurs réseaux et la structure de ce secteur devra être adaptée à la nouvelle situation. Néanmoins, ils devraient, au terme de cette phase initiale, être en mesure de fonctionner sur des bases plus concurrentielles. Les barrières opérationnelles qu'engendrent les accords avec les pays tiers constitueraient alors une entrave à cette évolution. Il conviendrait, par conséquent, de revoir ces restrictions puisque leur suppression serait dans l'intérêt de la Communauté. En abordant le problème prudemment et graduellement, il devrait être possible d'équilibrer la réorganisation du marché.

28. Il convient de noter que les accords bilatéraux conclus entre les Etats membres et les pays tiers ne constituent pas les seuls facteurs déterminant la position concurrentielle des différents protagonistes. Ainsi, il existe une forte concurrence entre les transporteurs aériens de la Communauté et des Etats-Unis. Or, l'accord bilatéral conclu entre les Etats-Unis et le Japon est moins restrictif que ceux conclus entre les Etats membres et le Japon. Par conséquent, les transporteurs américains peuvent améliorer fortement leur situation au Japon et donc leur position concurrentielle au niveau international. Les compagnies de la Communauté deviennent donc moins intéressantes pour une partie de la clientèle d'affaires.

29. Cet exemple montre qu'il est important de donner aux transporteurs aériens de la Communauté en lutte avec des concurrents du monde entier la possibilité d'évoluer dans le cadre réglementaire le plus approprié. De fait, les transporteurs de la Communauté peuvent perdre des parts de marché dans la mesure où d'autres gouvernements, négociant en position de force, parviennent à obtenir un meilleur régime, caractérisé par davantage de souplesse. Pour être concurrentielles, les compagnies de la Communauté devraient donc bénéficier d'accords aussi libéraux que ceux conclus par leurs homologues.

30. La plupart des accords bilatéraux limitent le nombre des transporteurs à désigner, le nombre des fréquences à exploiter, le nombre de sièges et d'autres choses encore. Les compagnies aériennes, communautaires ou étrangères les plus performantes, sont punies de leur efficacité en étant contraintes de conclure des "accords commerciaux" avec les transporteurs de l'autre partie. L'apparition sur le marché d'un nouveau transporteur aérien, l'augmentation des fréquences ou la modification des tarifs d'un transporteur existant doivent toujours faire l'objet de négociations. Dans de tels accords, le nombre, le type et la qualité des services sont déterminés non pas par la demande et l'intérêt des consommateurs, mais souvent par la situation concurrentielle, éventuellement faible, de la compagnie aérienne d'une des parties. De telles pratiques sont souvent contraires aux intérêts des transporteurs communautaires puisqu'elles font qu'il leur est difficile d'utiliser pleinement leur potentiel économique au niveau international.

31. Il faut toujours n'accorder des droits de 5e liberté à des pays tiers qu'en tenant dûment compte des répercussions sur les autres Etats membres ou sur les autres compagnies aériennes. Le tableau ci-dessous analyse les droits de 5e liberté dont dispose le Japon. Il illustre les possibilités que les points européens offrent aux transporteurs japonais. Cette situation affecte manifestement les services effectifs et potentiels qu'exploitent ou que peuvent exploiter sur ces routes les transporteurs de la Communauté.

TABLEAU 2 : DROITS DE 5e LIBERTE DONT DISPOSENT LES TRANSPORTEURS JAPONAIS DANS LA COMMUNAUTE(*)

<u>Accord bilatéral entre le Japon et</u>	<u>Droits accordés</u>
Royaume-Uni (Londres)	Paris, Copenhague + 3 points non spécifiés
France (Paris)	Londres, points en Allemagne et en Scandinavie, Amsterdam + 1 point non spécifié
Allemagne (Francfort) (Düsseldorf)	Paris, Amsterdam + 3 points non spécifiés
Danemark (Copenhague)	Londres, Paris, Francfort, Düsseldorf, Amsterdam, Rome, Madrid
Pays-Bas (Amsterdam)	Londres, Paris, points en Allemagne, Copenhague, Rome, Madrid
Italie (Rome)	3 points non spécifiés
Espagne (Madrid)	Londres, Paris, Francfort, Copenhague, Amsterdam, Rome

(*) Situation en 1991.

32. Nombre de transporteurs aériens de la Communauté ont des réseaux de taille relativement limitée. Pour rivaliser sur le marché et offrir les services nécessaires aux usagers, ils doivent disposer d'un système interlignes efficace et de qualité, qui leur permette d'émettre des billets vers des destinations qu'ils ne desservent pas et donne la possibilité aux passagers de modifier leurs itinéraires ou de changer de vol sans supplément. Il conviendrait, par conséquent, de maintenir le système actuel, dans les limites fixées par les règles de concurrence.

33. Une politique commune en matière de relations avec les pays tiers devrait tenir compte de l'intérêt de tous les transporteurs de la Communauté. En principe, cela signifie que, dans la mesure du possible, toutes les compagnies intéressées de la Communauté devraient bénéficier d'une autorisation d'exploitation. Il conviendrait aussi d'éviter de limiter excessivement les itinéraires, la capacité, la désignation et les tarifs et, lorsqu'une sélection s'avère inévitable, de définir une procédure strictement non discriminatoire (voir paragraphes 43 à 47 et 65 à 71).

B. Intérêts des usagers

34. La grande majorité des usagers veulent des services aériens sûrs, fiables, fréquents et de haute qualité reliant, à un prix raisonnable, un aéroport situé à proximité de leur domicile et un autre situé à proximité de leur destination. Ils accordent normalement, dans la mesure où leurs besoins sont satisfaits, moins d'importance au pays d'établissement du transporteur aérien. Il est dans l'intérêt des usagers d'avoir un environnement raisonnablement libéral et concurrentiel, comportant des sauvegardes pour assurer le bon fonctionnement du marché. Les compagnies aériennes devraient disposer de la souplesse nécessaire pour s'adapter à l'évolution de la demande, sans être gênées par une réglementation visant à protéger les transporteurs moins performants. La nécessité du système interlignes a été particulièrement soulignée par la clientèle d'affaires.

C. Intérêts des aéroports (régions)

35. Le développement économique d'une région dépend souvent de l'accès au transport aérien. D'une manière générale, les régions ainsi que les aéroports qui les desservent considèrent que, traditionnellement, les intérêts des transporteurs aériens et, plus particulièrement, des "compagnies nationales", ont dominé les négociations portant sur les droits de trafic. Il en a résulté une situation dans laquelle le trafic se concentre sur un nombre relativement restreint de plates-formes, ce qui provoque des problèmes de congestion et d'environnement à proximité de ces aéroports, alors que d'autres régions sont pénalisées parce qu'insuffisamment dotées de liaisons aériennes adéquates. Les régions et les aéroports aspirent dès lors à une politique plus libérale en ce qui concerne l'accès au marché, offrant davantage de possibilités directes aux aéroports régionaux. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faille pas tenir compte des différences de puissance commerciale entre les compagnies, car cela pourrait, à long terme, aller à l'encontre des intérêts des usagers et des aéroports. Ceux-ci prônent donc une politique équilibrée mais libérale.

Bon fonctionnement du marché intérieur et mise en oeuvre des principes du Traité

36. Pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, il est notamment essentiel que les Etats membres n'entreprennent, volontairement ou involontairement, aucune action qui soit contraire aux intérêts de la Communauté ou des autres Etats membres. Il est important de noter que les négociations menées par un Etat membre ont pratiquement toujours un effet sur les intérêts d'un ou de plusieurs autres Etats membres. L'ouverture de nouvelles perspectives à un transporteur pourrait influencer directement la situation sur le marché et donc les perspectives s'offrant aux compagnies des autres Etats membres présentes sur ce marché ou sur les marchés voisins. La mise en oeuvre du principe fondamental selon lequel les Etats membres devraient éviter de se nuire nécessite donc une étroite coordination au niveau de la Communauté pour identifier et concilier les différents intérêts.

Règles de concurrence

37. La politique extérieure dans le domaine de l'aviation doit clairement inclure les aspects extérieurs des règles de concurrence. A ce jour, la Commission n'est pas habilitée à mettre en oeuvre la politique commune de la concurrence en ce qui concerne les liaisons au départ et à destination des pays tiers⁽¹⁾.

Certaines formes de coopération entre transporteurs aériens peuvent, même si elles restreignent la concurrence, procurer aux compagnies aériennes ainsi qu'aux usagers des transports aériens des avantages considérables. La Commission a ainsi été amenée à exempter, au titre de l'article 85 paragraphe 3 du Traité, un certain nombre de matières telles que la coordination des horaires, l'exploitation conjointe, la coordination des tarifs, l'attribution des créneaux et les systèmes informatisés de réservation détenus conjointement sur les liaisons intracommunautaires et compte tenu des modalités fixées dans les règlements concernés. La Commission n'est cependant pas en mesure d'exempter ces pratiques en ce qui concerne les liaisons avec les pays tiers. Ces pratiques, qui sont courantes au niveau mondial (coordination des tarifs et attribution des créneaux dans le cadre de l'IATA) paraissent donc difficilement justifiables au regard des règles de concurrence communautaire. Sans oublier que les Etats membres qui approuvent des tarifs dans le cadre d'une coordination tarifaire enfreignent également les obligations qui leur sont imposées par l'article 5 du Traité. Dans un même ordre d'idées, la Commission ne peut exempter au titre de l'article 85 paragraphe 3 l'exploitation conjointe, la mise en commun de recettes, la coordination des horaires, etc., matières relevant de l'article 85.

C'est la raison pour laquelle il faut assurer, sans plus tarder, le respect plein et entier des règles de concurrence en ce qui concerne les liaisons aériennes avec les pays tiers. La Commission a présenté des propositions visant à lui octroyer les compétences normales l'autorisant à constater les faits, à octroyer des exemptions dans les cas de coopération utile et à faire cesser les infractions, compétences qu'elle exerce par ailleurs dans d'autres domaines. Le Conseil est invité à examiner ces propositions avec diligence. En l'absence des compétences coercitives appropriées, la Commission se verrait contrainte, pour mettre fin à l'incertitude juridique et assurer, dans l'intérêt d'autrui, le respect des règles de concurrence, de recourir aux pouvoirs résiduels qui lui sont conférés par l'article 89 du Traité.

(1) Cour de justice, arrêt du 11 avril 1989 dans l'affaire 66/86 (Ahmed Saeed).

Clauses de nationalité et participation au capital

38. Les clauses de nationalité insérées dans les accords bilatéraux constituent une autre question nécessitant une attention particulière. Il a déjà été signalé au paragraphe 15 que la plupart des accords bilatéraux contiennent des clauses de désignation discriminatoires.

39. La Commission a déjà fait savoir aux Etats membres qu'ils devront modifier les clauses de nationalité figurant dans les accords bilatéraux conclus avec des pays tiers. Force est cependant de reconnaître que les demandes visant à modifier ou à supprimer les clauses de nationalité dans les accords bilatéraux existants risquent de rencontrer un vent contraire en cas de négociation individuelle. Eu égard aux problèmes que cette modification pourrait donc entraîner, le choix de la méthode devra faire l'objet d'une consultation minutieuse.

40. Pour assurer la mise en place harmonieuse et progressive d'un nouveau cadre, il conviendra d'adopter, à l'instar de ce que prévoit l'article 234 du Traité, une démarche transitoire acceptable permettant à la Commission et aux Etats membres de tolérer à titre temporaire les accords bilatéraux existants. Les Etats membres sont néanmoins tenus de recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités (telles que les clauses de nationalité) constatées dans les accords conclus avec des pays tiers antérieurement à l'entrée en vigueur du Traité.

41. Il ne sera peut-être possible de tolérer les accords conclus après 1958 que si les Etats membres conviennent d'une procédure de consultation et d'habilitation appropriée, permettant de déterminer, au cas par cas, les mesures susceptibles de remédier à cette situation, soit individuellement soit par l'adoption d'une attitude commune. La Commission reconnaît que dans certains cas il pourrait s'avérer impossible d'apporter, dans des conditions raisonnables, les modifications nécessaires aux clauses de nationalité et aux autres dispositions contraires au droit communautaire. Durant un laps de temps raisonnable, la Commission acceptera ces cas, ceux-ci devant être considérés comme inévitables durant une période transitoire.

42. En ce qui concerne les futurs accords, il faudra peut-être aller au-delà des clauses de nationalité visées au paragraphe 15 et reconsidérer les limitations existantes dans le domaine de la participation au capital. Le secteur des transports aériens tend à s'internationaliser de plus en plus. Il est donc important que les transporteurs aériens soient en mesure de répondre effectivement aux défis se posant en termes de concurrence et/ou à l'évolution du marché. Dans un système de concurrence internationale, il peut s'avérer insuffisant de se contenter de rechercher les possibilités d'accès direct au marché et il pourra même se révéler plus efficace d'investir dans l'expertise locale. Plusieurs exemples en témoignent déjà. De plus, le capital risque peut être plus facilement disponible à l'étranger que sur le marché national. Pour ces raisons, il peut être utile d'envisager, à plus long terme, l'ouverture aux investissements étrangers.

En fait, la Communauté a déjà proposé davantage de souplesse en la matière dans le cadre de l'accord général sur le commerce des services (GATS). Malheureusement, peu de pays se sont montrés suffisamment intéressés. Les différents Etats membres sont uniquement obligés⁽¹⁾ de délivrer une licence aux transporteurs aériens qui sont détenus et contrôlés par des résidents de la Communauté. Toutefois, une disposition prévoyant expressément la possibilité de conclure des accords communautaires dans ce domaine a été insérée dans le même article du troisième train de mesures dans le domaine de l'aviation.

Attribution non discriminatoire des droits de trafic

43. Le problème de l'attribution non discriminatoire des droits de trafic se pose lorsque le nombre de compagnies communautaires à désigner est limité et que les transporteurs candidats sont plus nombreux que les droits de trafic disponibles ou lorsque la capacité est limitée et ne permet pas de rencontrer les besoins des compagnies communautaires intéressées.

44. Aujourd'hui déjà, certains Etats membres sur le territoire duquel sont établis plus d'un transporteur aérien ont établi des procédures d'attribution de droits acquis. D'autres Etats membres ainsi que la Communauté devront très bientôt élaborer des procédures non discriminatoires étant donné qu'avec l'entrée en vigueur du troisième train de mesures, les droits ne pourront plus être attribués automatiquement à la "compagnie nationale" mais devront être répartis parmi les transporteurs communautaires.

45. Il a été suggéré que, en pareils cas, les routes soient vendues au plus offrant. Cette solution ne semble pas répondre aux objectifs de la politique communautaire dans la mesure où elle entraîne une augmentation des coûts supportés par les transporteurs aériens, et partant pour les passagers, et qu'elle accentue les entraves à l'accès de nouveaux arrivants.

46. Une autre solution pratiquée dans d'autres secteurs économiques de la Communauté est la fixation de quotas. De nouvelles routes seraient attribuées aux transporteurs de la Communauté sur la base de simples quotas fixés, par exemple, en fonction de leur part de marché respective. Ce système se révélerait très rigide et limiterait fortement la possibilité pour les nouveaux venus d'assurer une part de marché raisonnable et irait en outre fondamentalement à l'encontre du principe de la libre prestation de services. La meilleure solution consisterait, semble-t-il, à mettre en place une procédure de sélection qualitative, permettant à l'organisme de tutelle de tenir compte d'un certain nombre de critères et offrant la souplesse nécessaire pour examiner chaque situation en fonction de ses mérites propres. A condition toutefois - et c'est là une obligation incontournable - d'assurer la non-discrimination. Cette procédure est décrite plus en détail aux paragraphes 65 à 71.

(1) Cf. note (2) au bas de la page 6.

47. Cela étant, toute procédure de sélection posera inévitablement des problèmes à un ou plusieurs transporteurs aériens. C'est pourquoi, la préférence doit être accordée aux accords bilatéraux fondés sur des principes libéraux, et ce aussi longtemps que ces accords assurent une concurrence loyale. Il ne fait cependant aucun doute que les possibilités de désignation resteront limitées dans un certain nombre de relations bilatérales et qu'un mécanisme d'attribution de droits de trafic doit donc être instauré.

48. Lorsque l'on envisage d'élaborer une politique commune, il est également important de prendre en considération les intérêts qui amènent les transporteurs non communautaires à exploiter des services sur l'Europe. Pour une compagnie aérienne proposant des services internationaux au long cours, l'Europe est un marché de première importance, non seulement pour les parcours point-à-point, mais également par la place qu'elle occupe dans son réseau global.

49. Les compagnies aériennes des autres continents auraient sans doute intérêt à disposer d'une plaque tournante européenne et à utiliser leurs propres services pour acheminer les voyageurs vers leur destination finale ou entre les principales villes européennes. En l'absence de politique extérieure commune s'appliquant aux transporteurs étrangers desservant le marché européen, les transporteurs des pays tiers ont obtenu d'importants droits de cinquième liberté par le biais des négociations bilatérales au niveau national. Ils peuvent ainsi transporter leurs propres passagers entre les points situés en Europe et, en même temps, concurrencer les transporteurs aériens européens pour les autres passagers voyageant sur ces routes. Bon nombre d'entre eux ont également obtenu des droits d'escale avec changement d'avion, ce qui, en combinant deux destinations, leur permet d'utiliser des appareils plus efficaces sur les liaisons les moins denses. Certains transporteurs de pays tiers ont même réussi à mettre en place des réseaux en étoile dans la Communauté, malheureusement sans réciprocité suffisante dans certains cas. Il s'agit-là d'une des raisons pour laquelle la Commission a toujours mis l'accent sur le droit de cinquième liberté lors des négociations bilatérales (cf. paragraphe 31).

III. MISE EN PLACE DE PROCEDURES

Responsabilité des négociations

50. Le Traité et la jurisprudence de la Cour de Justice reconnaissent en tout état de cause à la Communauté une compétence exclusive pour la conclusion d'accords bilatéraux relatifs aux services aériens régissant l'accès au marché, la capacité, les tarifs et les matières connexes.

51. En 1990, la Commission a présenté au Conseil une proposition de procédure en ce qui concerne les relations avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation. Cette proposition se fonde sur la décision 69/494/CEE du Conseil, qu'elle remplacerait pour le secteur de l'aviation. Ladite décision instaure une procédure de notification et de consultation au niveau de la Communauté et prévoit des négociations à ce même niveau. Il convient d'appliquer la décision 69/494/CEE aussi longtemps que celle-ci n'a pas été remplacée par une décision portant sur les relations extérieures dans le domaine de l'aviation. Des obligations incombent donc aux Etats membres en vertu du droit communautaire et celles-ci leur ont d'ailleurs été rappelées par lettres du 1er mars 1990 et du 2 juillet 1990.

52. Les Etats membres n'ont pas respecté les procédures instaurées par la décision 69/494/CEE. Plusieurs nouveaux accords bilatéraux, prévoyant notamment des droits de cinquième liberté, ont été conclus, ou des accords existants ont été fortement modifiés sans consultation ni coordination au niveau de la Communauté. Jusqu'à présent, la Commission s'est abstenue d'engager une procédure d'infraction de manière à permettre la tenue de discussions ouvertes sur la définition consensuelle d'une stratégie applicable aux relations avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation. Toutefois, en l'absence de progrès d'ici la fin de 1992, la Commission sera obligée de prendre ses responsabilités sans autre délai.

53. Toute procédure transitoire devrait être élaborée compte tenu du principe selon lequel la Communauté est a priori compétente pour la formulation d'une politique extérieure dans le domaine des transports aériens et aucune négociation ne peut avoir lieu dans ce domaine avec les pays tiers sans que la Communauté n'y soit associée. La Commission reconnaît cependant que dans certaines circonstances, sous réserve de compatibilité avec le droit communautaire, et dans la limite de la politique définie par la Communauté, des résultats satisfaisants peuvent être obtenus dans bien des cas durant une période transitoire lorsque des Etats membres sont autorisés par le Conseil à négocier des accords bilatéraux avec les pays tiers.

54. Compte tenu des arguments invoqués au chapitre II et dans les paragraphes précédents, il convient de mettre en place un cadre qui soit compatible avec les dispositions du Traité. Dans la limite de ce cadre, la Communauté devrait, en principe, assumer la responsabilité de l'ensemble des accords, mais autoriser dans certains cas les Etats membres concernés à négocier en veillant toutefois à organiser une coordination au niveau de la Communauté afin de préserver les intérêts des uns et des autres et de la Communauté dans son ensemble. Dans ce contexte, la Commission reconnaît que sa proposition de 1990 doit être modifiée. Une proposition d'amendement est donc jointe en annexe au présent document. Les procédures proposées prévoient la possibilité :

- de négociations au niveau de la Communauté ou
- de négociations menées, à titre individuel, par les Etats membres.

Ces procédures sont décrites en détail à l'annexe II. Reste à présent à déterminer dans quels cas précis la Commission sera amenée à proposer et le Conseil à décider l'option susceptible d'aboutir au meilleur résultat possible.

55. Les négociations seront menées au niveau de la Communauté ou, le cas échéant, au niveau des Etats membres, qui y sont autorisés par le Conseil au cas par cas. Les éléments à prendre en considération sont notamment le souhait exprimé par le pays tiers de voir les négociations se dérouler au niveau communautaire, l'existence de problèmes spécifiques touchant aux intérêts de la Communauté (SIR, participation "étrangère" dans le capital des compagnies aériennes de la Communauté, tarifs, règles de concurrence, etc.) ou d'autres facteurs pertinents. Ces situations devront être traitées de façon pragmatique.

56. Dès lors que le cadre mis en place laisserait aux Etats membres la possibilité de négocier individuellement, il faudrait éviter toute incertitude juridique en ce qui concerne les droits existants et la répartition des compétences dans la Communauté. Aujourd'hui déjà, de nombreux pays tiers craignent que la création du marché intérieur n'affecte leurs droits de trafic à destination et au départ de la Communauté ainsi que dans la Communauté. Une certaine incertitude règne également au sujet des compétences respectives de la Communauté et des Etats membres. Il importe que l'exercice de la compétence communautaire, que ce soit par la Communauté elle-même ou par les Etats membres, garantisse la stabilité du système réglementaire international. Il conviendra dès lors de mettre en place, dès janvier 1993, un cadre clair et précis régissant l'ensemble des relations aéronautiques avec les pays tiers. Les accords conclus entre les Etats membres et les pays tiers avant cette date seront respectés par la Communauté, à condition qu'ils soient conformes aux exigences de la politique commune.

Négociations au niveau de la Communauté

57. On peut identifier plusieurs domaines dans lesquels la Communauté devrait assumer ses responsabilités sans tarder.

a) Une action au niveau communautaire est nécessaire lorsque la négociation au niveau communautaire donne de meilleurs résultats économiques que celle menée au niveau national. Même s'il est difficile de porter une appréciation ex ante, l'analyse peut se fonder sur un certain nombre de critères tels que la force du partenaire de négociation, l'équilibre entre les droits de trafic existants, la taille du marché et la nature générale des relations commerciales entre ce partenaire et la Communauté. A cet égard, un argument militant en faveur de négociations au niveau communautaire est le fait que certains Etats membres, pour obtenir un avantage, aussi faible soit-il, pour leurs propres transporteurs aériens, accordent lors des négociations des droits de trafic influençant directement la situation concurrentielle des autres transporteurs de la Communauté. Les Etats-Unis et le Japon sont peut-être les meilleurs exemples de pays relevant de cette catégorie.

b) Une action au niveau communautaire est nécessaire lorsqu'un Etat membre qui demanderait avec insistance l'acceptation des principes communautaires, tels que la non-discrimination pour des raisons de nationalité, se verrait placé devant une situation inacceptable.

c) La Communauté développe actuellement d'étroites relations avec les pays d'Europe orientale. Pour assurer le développement de ces relations, il est important de mettre en place un système de transport efficace qui soit en mesure de répondre à l'augmentation prévue de la demande du marché. Pour permettre une juste répartition des possibilités s'offrant sur le marché européen des transports aériens et pour éviter l'élargissement du fossé existant entre la Communauté et le reste de l'Europe, fossé qui limite les perspectives de développement du marché européen, il faut oeuvrer pour la mise en place d'un cadre réglementaire commun à l'ensemble de l'Europe. L'extension du cadre réglementaire en vigueur dans la Communauté, comparable avec ce qui a été fait avec les pays de l'AELE, s'inscrirait également en quelque sorte dans le prolongement des accords d'association conclus avec les pays d'Europe orientale.

d) La Communauté recherche une étroite relation avec les Etats ayant succédé à l'Union soviétique ainsi qu'avec la Slovénie, la Croatie et la Bosnie-Herzégovine. Le fait qu'il faudra, dans de nombreux cas, conclure avec ces pays de nouveaux accords bilatéraux relatifs aux services aériens offre une occasion unique de définir cette relation dans le cadre d'un accord conclu au niveau de la Communauté, respectant le droit communautaire et tenant compte des circonstances particulières.

e) Les transports aériens s'internationalisent de plus en plus. Il est donc dans l'intérêt commun des compagnies aériennes et des consommateurs de revoir les principes soutenant le cadre réglementaire international de l'aviation. La Communauté a le poids nécessaire pour jouer un rôle décisif en vue de la conclusion d'accords multilatéraux libéraux, éventuellement avec des groupes de pays.

f) De plus en plus, en Europe, mais également dans le reste du monde, les pays s'unissent pour former des blocs commerciaux. Dès lors que les pays tiers négocient en bloc, la Communauté devrait également négocier d'une seule voix.

g) Même s'il convient de dûment tenir compte du rôle, de la fonction et de la structure des organisations internationales et du rôle que les Etats membres sont appelés à jouer en leur sein, la Communauté, représentée par la Commission, devra assumer pleinement ses responsabilités, au niveau de l'OACI, de la CEAC, etc., afin d'assurer une coordination au niveau communautaire, de définir des positions communes et de défendre les intérêts de la Communauté dans son ensemble.

Négociations au niveau des Etats membres

58. Dans les autres cas, c'est-à-dire lorsque les Etats membres ont été autorisés à négocier, il conviendra de procéder à une coordination afin d'assurer que les intérêts d'autres Etats membres et de la Communauté dans son ensemble soient pris en considération et mis en balance avec les intérêts de l'Etat membre autorisé à négocier.

Le fait que le Conseil autorise un Etat membre à négocier ne l'empêche donc pas de donner, si besoin en est, des orientations de négociation pour veiller à ce que l'Etat membre en question agisse conformément à la politique et au droit communautaire. En outre, la Commission devrait pouvoir assister aux négociations. Lorsqu'il existe une source de préoccupation, la Commission ou un autre Etat membre peut demander une discussion au sein du Conseil, dans le cadre par exemple d'un comité de l'aviation tel que celui évoqué au paragraphe 60.

59. Le résultat des négociations menées par un Etat membre sera communiqué à la Commission dans un certain délai précédant la signature afin de permettre à la Commission de contrôler la conformité avec le droit communautaire et d'éventuelles directives du Conseil. Les résultats seront également transmis au Conseil pour information.

Coordination

60. Dès le 1er janvier 1993, la Communauté sera censée assumer ses responsabilités pour toutes les négociations avec les pays tiers. Cela signifie qu'à compter de cette date toutes les demandes de négociation émanant des Etats membres ou des pays tiers seront canalisées vers la

Communauté. Cela suppose évidemment beaucoup de travail pour la Commission et le Conseil et il conviendra dès lors de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. Pour faciliter le travail, le Conseil pourrait envisager de mettre sur pied un comité ad hoc de l'aviation chargé d'assister la Commission dans le cadre des directives données par le Conseil. Pour assurer la confidentialité des travaux, on pourrait limiter la taille de ce comité à un expert et un suppléant par Etat membre.

61. Le comité pourrait notamment avoir pour tâche :

- d'assister le Conseil dans la définition de la politique commune des relations extérieures dans le domaine des transports aériens sur la base des propositions formulées par la Commission;
- de préparer les décisions du Conseil concernant les propositions de la Commission sur la question de savoir si les négociations avec un pays tiers doivent avoir lieu au niveau communautaire, ou au niveau national ou aux deux;
- de préparer, en cas de négociation au niveau de la Commission, les décisions du Conseil concernant les recommandations de directives de négociation. Le comité assistera également la Commission dans la conduite de ces négociations;
- de préparer, sur proposition de la Commission, les décisions du Conseil et les orientations de négociation au niveau des Etats membres afin d'assurer une approche coordonnée. Au cas où un Etat membre souhaiterait s'écarter de ces orientations, la Commission devrait soumettre une proposition en ce sens au Conseil;
- de discuter les résultats des négociations et, le cas échéant, préparer la décision du Conseil portant approbation de l'accord conclu.

62. Il conviendra évidemment de développer des procédures visant à recueillir l'avis des parties intéressées, et notamment des organisations représentant les transporteurs aériens, les aéroports et les consommateurs. Aussi, il importera que ces organisations, et en particulier les organisations des transporteurs aériens, soient réellement représentatives du secteur.

63. Un contact étroit avec les représentants du secteur sera assuré lors des négociations. Les procédures de consultation existant aux plans national et communautaire devront peut-être être complétées par des dispositifs supplémentaires.

Directives de négociation

64. Avant toute négociation au niveau de la Communauté, il faut en principe définir les directives de négociation qui donneront aux négociateurs les orientations politiques nécessaires sans pour autant limiter leur capacité de négociation. A cette fin, le comité de l'aviation, agissant sur proposition de la Commission qui, si besoin en est, consulte les parties intéressées, devra équilibrer les intérêts divergents des Etats membres, des transporteurs aériens, des aéroports, des consommateurs, etc. Les directives de négociation sont arrêtées par le Conseil, mais celui-ci peut autoriser le comité de l'aviation à agir en son nom dans le respect des instructions détaillées de négociation.

Le Parlement devra être associé de manière appropriée et des procédures devront être développées avec le Parlement afin d'assurer une information suffisante sans compromettre la confidentialité.

Attribution des droits de trafic

65. Le problème de l'attribution des droits de trafic est étroitement lié à l'issue des négociations. Il se pose notamment lorsque le nombre de transporteurs aériens à désigner est limité par l'accord ou lorsque la capacité est limitée ou lorsque ces deux circonstances se chevauchent.

66. Au paragraphe 47, nous avons exposé les raisons pour lesquelles il fallait établir une procédure de sélection assurant la non-discrimination entre les différents transporteurs aériens lors de l'attribution des droits de trafic. La meilleure solution consisterait, semble-t-il, à mettre sur pied un système de critères qualitatifs qui ne seraient normalement appliqués qu'à l'attribution de droits supplémentaires et tenant compte de la situation existante.

67. Il convient avant tout d'établir le sérieux des propositions. Pour pouvoir effectuer une telle évaluation, les transporteurs devront fournir à l'appui de leur requête un ensemble d'informations assez détaillées telles que leurs objectifs à long terme, les prévisions commerciales pour la liaison concernée, leur aptitude technique à exploiter la liaison, etc. Afin de s'assurer que les informations fournies par les compagnies aériennes sont réalistes et ne pèchent pas par un excès d'optimisme, ces informations devraient être soigneusement contrôlées.

La sélection parmi les propositions sérieuses devrait être opérée en fonction d'un ensemble de critères devant permettre de désigner le transporteur capable d'utiliser au mieux les droits de trafic. Cette capacité sera notamment appréciée en fonction :

- du service offert au public;
- de la concurrence existant sur le marché concerné;
- de l'utilisation des rares ressources;
- de la politique communautaire établie en l'espèce (attribution de créneaux, obligations de service public, etc.).

Il faut reconnaître que ces critères restent assez généraux et qu'ils sont donc difficiles à appliquer. Aussi peuvent-ils, en fonction de la route concernée, être complétés par des critères de sélection supplémentaires fixés en fonction de circonstances spécifiques (stratégie des opérateurs, campagnes de promotion, stratégie de vente, etc.). Une désignation pourra éventuellement faire l'objet d'un retrait s'il s'avère que les résultats de l'exploitation restent en deçà de ce que l'on est raisonnablement en droit d'attendre et que de meilleurs candidats sont intéressés par la route en question.

68. Tous les éléments d'appréciation devant aboutir à une décision au sujet de l'attribution initiale de droits de trafic ne sont évidemment pas chiffrables et objectifs. Il conviendra dès lors de veiller à ce que les procédures de décision soient non-discriminatoires et transparentes et à ce qu'il y ait une procédure d'appel efficace et facilement applicable.

69. Cela signifie que, dès lors qu'un Etat membre a négocié un accord, les décisions relatives à l'attribution des droits devraient être prises par les autorités compétentes de cet Etat membre. On comprendra donc la nécessité de mettre en place une procédure d'appel adéquate et rapide.

70. Si c'est la Communauté qui a négocié l'accord, l'attribution des droits de trafic doit faire l'objet d'une procédure spécifique au niveau communautaire. Les règles relatives à la répartition des tâches d'exécution, fixées par l'article 145 du Traité, seront applicables en l'occurrence. En conséquence, les décisions seront prises conformément aux règles établies par la décision n° 87/373/CEE du Conseil, du 13 juillet 1987 ("procédure II"). Un comité ("comité de gestion des transports aériens"), composé des représentants des Etats membres et présidé par la Commission, assistera celle-ci dans l'exécution de ses tâches. Au sein de ce comité, les voix des Etats membres seront pondérées conformément aux dispositions de l'article 148 paragraphe 2 du Traité. Dans sa décision, la Commission doit mettre en balance les conflits économiques éventuels de manière à assurer la neutralité et la compatibilité avec les exigences du marché unique.

71. Les procédures générales suivantes devraient être appliquées, que l'attribution des droits relève d'un Etat membre ou de la Commission :

- Il faut publier dans le Journal officiel un appel à manifestation d'intérêt;
- les parties doivent présenter leur candidature par écrit;
- ces candidatures doivent être rendues publiques, sauf si elles contiennent des informations confidentielles;
- Il faut organiser une audience publique au cours de laquelle les parties peuvent défendre leur candidature;
- Il faut publier la décision ainsi que les raisons et les considérations sur lesquelles elle se fonde.

Continuité

72. La Commission compte prendre les mesures nécessaires afin d'assurer que les effectifs de l'équipe (experts nationaux compris) chargée des relations extérieures dans le domaine de l'aviation soient suffisants. Le recours aux experts nationaux doit garantir la continuité et la coordination des opérations.

Confidentialité

73. L'un des aspects les plus complexes des procédures à mettre en place est l'indispensable confidentialité des directives de négociation. Celles-ci seront élaborées par la Commission en étroite collaboration avec les Etats membres et les parties intéressées. Les expériences antérieures nous ont appris qu'il ne sera possible de préserver la confidentialité que si les détails ne sont connus que par un nombre limité de personnes. Les directives de négociation adoptées par le Conseil devront avoir une portée générale étant donné que les instructions détaillées ne devront être abordées qu'au niveau du comité de l'aviation, où la confidentialité pourra être garantie.

Banque de données

74. Pour être en mesure de remplir sa tâche, la Commission devra créer une banque de données contenant l'ensemble des accords bilatéraux et de leurs annexes et l'ensemble des autres accords (protocoles d'accords, échanges de lettres, ...) conclus entre les Etats membres et les pays tiers. Ces données conserveront, le cas échéant, leur caractère confidentiel et ne seront alors accessibles qu'aux services de la Commission et aux membres du comité de l'aviation.

De plus, en collaboration avec les Etats membres et le secteur de l'aviation, la Commission devra établir des statistiques sur les services aériens à destination, au départ et à l'intérieur de la Communauté, sur le trafic, les horaires et la rentabilité, ce qui permettra de préparer et de faciliter les décisions concernant le niveau de négociation et les directives de négociation. La mise en place de cette banque de données nécessitera l'assistance des Etats membres.

IV. DECISIONS

75. En conséquence, le Conseil est invité à :

- approuver les lignes de force de la présente communication et l'élaboration des procédures conformément à cette communication, et notamment la création d'un comité de l'aviation afin de mettre en place un organe de coordination et de décision efficace;**
- adopter la proposition de décision du Conseil instituant une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne les accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation (COM(90)17 final du 23 février 1990), modifiée par la proposition jointe en annexe I;**
- adopter la proposition de règlement CEE modifiant le règlement CEE n° 3975/87, du 14 décembre 1987, déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens (COM(89)417-final-JO C 248 du 29.09.89);**
- adopter la proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du Traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans certains secteurs des transports aériens (COM(89)417 final - JO C 248 du 29.9.1989).**

ANNEXE I

Proposition de la Commission

Proposition de DECISION DU CONSEIL

instituant une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne les accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation

Le CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 113,

vu la proposition de la Commission,

considérant que la décision 69/494/CEE du Conseil, du 16 décembre 1969, concernant l'uniformisation progressive des accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers et la négociation des accords communautaires⁽¹⁾ prévoit la mise en place d'une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne tous les accords commerciaux avec les pays tiers;

considérant qu'il est nécessaire que les relations commerciales avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation civile soient régies par des dispositions particulières remplaçant les dispositions de la décision 69/494/CEE;

Proposition de la Commission

modifiant la proposition de décision du Conseil instituant une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne les accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation
(COM(90)17 final du 23 février 1990)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 113,

vu la proposition de la Commission,

considérant que la décision 69/494/CEE du Conseil, du 16 décembre 1969, concernant l'uniformisation progressive des accords relatifs aux relations commerciales des Etats membres avec les pays tiers et la négociation des accords communautaires⁽¹⁾ prévoit la mise en place d'une procédure de consultation et d'autorisation en ce qui concerne tous les accords commerciaux avec les pays tiers;

considérant qu'il est nécessaire que les relations commerciales avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation civile soient régies par des dispositions particulières remplaçant les dispositions de la décision 69/494/CEE;

(1) JO n° L 326 du 29.12.1969, p. 39

(1) JO n° L 326 du 29.12.1969, p. 39

considérant que les relations commerciales dans le domaine de l'aviation sont régies par des accords bilatéraux relatifs aux services aériens, les annexes de ces accords et les modifications qui y ont été apportées ainsi que par d'autres arrangements bilatéraux ou multilatéraux comportant des dispositions relatives à l'accès au marché, à la capacité, aux tarifs ou des dispositions semblables;

considérant qu'une procédure permettant d'assurer le caractère progressif de la substitution d'accords communautaires aux accords nationaux doit être mise en place;

considérant que si, d'une part, toute négociation tendant à la conclusion de traités, accords ou arrangements nouveaux ou à la modification de ceux existants doit être conduite selon une procédure communautaire, il n'est pas exclu d'autre part que les accords existants dans le domaine des services aériens bilatéraux, leurs annexes, les modifications qui y sont apportées ainsi que tout autre arrangement commercial bilatéral ou multilatéral relatif aux relations avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation puissent être, à titre provisoire, prorogés ou tacitement reconduits, à condition que la reconduction ou la prorogation de ces actes ne constitue pas une entrave à la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation;

considérant que les relations commerciales dans le domaine de l'aviation sont régies par des accords bilatéraux relatifs aux services aériens, les annexes de ces accords et les modifications qui y ont été apportées ainsi que par d'autres arrangements bilatéraux ou multilatéraux comportant des dispositions relatives à l'accès au marché, à la capacité, aux tarifs ou des dispositions semblables;

considérant qu'il convient de prévoir un cadre réglementaire pour les négociations avec les pays tiers et une période de transition;

considérant que la période de transition devrait s'étendre au-delà du 31 décembre 1992 de manière à permettre l'engagement progressif de négociations au niveau de la Communauté;

considérant que les dispositions transitoires devraient porter sur une période de six ans avec la possibilité d'une extension ultérieure sur une base annuelle;

considérant qu'il est nécessaire de prévoir une autorisation pour maintenir en vigueur les dispositions des accords relatifs aux services aériens et des autres accords conclus avant le 1er janvier 1993 entre les Etats membres et les pays tiers afin de ne pas interrompre leurs relations commerciales avec les pays concernés tiers; que ladite

considérant que, afin de vérifier l'existence de cette condition, il y a lieu de procéder sur le plan communautaire à une consultation préalable entre Etats membres et la Commission;

considérant toutefois que, dans certains cas exceptionnels, lorsque la Communauté ne peut pas encore négocier et qu'une interruption dans les relations conventionnelles est susceptible de compromettre la Communauté et des

Etats membres, le développement des relations commerciales avec le pays tiers en cause dans le domaine de l'aviation, il convient de prévoir, à titre provisoire et pendant une période limitée, une possibilité de négociation pour les Etats membres;

considérant que, afin d'éviter que ces négociations n'entravent la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, il est souhaitable qu'elles soient menées par les Etats membres dans le cadre d'orientations préalablement arrêtées suivant une procédure communautaire et couvrant les clauses fondamentales de l'accord à négocier;

autorisation ne libère pas les Etats membres de l'obligation de recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités constatées entre lesdits accords et les dispositions du droit communautaire;

considérant que la plupart des dispositions desdits accords seront, à l'avenir, régies par des accords conclus au niveau de la Communauté; que les dispositions desdits accords maintenues en vigueur ne doivent pas empêcher la mise en oeuvre de la politique extérieure commune dans le domaine de l'aviation; que les Etats membres sont susceptibles de devoir modifier ou, si nécessaire, abroger les accords dont le maintien en vigueur entrave la mise en oeuvre de la politique extérieure commune dans le domaine de l'aviation;

considérant que le Conseil devrait, au cours de la période transitoire, avoir la possibilité d'autoriser les Etats membres à mener des négociations bilatérales avec les pays tiers;

considérant que le Conseil peut donner des directives de négociation dans le cas où il est décidé que les Etats membres peuvent mener des négociations avec les pays tiers;

considérant que l'article 113 du traité prévoit non seulement la procédure de négociation au niveau de la Communauté, mais également la création d'un comité spécial désigné par le Conseil pour assister la Commission dans cette tâche;

considérant que lorsque la Communauté négocie avec les pays tiers, les procédures d'attribution des résultats des négociations doivent assurer la neutralité et la compatibilité avec la législation communautaire;

considérant qu'il importe de vérifier, avant la signature de chaque accord, si les résultats des négociations sont conformes aux conclusions communes,

considérant qu'il importe de vérifier, avant la signature de chaque accord, si les résultats des négociations sont conformes aux conclusions communes,

A ARRETE LA PRESENTE DECISION

TITRE I

Prorogation ou tacite reconduction
des accords entrés en vigueur

Article premier

Les Etats membres communiquent à la Commission, au plus tard dans un délai d'un an après l'adoption de la présente décision, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens, leurs annexes et les modifications de ces accords ainsi que tous les autres arrangements commerciaux bilatéraux ou multilatéraux, au sens de l'article 113 du traité, conclus avec les pays tiers en ce qui concerne les relations commerciales dans le domaine de l'aviation.

Toutefois, la notification de ces accords et arrangements, dont la prorogation ou la tacite reconduction est proposée, doit parvenir à la Commission au plus tard trois mois avant la prorogation ou l'expiration du délai de dénonciation de l'accord ou de l'arrangement en cause.

Dans les deux semaines suivant cette notification, la Commission communique aux autres Etats membres le texte des accords et arrangements qui lui ont été notifiés.

A ARRETE LA PRESENTE DECISION

TITRE I

Prorogation ou tacite reconduction
des accords entrés en vigueur

Article premier

Les Etats membres communiquent à la Commission, au plus tard dans un délai d'un an après l'adoption de la présente décision, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens, leurs annexes et les modifications de ces accords ainsi que tous les autres arrangements commerciaux bilatéraux ou multilatéraux, au sens de l'article 113 du traité, conclus avec les pays tiers en ce qui concerne les relations commerciales dans le domaine de l'aviation.

Toutefois, la notification de ces accords et arrangements, dont la prorogation ou la tacite reconduction est proposée, doit parvenir à la Commission au plus tard trois mois avant la prorogation ou l'expiration du délai de dénonciation de l'accord ou de l'arrangement en cause.

Dans les deux semaines suivant cette notification, la Commission communique aux autres Etats membres le texte des accords et arrangements qui lui ont été notifiés.

Article 2

Après réception de la notification, il est procédé à une consultation préalable soit à la demande d'un Etat membre, soit à l'initiative de la Commission. La demande doit être adressée à la Commission par l'Etat membre concerné dans les quatre semaines suivant la date à laquelle la Commission lui a notifié l'accord ou l'arrangement.

La consultation est ouverte trois semaines après réception par la Commission, soit de la notification visée au paragraphe 2 de l'article 1er, soit de la demande d'un Etat membre.

Cette consultation vise essentiellement à établir s'il y a lieu d'entamer les négociations au niveau communautaire ou, dans la négative, à déterminer si les accords ou arrangements à proroger ou à reconduire tacitement contiennent des dispositions concernant la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation au sens de l'article 113. Si tel est le cas, il est précisé dans quelle mesure ces dispositions peuvent constituer une entrave à cette politique. La consultation s'étend à tous les actes en vigueur conclus par les autres Etats membres avec le pays tiers concerné.

Article 2

Après réception de la notification, il est procédé à une consultation préalable soit à la demande d'un Etat membre, soit à l'initiative de la Commission. La demande doit être adressée à la Commission par l'Etat membre concerné dans les quatre semaines suivant la date à laquelle la Commission lui a notifié l'accord ou l'arrangement.

La consultation est ouverte trois semaines après réception par la Commission, soit de la notification visée au deuxième alinéa de l'article 1er, soit de la demande d'un Etat membre.

Cette consultation vise essentiellement à établir s'il y a lieu d'entamer les négociations au niveau communautaire ou, dans la négative, à déterminer si les accords ou arrangements à proroger ou à reconduire tacitement contiennent des dispositions concernant la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation. Si tel est le cas, il est précisé dans quelle mesure ces dispositions peuvent constituer une entrave à cette politique. La consultation s'étend à tous les actes en vigueur conclus entre autres Etats membres et le pays concerné.

Article 3

Si la Commission constate à l'issue de la consultation ou de sa propre initiative que les dispositions des actes à proroger ou à reconduire tacitement, quoique relevant de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation au sens de l'article 113, ne constitueraient pas, pendant la période de prorogation envisagée, une entrave à la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, elle peut autoriser les Etats membres à proroger ou à reconduire tacitement, pour une période à déterminer, les dispositions concernées des actes ayant fait l'objet de la consultation. Cette période ne doit pas dépasser un an.

Toutefois, si les actes concernés contiennent soit une clause de réserve communautaire, soit une clause de dénonciation annuelle, la Commission peut en autoriser la prorogation ou la tacite reconduction pour une période plus longue.

Article 4

Si la Commission constate à l'issue de la consultation ou de sa propre initiative que certaines dispositions de l'acte à proroger ou à reconduire tacitement peuvent constituer, pendant la

Article 3

Si la Commission constate à l'issue de la consultation ou de sa propre initiative que les dispositions des actes à proroger ou à reconduire tacitement, quoique relevant de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, ne constitueraient pas, pendant la période de prorogation envisagée, une entrave à la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, elle peut autoriser les Etats membres à proroger ou à reconduire tacitement, pour une période à déterminer, les dispositions concernées des actes ayant fait l'objet de la consultation. Cette période ne doit pas dépasser un an.

Toutefois, si les actes concernés contiennent soit une clause de réserve communautaire, soit une clause de dénonciation annuelle, la Commission peut en autoriser la prorogation ou la tacite reconduction pour une période plus longue.

Article 4

Si la Commission constate à l'issue de la consultation ou de sa propre initiative que certaines dispositions de l'acte à proroger ou à reconduire tacitement peuvent constituer, pendant la

période de prorogation envisagée, une entrave à la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, notamment à cause des disparités entre les politiques des Etats membres, elle soumet au Conseil un rapport détaillé. Ce rapport est assorti des propositions nécessaires et, le cas échéant, des recommandations qui autorisent la Commission à ouvrir des négociations communautaires avec les pays tiers en cause.

période de prorogation envisagée, une entrave à la mise en oeuvre de la politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation, notamment à cause des disparités entre les politiques des Etats membres, elle soumet au Conseil un rapport détaillé. Ce rapport est assorti des propositions nécessaires et, le cas échéant, de recommandations demandant que la Commission soit autorisée à ouvrir des négociations communautaires avec les pays tiers en en cause.

Article 5

Les dispositions régissant les matières relevant de la politique extérieure commune dans le domaine de l'aviation au sens de l'article 113 du traité qui contiennent les accords relatifs aux services aériens et les autres accords conclus avant le 1er janvier 1993 entre les Etats membres et les pays tiers peuvent être maintenues en vigueur, par décision de la Commission, jusqu'au 31 décembre 1998 pour tous les domaines ne relevant pas des accords conclus entre la Communauté et les pays tiers concernés, dans la mesure où lesdites dispositions ne sont pas contraires à la politique de la Communauté.

Dans la mesure où lesdits accords ne sont pas compatibles avec le Traité, le ou les Etats membres concernés recourent à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités constatées. Les Etats membres, le cas échéant, s'assistent mutuellement conformément aux procédures définies dans la présente décision.

TITRE II

Dispositions transitoires

Article 5

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 113 du Traité, le Conseil peut, titre exceptionnel et sur proposition de Commission, formulée à l'issue de la consultation préalable à laquelle elle procéder, autoriser jusqu'au 31 décembre 1992 l'ouverture de négociations bilatérales entre les Etats membres et certains pays tiers lorsqu'une négociation communautaire s'avère impossible, et ceci pour des raisons impérieuses d'ordre administratif ou technique.

TITRE II

Dispositions transitoires

Article 6

1. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, sur proposition de la Commission, après la consultation préalable prévue, autoriser jusqu'au 31 décembre 1998, les Etats membres à mener des négociations bilatérales avec les pays tiers portant sur la conclusion, la modification et/ou l'application d'accords relatifs aux services aériens, de leurs annexes et de tout autre arrangement commercial bilatéral ou multilatéral conclu avec des pays tiers lorsqu'une négociation communautaire s'avère impossible. L'autorisation peut être assortie de directives et de conditions.

2. Les dispositions du présent article s'appliquent lorsque, pour des raisons particulières, un Etat membre considère devoir négocier avec un pays tiers pour éviter toute interruption dans les relations commerciales conventionnelles.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, la Commission peut, jusqu'au 31 décembre 1992, autoriser les Etats membres à entamer des négociations bilatérales avec des pays tiers lorsqu'elles concernent la modification et/ou l'application d'annexes d'accords existants relatifs à l'exercice des droits de trafic, à la désignation des compagnies aériennes, à l'approbation des tarifs et aux horaires.

Article 6

La consultation, conformément à l'article 5, est engagée par la Commission et

(i) comporte une coordination ayant nécessairement pour effet d'assurer le bon fonctionnement et le renforcement du marché intérieur, de tenir compte des intérêts légitimes des Etats membres, en ce qui concerne la

2. Les dispositions du présent article s'appliquent lorsque, pour des raisons particulières, un Etat membre considère devoir négocier avec un pays tiers pour éviter toute interruption dans les relations commerciales conventionnelles.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, la Commission peut, jusqu'au 31 décembre 1998, autoriser les Etats membres à entamer des négociations bilatérales avec des pays tiers lorsqu'elles concernent la modification et/ou l'application d'annexes d'accords existants relatifs à l'exercice des droits de trafic, à la désignation des compagnies aériennes, à l'approbation des tarifs et aux horaires.

Article 7

La consultation, conformément à l'article 6, est engagée par la Commission et

(i) comporte une coordination ayant nécessairement pour effet d'assurer le bon fonctionnement et le renforcement du marché intérieur, de tenir compte des intérêts légitimes des Etats membres, en ce qui concerne la

sauvegarde et l'extension de leurs relations commerciales dans le domaine de l'aviation avec les pays tiers, et de contribuer à l'établissement de règles uniformes de politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation à l'égard des pays en cause;

(II) doit être reprise pendant les négociations si leur évolution l'exige, notamment si l'Etat membre intéressé entend s'éloigner des orientations arrêtées lors de la consultation;

(III) doit conduire - en ce qui concerne les points (I) et (II) - aux conclusions qui serviront de lignes directrices à la Commission ou à l'Etat membre au cours des négociations.

Article 7

Au terme des négociations, l'Etat membre intéressé en communique le résultat à la Commission et en informe les autres Etats membres.

sauvegarde et l'extension de leurs relations commerciales dans le domaine de l'aviation avec les pays tiers, et de contribuer à l'établissement de règles uniformes de politique commerciale commune dans le domaine de l'aviation à l'égard des pays en cause;

(II) doit être reprise pendant les négociations si leur évolution l'exige, notamment si l'Etat membre intéressé entend s'éloigner des orientations arrêtées lors de la consultation;

(III) doit conduire - en ce qui concerne les points (I) et (II) - aux conclusions qui serviront de lignes directrices à la Commission ou à l'Etat membre au cours des négociations.

Article 8

Au terme des négociations, l'Etat membre intéressé en communique le résultat à la Commission et en informe les autres Etats membres.

Lorsque, dans un délai de cinq jours ouvrables après la communication à la Commission, aucun Etat membre n'a soulevé auprès d'elle d'objections au sujet de l'accord proposé, ni fait part de telles objections à l'Etat membre intéressé, la Commission en informe immédiatement le Conseil et les autres Etats membres à moins qu'elle n'ait elle-même des objections à formuler.

Dès réception de cette communication, l'accord en cause peut être conclu.

Dans les autres cas, l'accord ne doit être conclu qu'après autorisation du Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

TITRE III

Dispositions finales

Article 8

Les communications et consultations prévues par la présente décision sont couvertes par le secret professionnel. La Commission s'abstient notamment de divulguer, sauf aux fins de l'article premier, les informations fournies par un Etat membre en vertu de la présente décision et dont cet Etat certifie qu'elles constituent des informations commercialement sensibles.

Lorsque, dans un délai de cinq jours ouvrables après la communication à la Commission, aucun Etat membre n'a soulevé auprès d'elle d'objections au sujet de l'accord proposé, ni fait part de telles objections à l'Etat membre intéressé, la Commission en informe immédiatement le Conseil et les autres Etats membres à moins qu'elle n'ait elle-même des objections à formuler.

Dès réception de cette communication, l'accord en cause peut être conclu.

Dans les autres cas, l'accord ne peut être conclu qu'après autorisation du Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

TITRE III

Dispositions finales

Article 9

Les communications et consultations prévues par la présente décision sont couvertes par le secret professionnel. La Commission s'abstient notamment de divulguer, sauf aux fins de l'article premier, les informations fournies par un Etat membre en vertu de la présente décision et dont cet Etat certifie qu'elles constituent des informations commercialement sensibles.

Article 10

La consultation et la coordination prévues par la présente décision ont lieu dans le cadre d'un comité spécial désigné par le Conseil conformément à l'article 113 du traité.

Article 11

1. Après la conclusion par le Conseil d'un accord entre la Communauté et un ou plusieurs pays tiers, et la fixation des critères s'appliquent notamment à l'attribution des droits de trafic la Commission prend les mesures nécessaires à sa mise en oeuvre.

2. La Commission est assistée par un comité composé des représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à

la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des Etats membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

La Commission arrête des mesures qui sont immédiatement applicables. Toutefois, si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par le comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'une période d'un mois au plus, à compter de la date de cette communication, l'application des mesures décidées par elle.

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans le délai prévu au troisième alinéa.

Article 9

Dans la décision 69/494/CEE est inséré l'article 15A suivant :

"Article 15A

La présente décision n'est pas applicable aux accords et aux arrangements relatifs aux aspects commerciaux de l'aviation civile."

Article 10

Les Etats membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le Par le Conseil

Article 12

Dans la décision 69/494/CEE est inséré l'article 15bis suivant :

Article 15bis

La présente décision n'est pas applicable aux accords et aux arrangements concernant l'aviation civile".

Article 13

Le Conseil peut, sur proposition de la Commission, prolonger les périodes transitoires prévues aux articles 5 et 6 d'une ou de plusieurs années. La proposition de la Commission doit être soumise au moins six mois avant l'expiration desdites périodes transitoires.

Article 14

Les Etats membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le Par le Conseil

ANNEXE II

Procédure détaillée

Procédure détaillée

Première étape : Demande de négociations

Un ou plusieurs Etats membres demandent des négociations avec un pays tiers ou un groupe de pays tiers, ou la Communauté décide d'engager des négociations.

Un pays tiers ou un groupe de pays tiers demandent des négociations avec un Etat membre ou avec la Communauté dans son ensemble.

Action : Les demandes sont soumises à la Commission.

Deuxième étape : Préparation d'une proposition

La Commission examine la demande et prépare, après consultation des parties intéressées, une proposition indiquant s'il y a lieu d'engager les négociations au niveau des Etats membres ou de la Communauté, auquel cas elle propose également un projet de directives de négociation.

Action : La proposition est soumise au Conseil pour examen au sein du comité spécial de l'aviation.

Troisième étape : Décision du Conseil

Le comité de l'aviation prépare les décisions du Conseil concernant la proposition de la Commission visant à autoriser l'ouverture de négociations par la Commission ou, individuellement, par les Etats membres. Conformément aux procédures habituelles, le Conseil peut adopter en point A les problèmes non sujets à controverse. Dans les autres cas, le Conseil décide à l'issue d'un débat.

- Consultation des parties intéressées.

Les procès-verbaux du comité de l'aviation seront strictement confidentiels. Les détails des directives de négociation resteront secrets.

Action : Décision du Conseil.

Quatrième étape : Négociations

En fonction de la décision, les négociations seront engagées au niveau national ou communautaire.

Au niveau national : les négociations relèvent de l'Etat membre. La Commission peut participer en tant qu'observateur; l'Etat membre négociera sur la base du cadre adopté par le comité de l'aviation ou le Conseil et conformément aux directives ou des conditions imposées par ces deux instances.

Au niveau communautaire : les négociations sont menées par la Commission sur la base des directives de négociation adoptées par le Conseil; les procédures s'appliquant normalement en cas de négociation au niveau communautaire seront de mise; un contact étroit avec les représentants du secteur de l'aviation sera assuré lors des négociations.

Action : Dès que l'accord aura été paraphé, il sera soumis au comité de l'aviation et à la Commission.

Cinquième étape : Conclusion de l'accord

Un accord négocié au niveau national peut être signé par l'Etat membre concerné deux semaines suivant la date de saisine du comité de l'aviation et de la Commission, sauf si l'une de ces deux instances élève des objections contre le résultat des négociations. En pareil cas, le problème sera examiné par le comité de l'aviation et, en cas de divergence en son sein, le Conseil prendra les décisions nécessaires. Cette procédure ne préjuge en rien les compétences générales exercées par la Commission.

Un accord négocié au niveau communautaire sera, après discussion au sein du comité de l'aviation, soumis au Conseil pour conclusion. Le Parlement européen sera informé conformément aux procédures existantes.

Action : Signature de l'accord.

LES DIFFERENTES ETAPES DE LA PROCEDURE

Etape 1	DEMANDE DES ETATS MEMBRES OU DE LA COMMUNAUTE	DEMANDE DE PAYS TIERS
Etape 2	COMMISSION	
Etape 3	COMITE DE L'AVIATION	
	CONSEIL	
Etape 4	NEGOCIATION AU NIVEAU NATIONAL	NEGOCIATION AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE
Etape 5	COMITE DE L'AVIATION	
	CONSEIL	
	PARLEMENT EUROPEEN	
	SIGNATURE	SIGNATURE

ANNEXE III

Tableaux statistiques – Généralités

DEFINITIONS

Europe géographique :

Désigne l'ensemble des routes internationales commençant et se terminant en Europe (Turquie et ex-URSS jusqu'à 55° longitude est comprises), aux Açores, aux îles Canaries, à Madère et en Chypre.

Europe-Afrique du Nord

Services entre l'Europe et l'Algérie, l'Égypte, la Lybie, le Maroc, le Soudan et la Tunisie.

Europe-Moyen-Orient :

Services terminaux entre l'Europe et Bahreïn, l'Iran, l'Irak, Israël, la Jordanie, le Koweït, le Liban, Oman, Qatar, l'Arabie Saoudite, la Syrie, les Émirats arabes unis, le Yémen et la République démocratique du Yémen.

Atlantique Nord :

Routes entre l'Europe et le Canada/les États-Unis.

Autres vols long-courriers que ceux sur l'Atlantique Nord :

L'ensemble des autres routes long-courriers (Atlantique moyen et sud, Afrique subsaharienne, l'Extrême Orient/Australasie ...)

Trafic international total :

La somme des vols internationaux court/moyen courriers et de tous les vols long-courriers.

Trafic intérieur

Routes commençant et se terminant à l'intérieur des frontières naturelles (région métropolitaine) des pays dans lesquels le transporteur concerné est immatriculé. Les routes entre un État et les territoires lui appartenant ainsi que celles reliant deux territoires de ce type.

Passagers payants :

L'ensemble des passagers enregistrés de point à point acquittant au moins 25 % du tarif normalement applicable.

Passagers-kilomètres payants - PKP

Passager payant transporté sur une distance d'un kilomètre. Les PKP s'obtiennent en multipliant le nombre de passagers payants par les kilomètres parcourus.

TABLEAU A

TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL DE PASSAGERS - TRANSPORTEURS COMMUNAUTAIRES

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>BA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>MOYENNE</u>
Part de l'Europe géographique dans le trafic international total	78,2	49,5	43,4	49,3	37,4	50,7	44,6	100	26,0	67,4	48,8	53,4	50,7
Part de l'Europe géographique dans le trafic total (intér. + intl.)	86,9	62,5	71,5	63,1	77,8	51,0	68,4	100,0	72,6	67,4	87,6	71,9	73,4
Part du trafic sur l'Atlantique Nord dans le trafic intl. total	13,1	8,8	11,0	19,2	7,3	22,4	15,2	-	9,3	13,6	7,7	12,1	11,6
Part du trafic Europe-Afrique Nord dans le trafic international total	-	12,8	4,9	0,4	2,5	2,2	1,7	-	5,1	2,6	0,2	0,5	2,7
Part du trafic Europe-Moyen-Orient dans le trafic international total	-	2,1	2,4	1,3	0,5	2,1	2,2	-	5,2	1,8	0,6	-	1,5
Part des autres long-courriers dans le trafic international total	-	13,7	10,3	16,0	12,0	22,3	12,4	-	7,8	14,6	4,0	15,6	10,7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Part du trafic intérieur dans le trafic total	10,1	20,9	39,3	21,8	52,0	0,7	36,0	-	64,1	-	44,3	25,7	26,3
Part du trafic international dans le trafic total	89,9	79,1	60,7	78,2	48,0	99,3	64,0	100	35,8	100	55,7	74,3	73,7

SOURCE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, mai 1991.

NOTE: Les totaux peuvent ne pas correspondre.

TABLEAU B

TRAFFIC INTRACOMMUNAUTAIRE ET AUTRE TRAFIC INTERNATIONAL PAR ETAT MEMBRE ET PAR MARCHE GEOGRAPHIQUE (Passagers - 1990)

	Belgique	Danemark	France	RFA	Grèce	Irlande	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni
Intra-CE (*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	2877818	1157967	3569997	10550407
%	70,8	46,2	54,7	49,7	58,6	95,0	66,3	97,2	59,6	71,5	71,8	53,8
AELE	331973	1056897	1076163	1874924	190331	-	519945	-	537926	154929	375749	1944913
%	12,0	35,7	9,1	15,0	9,1	-	7,6	-	11,9	9,6	7,6	9,9
Europe (CEE et AELE exclus)	71277	148297	528793	828407	256910	-	214987	-	211315	-	15025	630654
%	2,6	5,0	4,5	6,6	12,3	-	3,2	-	4,4	-	0,3	3,2
% total Europe	85,4	86,9	68,3	71,3	80,0	95,0	77,1	97,2	75,9	81,1	79,7	66,9
Atlantique Nord	302990	198270	1406094	1932321	163242	91531	715253	-	605679	170483	394686	4158345
%	11,0	6,7	11,8	15,5	7,8	5,0	10,5	-	12,5	10,5	7,9	21,2
Amérique du Sud	-	24603	226659	166356	-	-	157493	-	63087	123063	454760	120044
%	-	0,8	1,9	1,3	-	-	2,3	-	1,3	7,6	9,1	0,6
Proche-Orient et Afrique	86360	11526	1484454	466555	146119	-	418519	345	126957	11586	99985	652724
%	3,1	0,4	12,5	3,7	7,0	-	6,1	2,8	2,6	0,7	2,0	3,3
Extr.-Orient	16810	153733	657751	962934	63043	-	233365	-	390526	-	60174	1329369
%	0,6	5,2	5,5	7,7	3,0	-	3,4	-	8,1	-	1,2	6,7
Australie & Nouv.-Zél.	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0,5	2,1	-	0,5	-	0,4	-	-	1,2
Total	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406

* Les totaux peuvent ne pas correspondre.

Source : OACI, série statistique n° 384.

(*) A l'exclusion du trafic intérieur.

TABLEAU C

TRAFFIC INTERNATIONAL (TRAFFIC INTRACOMMUNAUTAIRE EXCLU) PAR ETAT MEMBRE ET PAR MARCHE GEOGRAPHIQUE (1990)

	Belgique	Danemark	France	RFA	Grèce	Irlande	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni
Europe (CEE et AELE exclus) %	8,8	9,3	9,8	13,2	29,8	-	9,4	-	10,8	-	1,1	7,0
AELE %	41,0	66,3	20,0	29,8	22,0	-	22,6	-	27,5	33,7	26,8	21,4
Atlantique Nord %	37,4	12,4	26,1	30,7	18,9	100	31,1	-	31,0	37,1	28,2	45,9
Amérique du Sud %	-	1,5	4,2	2,7	-	-	6,8	-	3,2	26,8	32,5	1,3
Moyen-Orient %	10,7	0,7	27,6	7,4	16,9	-	18,2	100	6,5	2,5	7,1	7,2
Extr.-Orient %	2,1	9,7	12,2	15,3	7,3	-	10,2	-	20,0	-	4,3	14,7
Australie & Nouv.-Zé1. %	-	-	-	0,9	5,1	-	1,6	-	0,9	-	-	2,6

* Les totaux peuvent ne pas correspondre.

Source : OACI, série statistique n° 384.

Tableau D

Taux de croissance effectif et prévisionnel pour les vols long-courriers au départ de l'Europe répartis par région de destination (1980-2000) (pourcentage annuel; les chiffres correspondent aux arrivées)

Région de destination	1980-1985	1985-1989	1989-2000
Amérique du Nord	- 2,7	17,9	9,8
Iles Caraïbes	- 2,3	21,5	8,1
Amérique centrale/du Sud	4,4	5,5	3,1
Afrique (sauf Afrique du Nord)	5,7	5,1	5,6
Asie du Sud/Océan indien	1,2	9,5	7,0
Asie du Sud-Est	1,9	20,0	9,7
Extrême-Orient/Pacifique	8,5	7,3	7,2
Australie/Nouvelle-Zélande	4,9	14,9	8,1
Total	1,4	13,5	8,3

Source : Economic Intelligence Unit.

TABLEAU E

TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL DE PASSAGERS - TRANSPORTEURS COMMUNAUTAIRES (sur la base des PKP)

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>BA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>MOYENNE</u>
Part de l'Europe géographique dans le trafic international total	41,3	16,6	25,3	15,3	29,8	10,4	18,6	100	34,7	21,8	34,9	35,8	32,0
Part de l'Europe géographique dans le trafic total (intér. + intl.)	42,0	21,0	28,2	16,3	38,0	10,4	20,0	100,0	40,8	21,8	43,6	40,3	35,2
Part du trafic sur l'Atlantique Nord dans le trafic intl. total	58,0	25,5	32,1	39,0	20,4	39,8	38,2	-	24,6	34,7	33,5	23,2	30,8
Part du trafic Europe-Afrique Nord dans le trafic international total	-	8,0	2,8	0,5	1,2	1,6	1,4	-	1,7	2,1	0,3	0,1	1,6
Part du trafic Europe-Moyen-Orient dans le trafic international total	-	3,3	2,4	1,8	0,7	2,0	2,7	-	3,1	2,3	1,1	-	1,6
Part des autres long-courriers dans le trafic international total	-	42,2	34,5	42,5	39,7	46,2	37,7	-	29,7	39,0	21,5	36,4	30,8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Part du trafic intérieur dans le trafic total	1,7	20,8	10,4	5,9	21,6	0,02	6,8	-	15,1	-	19,8	11,2	9,4
Part du trafic international dans le trafic total	98,3	79,2	89,6	94,1	78,4	99,9	93,2	100	84,9	100	80,2	88,8	90,6

SOURCE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, mai 1991.

NOTE: Les totaux peuvent ne pas correspondre.

Annexe IV

**Le marché CEE/Etats-Unis
Statistiques**

Le marché CEE/Etats-Unis

1. Routes

Le nombre total des routes nord-atlantiques entre les Etats-Unis et la Communauté européenne était, en août 1991, de 278 (parmi lesquelles 122 paires de villes desservies sous un numéro de vol direct, mais comportant un changement d'avion à un point intermédiaire). (Voir tableau A).

Le tableau B donne le détail des parts de marché détenues par les différents transporteurs. En résumé, ceux de la Communauté exploitent 97 routes, ce qui ne les empêche pas d'obtenir de bons résultats pour ces routes en termes de chiffre d'affaire et de part de marché. Le tableau C donne la part de la capacité détenue par la Communauté, ventilée entre les Etats membres. Des onze Etats membres de la Communauté, cinq détiennent la part majoritaire de leur marché avec les Etats-Unis.

2. Points d'accès

En se fondant à nouveau sur les données d'août 1991, on constate un déséquilibre entre la Communauté et les Etats membres. Dans la Communauté, il y a 28 points d'accès, dont 27 utilisés par les transporteurs communautaires et 22 par les transporteurs américains (voir tableau D); aux Etats-Unis, il y a 55 points d'accès, dont 54 utilisés par les transporteurs américains et 22 par les transporteurs communautaires (voir tableau E). Le déséquilibre est d'ailleurs confirmé par une autre étude, effectuée cette fois par l'AEA (tableau F).

3. Services de 5e liberté

Le tableau G donne le détail des droits de 5e liberté que les négociateurs américains ont obtenus pour leurs transporteurs. En août 1991, il y avait 20 routes exploitées par quatre transporteurs. S'y ajoutaient en outre 33 routes exploitées par des compagnies américaines au départ d'aéroports européens. L'étude de l'AEA est également jointe (tableau H).

TABLE A

August 91

CITY PAIRS

AMSTERDAM

Anchorage : JL (online stopover traffic only)
Atlanta : DL, KL
Baltimore : KL
Boston : NW
Chicago : KL, RO
Dallas : DL*
Denver : CO*
Houston : CO*, KL
Honolulu : CO*
Los Angeles : KL, TW*, DL*, NW*
Miami : DL*
Minneapolis : KL, NW
New York : PK, PA, TW, KL, CO*, RO, RJ
Orlando : KL, UA*, DL*
San Francisco : DL*
Tampa : DL*
Washington UA*

ATHENS

Atlanta : PA*
Boston : NW
Jacksonville : PA*
Los Angeles : TW*
New York : OA, TW*, PA*
San Francisco : TW*
Washington : PA*

BARCELONA

New York : IB, PA, TW

BERLIN

Atlanta : DL
Colorado : UA*
Denver : UA*
Miami : PA*
New York : TW, PA, LH
Washington : UA*

(*) Plane change at an intermediate point

BRUSSELS

Boston : SN
Chicago : SN, AA, UA*
Los Angeles : AA*
Miami : AA*
New York : PA, AA, TW, SN, TK, UA*
Raleigh/Durham : AA*
San Diego : UA*
San Francisco : AA, UA*
Seattle : UA*
Washington TW*

COLOGNE

New York : LH

COPENHAGEN

Anchorage : JL (online stopover traffic only)
Atlanta : DL
Chicago : SK
Detroit : TW*
Los Angeles : SK
Miami : FF
Milwaukee : TW*
New York : FF, TW, SK
Seattle : SK

DUBLIN

Atlanta : DL
Boston : EI
Chicago : DL*, EI
Cincinnati : DL
Dallas : DL*
Los Angeles : DL*
New York : EI
Orlando : DL
San Francisco : DL

DUSSELDORF

Anchorage : JL (online stopover traffic only)
Chicago : LH, AA (operated by LH aircraft)
Los Angeles : LT
Miami : LT, LH
New York : LH
San Francisco : LT

FRANKFURT

Albuquerque : DL*
Atlanta : LH, DL PA*
Austin : DL*
Baltimore : TW, US
Boston : NW, LH
Charlotte : LH, US*
Chicago : UA, AA, LH
Cincinnati : DL
Cleveland : US*, CO*
Dallas : DL, LH, AA
Dayton : US*
Denver : DL*, UA*, CO*
Detroit : NW
EL Paso : DL*
Fort Lauderdale : DL*
Fort Myers : DL*
Houston : DL*, PA*, LH, CO*
Indianapolis : US*
Jacksonville : FI, PA*
Kansas City : DL*
Las Vegas : DL*
Los Angeles : DL*, AA*, UA*, TW*, LH, US*, CO*, NZ
Memphis : DL*
Miami : DL*, LT, PA, LH
Milwaukee : NW*
Minneapolis : NW
Nashville : DL*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, LH, CO, PK
Oklahoma City : DL*
Orlando : DL
Philadelphia : LH, US
Phoenix : DL
Pittsburg : US
Raleigh : US*, DL*
Salt Lake City : DL*
San Antonio : DL*
San Diego : DL*
San Francisco : DL*, LH, AA, TW, UA*, PA, US*, CO*
San Juan : LH
Sarasota : DL*
Seattle : NW
St Louis : TW
Tampa : DL*
Tucson : DL*
Tulsa : DL*
Washington : TW*, UA, PA, LH
W Palm Beach : DL*

GLASGOW

Boston : NW
Chicago : AA
Dallas : AA
Los Angeles : AA*
New York : NW, BA
San Francisco : AA*
San Jose : AA*

HAMBURG

Atlanta : DL
New York : PA, UA*, LH

LISBON

Boston : TP
New York : PA, TW, TP

LONDON

Anchorage : BA, JL (online stpover traffic only)
Atlanta : DL, BA
Baltimore : TW
Boston : NW, AA, VS, BA
Charlotte : US
Chicago : AA, BA, UA*, CO*
Cincinnati : DL
Cleveland : PA, CO*
Colorado : UA*
Dallas : AA, CO*, BA
Denver : AA*, UA*, CO, DL*
Detroit : PA, NW*, BA
Honolulu : CO
Houston : BA, CO
Kansas City : DL*, TW*
Los Angeles : AA, UA, CO*, BA, NW*, VS, TW, DL*, NZ
Memphis : DL*
Miami : UA*, AA, PA, BA, VS, DL*
Minneapolis : NW
Nashville : AA*, DL*
New Orleans : US*, CO*, DL*
New York : AA, UA, TW*, BA, VS, CO, AI, LY, KU
Norfolk : US*
Orlando : AA*, TW*, US*, PA*, DL*, BA, UA*
Philadelphia : TW, BA
Phoenix : CO*, DL*
Pittsburgh : BA
Portland Ord : CO*
San Antonio : CO*
Raleigh/Dur : US*
St Louis : TW
Salt Lake City : DL*
San Antonio : CO*

LONDON (cont'd)

San Diego : UA*, TW*
San Francisco : AA*, TW, UA, BA, CO*, DL*
San Jose : AA*
San Juan : AA*, BA
Seattle : UA, CO*, BA
Tampa : US*, DL*, PA*, BA, CO*
Washington : UA, CO*, BA

LUXEMBOURG

Baltimore : FI
New York : FI
Orlando : FI

LYON

New York : AF

MADRID

Anchorage : JL (online stopover traffic only)
Boston : TW*
Chicago : UA*
Dallas : AA
Los Angeles : IB, TW*, AA*
Miami : PA*, AA, IB, AM
New York : PA, TW, IB
San Diego : AA*
San Francisco : AA*
San Juan : IB
Washington : UA, TW*

MANCHESTER

Atlanta : DL
Chicago : AA
Dallas/FTW : AA*, DL*
Los Angeles : DL*
Miami : AA*
Nashville : AA*
New York : AA, BA
Orlando : DL*
Raleigh : AA*
San Juan : AA*

MILAN

Boston : AZ/US
Chicago : AZ, AA
Dallas : AA*
Los Angeles : TW*, AZ/US
Miami : AZ
Nashville : AA*
New York : PA, TW, AZ
San Francisco : PA*, TW*

MUNICH

Atlanta : DL
Chicago : UA*, TW*, AA, LH
Cincinnati : DL*
Dallas/FTW : DL*
Los Angeles : UA*, DL*
Miami : PA*, LH
New York : UA*, TW*, PA, LT, LH
Orlando : DL*
St Louis : TW*
Seattle : UA*
Tampa : DL*

NICE

Honolulu : PA*
Los Angeles : PA
New York : PA, AF

PARIS

Anchorage : AF, JL (online stopover traffic only)
Atlanta : DL, TW*, AA*
Boston : TW, CO*, AF
Chicago : UA, TW*, AA, AF
Cincinnati : DL
Cleveland : CO*
Dallas FTW : AA, DL*
Denver : CO*, DL*
Detroit : NW
Greenville : DL*
Houston : CO*, AF
Jacksonville : TW*
Kansas City : DL*,
Los Angeles : UA*, PA*, AA*, TW, DL*, NW, AF
Memphis : DL*
Miami : PA, UA*, DL*, AA*, AF, AM, QN
Nashville : DL*, AA*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, CO, AA, FF, AF, PK
Phoenix : TW*, DL*
Portland : TW*
Raleigh : AA
San Diego : UA*, AA
San Francisco : TW*, UA*, UT, PA*, DL*, AA*
San Juan : AA*
Salt Lake City : DL*
Seattle : TW*
St Louis : TW
Tampa : DL*
Washington : PA*, CO*, UA, TW, AF

PONTA DELGADA

Boston : TP

ROME

Anchorage : JL (online stopover traffic only)

Boston : TW, AZ/US

Chicago : AZ

Los Angeles : TW*, PA*, AZ/US

Miami : AZ, PA*

New York : TW, PA, AZ

St Louis : TW*

San Diego : TW*

San Francisco : TW*

Washington : TW*

SHANNON

Atlanta : DL

Boston : EI

Chicago : DL*, EI

Cincinnati : DL*

Dallas : DL*

Los Angeles : DL*

Miami : SU

New York : EI

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Washington : SU

STUTTGART

Atlanta : PA*, DL

Dallas : DL*

Jacksonville : PA*

Los Angeles : DL*

Miami : DL*

New York : PA*

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Tampa : DL*

TERCEIRA

Boston : TP

VENICE

New York : AZ*

TABLE B

NORTH ATLANTIC OPERATIONS BY CARRIER - August 91

EC CARRIERS

ROUTES

KL	8
OA	1
IB	4
LH	22
SN	3
SK	4
EI	6
LT	5
BA	20
TP	4
VS	4
AF	10
AZ	11 (4 code sharing + 1 a/c change)
IW	2 (op. subj. to confirmation)
UT	1

US CARRIERS

ROUTES

DL	21 + 79 (with an a/c change)
TW	24 + 33 (" ")
NW	13 + 4
US	7 (4 code-sharing) + 12 (a/c change)
CO	6 + 27 (a/c change)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")

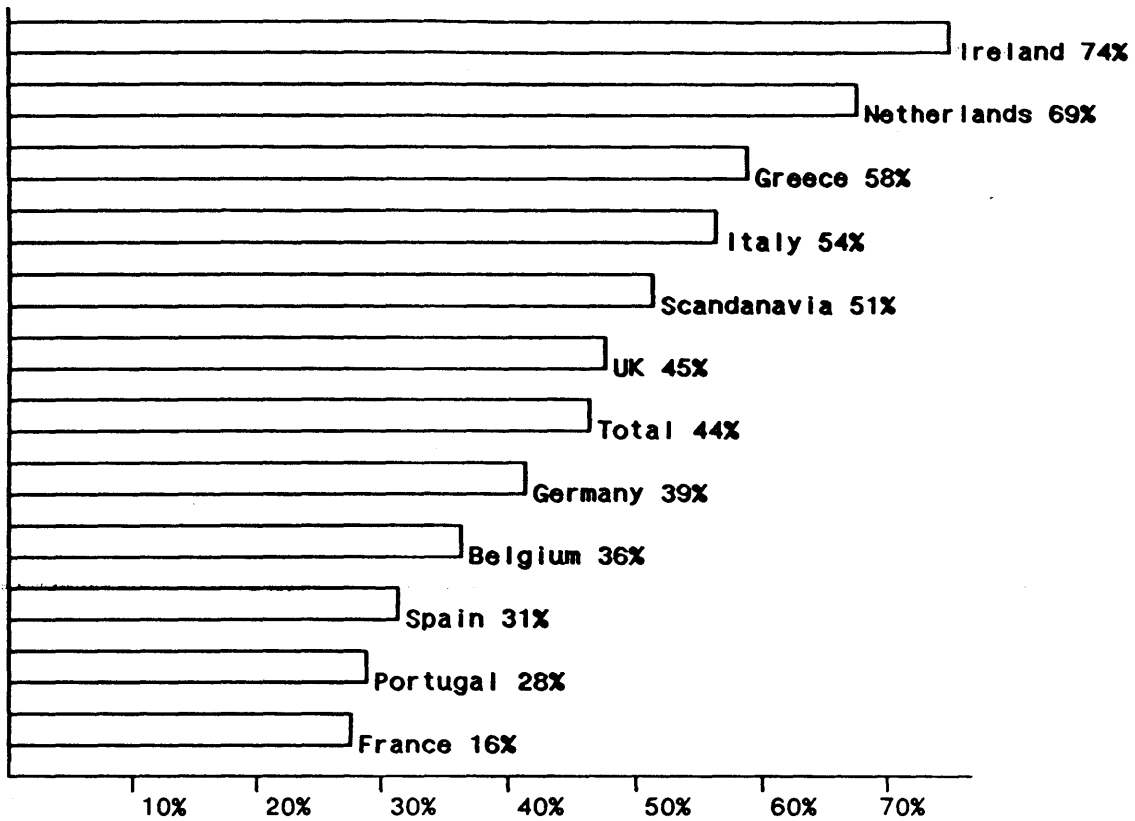
THIRD CARRIERS

ROUTES

JL	7 (online stvr t/c only)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

TABLE C

EC AIRLINES ESTIMATED CAPACITY SHARES ON US-EC ROUTES, JUNE 1992



Source : AVMARK

TABLE D

EC GATES BY EC AND US OPERATORS - August 91

	<u>EC</u>	<u>US</u>
AMS	KL	DL, NW, CO, TW, PA,
ATH	OA	PA, TW
BCN	IB	PA, TW
BER	LH	DL, UA, PA, TW
BRU	SN	PA, TW, UA, AA
CGN	LH	-
CPH	SK	DL, FF, TW
DUB	EI	DL
DUS	LH, LT	AA
FRA	LH, LT	PA, DL, NW, UA, AA, CO, TW, US
GLA	BA	NW, AA
HAM	LH	PA, UA, DL
LIS	TP	PA, TW
LON (LHR + LGW)	BA, VS	PA, TW, US, DL, CO UA, AA, NW
LYS	AF	-
LUX	FI	-
MAD	IB	PA, TW, UA, AA
MAN	BA	DL, AA
MUC	LH, LT	DL, UA, TW, AA, PF
MXP	AZ	AA, US, TW, PA
NCE	AF	PA
PAR (CDG+ORY)	AF, IW	PA, TW, CO, AA, FF, UA, DL, NW
PDL	TP	-
ROM	AZ	US, TW, PA
SNN	EI	DL
STR	-	PA, DL
TER	TP	-
VCE	AZ	-
28 Gates	27 used by EC carriers	22 used by US carriers

EFTA GATES BY EFTA AND US OPERATORS - August 91

	<u>EFTA</u>	<u>US</u>
GVA	SR	TW, PA
GOT	-	FF
HEL	AY	PA
OSL	SK	PA, FF
REK	FI	-
STO	SK	AA, TW, PA, FF
VIE	OS	TW, PA
ZRH	SR	AA, TW, PA
8 Gates	7 used by 5 EFTA carriers	7 used by 4 US carriers

TABLE E

US GATES BY EC AND US OPERATORS - August 91

	<u>US</u>	<u>EC</u>
ABQ (Albuquerque)	TW, DL	-
ANC (Anchorage)	-	BA, BF
ATL (Atlanta)	DL, TW, AA, PA	LH, KL, BA
AUS (Austin)	DL	-
BWI (Baltimore)	TW, US	KL
BOS (Boston)	TW, CO, US, NW, AA	SN, AF, TP, EI AZ, VS, BA, LH
CLT (Charlotte)	US	LH (subj. gvt apr)
CHI (Chicago)	AA, UA, DL, CO TW	LH, EI, AZ, BA, KL, SK, SN, AF
CVG (Cincinnati)	DL	-
CLE (Cleveland)	US, CO, PA	-
COS (Colorado)	UA	
DFW (Dallas FTW)	AA, DL, CO	LH, BA
DAY (Dayton)	US	
DEN (Denver)	DL, UA, CO, AA	-
DTT (Detroit)	NW, PA	BA
ELP (El Paso)	DL	-
FLL (Fort Lauderdale)	DL	-
FMY (Fort Myers)	DL	
GSP (Greenville)	DL	-
HNL (Honolulu)	CO, PA	-
HOU (Houston)	CO, DL, PA	BA, KL, AF, LH
IND (Indianapolis)	US	-
JAX (Jacksonville)	PA, TW	-
MKC (Kansas City)	DL, TW	-
LAS (Las Vegas)	DL	-
LAX (Los Angeles)	DL, AA, UA, TW, US, CO, PA, NW	LH, LT, AF, IB SK, AZ, KL, BA VS, IW
MEM (Memphis)	DK	-
MIA (Miami)	DL, PA, AA, UA, FF	LT, LH, AF, IB AZ, BA, VS
MKE (Milwaukee)	TW, NW	-
MSP (Minneapolis)	NW	KL

BNA (Nashville)	AA, DL	-
MSY (New Orleans)	DL, US, CO	-
NYC (New York)	AA, NW, UA, TW	BA, EI, VS, LH, LT,
	CO, PA, FF	LT, OA, AZ, KL, TP,
		SK, IB, AF, SN,
ORF (Norfolk)	US	-
ORL (Orlando)	DL, AA, TW, US	BA, KL
	PA, UA	
OKC (Oklahoma City)	DL	-
PHL (Philadelphia)	US, TW	LH, BA
PHX (Phoenix)	CO, DL, TW	-
PIT (Pittsburgh)	US	BA
POR (Portland OR)	TW, CO	-
RDU (Raleigh)	US, AA, DL	-
SAT (San Antonio)	DL, CO	-
SAN (San Diego)	DL, UA, AA, TW	-
SFO (San Francisco)	AA, TW, UA, CO	BA, LT, UT, IW
	DL, PA, US	LH
SJC (San Jose)	AA	IB
SJU (San Juan)	AA	BA, IB, LH
SLC (Salt Lake City)	DL	-
SRQ (Sarasota)	DL	-
SEA (Seattle)	NW, UA, TW, CO	SK, BA
STL (St Louis)	TW	-
TPA (Tampa)	DL, US, PA, CO	BA
TUS (Tucson)	DL	-
TUL (Tulsa)	DL	-
WAS (Washington)	UA, CO, PA, TW	BA, AF, LH
PBI (W Palm Beach)	DL	-
55 Gates	54 used by US carriers	22 used by EC carriers

BILATERAL ARRANGEMENTS

TABLE F

EUROPEAN AIRLINES IN THE US - AUGUST 1991

<u>Country</u>	<u>Rights Granted</u>	<u>Rights Used</u>
1) AUSTRIA	New York + one optional pt.	New York
2) BELGIUM	1) New York Boston Chicago Atlanta Detroit 2) Pts in the US (all-cargo serv. only)	Boston Chicago New York
3) FINLAND	New York Seattle Anchorage One pt in California	Los Angeles New York
4) FRANCE	New York Washington Boston Chicago Philadelphia Houston Los Angeles Anchorage Miami San Francisco San Juan	Anchorage Boston Chicago Houston Los Angeles Miami New York San Francisco Washington
5) GERMANY	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas Fairbanks (cargo) Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington	Atlanta Boston Charlotte(*) Chicago Dallas Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington

(*) Subject to government approval

6) GREECE	New York or Boston/Chicago or New York/Chicago or any one other US point	New York
7) IRELAND	New York Boston Chicago Los Angeles	New York Boston Chicago
8) ITALY	1) New York Boston Detroit Philadelphia Washington Chicago Los Angeles or San Francisco 2) New York Boston Chicago (all-cargo services only)	New York Boston Chicago Los Angeles Miami
9) LUXEMBOURG	None	None
10) NETHERLANDS	New York Chicago Los Angeles Houston Anchorage Atlanta Orlando	Atlanta Baltimore Chicago Houston Los Angeles Minneapolis New York Orlando
11) PORTUGAL	New York Boston Los Angeles Miami or San Juan	New York Boston
12) SCANDINAVIAN COUNTRIES	New York Chicago Seattle Los Angeles Anchorage San Juan	Chicago Los Angeles New York Seattle

13) SPAIN

New York
Boston
Washington
Baltimore
San Juan
Miami
Chicago
Los Angeles

New York
San Juan
Miami
Los Angeles

14) SWITZERLAND

New York
Boston
Chicago
Anchorage
Atlanta
Los Angeles

New York
Boston
Chicago
Atlanta
Los Angeles
Philadelphia

15) UK

- 1) Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg
Denver
San Diego
One other US pt
to be nominated
- 2) Pts in US
(all cargo
services only)

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg

None

BILATERAL ARRANGEMENTS

TABLE G

US AIRLINES IN EUROPE - AUGUST 1991

<u>Country</u>	<u>Rights Granted</u>	<u>Rights Used</u>
1) AUSTRIA	Vienna	Vienna
2) BELGIUM	Pts in Belgium	Brussels
3) FINLAND	Pts in Finland	Helsinki
4) FRANCE	Paris Nice Lyon Marseille	Paris Nice
5) GERMANY	Pts in Germany	Berlin Dusseldorf Hamburg Munich Stuttgart Frankfurt
6) GREECE	Athens	Athens
7) IRELAND	Shannon Dublin (via Shannon)	Shannon Dublin
8) ITALY	1) Rome Milan (Combination & all cargo ser.) 2) Turin or Pisa or Naples (all cargo serv. only)	Rome Milan
9) LUXEMBOURG	None	None
10) NETHERLANDS	Any pts in Netherlands	Amsterdam
11) PORTUGAL	Lisbon Azores	Lisbon
12) SCANDINAVIAN COUNTRIES	Copenhagen Oslo Stockholm Gothenburg Bergen Stavenger	Copenhagen Oslo Stockholm

13) SPAIN	Madrid Barcelona Malaga Palma	Madrid Barcelona
14) SWITZERLAND	Zurich Geneva Basle	Zurich Geneva
15) UK	1) London Manchester(*) Prestwick Glasgow 2) Pts in the UK (all cargo serv. only)	London Manchester Glasgow

(*) provisional and for use on Chicago only

FIFTH FREEDOM RIGHTS PURSUANT TO BILATERAL AGREEMENTS

TABLE H

<u>Country</u>	<u>US Airlines</u>		<u>European Airlines</u>	
	<u>Rights Granted</u>	<u>Rights Used</u>	<u>Rights Granted</u>	<u>Rights Used</u>
AUSTRIA	2 intermediate pts except PAR/DUS/MUC	VIE-FRA VIE-BUD	Between one intermediate pt and the 2nd pt in the US	
BELGIUM	Any intermed. and beyond pts	BRU-BER BRU-GVA	Intermediate pts and beyond pts in Canada and/or Mexico	
FRANCE	1) Between Paris and Switzerland Italy, Greece, Turkey, Egypt, Near East, Pakistan, India, Ceylan, Burma, Thailand, Hanoi, China, and beyond 2) Between Nice/ Marseille, and Spain, Greece, Italy, Switzerland, Albania, Budapest, Bulgaria, Roumania, Turkey, Yugoslavia, Pakistan, India, Ceylan, Burma, Thailand, Hanoi, Singapore, Jakarta, China, Macao, Hong Kong, Manilla, and beyond 3) Between Paris** and Brussels**, Colognes and Maastricht**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC* PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Intermediate pts over N. Atlantic New York-Mexico Montreal-Chicago Houston-Mexico	HOU-MEX ANC-TYO*
GERMANY	Any intermediate and beyond pts	FRA-BEG FRA-BUM FRA-BUH FRA-KHI FRA-DBV FRA-IST FRA-LED FRA-LON FRA-MOW FRA-NBO FRA-PRG FRA-KRK	Any intermediated And beyond pts	DFW-MEX DFW-ATL* HOU-CLT* ANU-SJU SXM-SJU PHL-YMQ ATL-DFW*

(*) online stpvr trf only

(**) cargo only

		FRA-RUH FRA-WAW FRA-ATH* FRA-ANK FRA-BUD* FRA-VIE HAM-LON MUC-LON MUC-PAR* STR-AMS STR-DBV NUE-BER		
GREECE	Rome-Athens Athens-Cairo Athens-Tel Aviv	ATH-ROM ATH-FRA* ATH-PAR*		
IRELAND	Any points beyond Shannon	DUB-SNN*	None	
ITALY	1) Between Italy and intermediate pts in Ireland, UK, France, FRG Switzerland, Portugal, Spain, and 2) Between Rome and beyond pts in Greece, Turkey, Lebanon, Israel, Syria, Egypt, Saudi Arabia, Iran, Pakistan, India, Sri Lanka, Burma, Thailand, Malaysia, Cambodja, Vietnam, PR China, Hong Kong	ROM-ATH ROM-PAR ROM-CAI ROM-IST	Intermediate pts in France or Spain, Ireland or Portugal, UK, and pt in Canada	
LUXEMBOURG	None	None	None	None
NETHERLANDS	Any intermediate and beyond pts	AMS-STR AMS-HAM	Montreal- Houston	

(*) online conex/stpvr trf only

PORTUGAL	Beyond pts on Med. islands and in countries bordering Med. sea, Africa North of Equator, Kenya, Uganda, Tanzania, Near/Middle/Far East	LIS-BCN	1) Between an intermediate pt in Canada and Los Angeles 2) Between Miami and beyond pts in Caribbean/ Centr. America or between San Juan and Caracas/ beyond pts in countries on the west coast of South America
SCANDINAVIAN COUNTRIES	Any intermediate and beyond pts	OSL-HEL CPH-STO OSL-STO CPH-LON*	1) Anchorage-Tokyo 2) Between intermediate pts in part of FRG, UK, Ireland, Iceland Azores, Canada (Labrador, Newfoundland, Quebec) and alternate terminal pts New York and Chicago
SPAIN	1) Between Azores/Lisbon and Madrid/Barcelona 2) Between Madrid/Barcelona and pts in South of France Italy, Greece, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Uganda, Kenya, Tanzania, Turkey, Israel, Lebanon, Jordan, Iraq, Iran, Syria, Saudi Arabia, Arabian Peninsula, Afghanistan, Pakistan, India	BCN-LIS	Between San Juan and pts in Haiti Jamaica Mexico Guatamala Honduras Nicaragua El Salvador Costa Rica Panama Trinidad Curacco Venezuela Colombia Equador Peru Bolivia Chili

(*) online conex trf only

UK

- 1) Between London and Glasgow/
Prestwick on the one hand
and Frankfurt, Berlin, Hamburg
and Munich on the other
LON-FRA
LON-HAM
LON-MUC
LON-BER
LON-CPH*

- 2) Prestwick-Oslo
- 3) Between London and
Turkey, Lebanon, Syria, Iran,
Pakistan, New Delhi, Calcutta,
Thailand and Japan
- 4) Prestwick-Shannon

- 1) Between Boston, Chicago, Dallas, Detroit, New York
Philadelphia and Washington
on the one hand
and Canada on the other
DET-YMQ
TPA-BDA
ANC-OSA
ANC-TYO
ORL-BDA
- 2) Between Boston, Detroit, New York,
Philadelphia, and Washington on
the one hand
and Mexico City on the other
- 3) Between Atlanta and San Juan
on the one hand
and Venezuela, Colombia & Peru
on the other
- 4) Between San Juan and other pts in
S. America
- 5) Between Anchorage and Japan

(*) online conex trf only

Source: AEA, ABC - August 1991

TABLE I

5TH FREEDOM OPERATIONS IN THE EC AUGUST 1991

<u>ROUTE</u>	<u>CARRIER</u>
BCN-LIS	PA
BER-BRU	TW
BER-HAM	PA
BER-HAJ	PA
BER-LON	UA
BER-NUE	PA
BER-GWT	PA
COP-LON	DL (int'l online connections traffic only)
PAR-ATH	TW (online connections traffic only)
PAR-MUC	TW (online connections traffic only)
PAR-ROM	TW
FRA-ATH	PA (online connections/stopover traffic only)
FRA-LON	UA, TW
LON-HAM	UA
LON-MUC	UA
DUB-SNN	DL (online connections/stopover traffic only)
STR-AMS	DL (online connections/stopover traffic only)
STR-FRA	PA (online connections/stopover traffic only)
HAM-AMS	PA
ATH-ROM	TW

20 ROUTES, 4 CARRIERS

US AIRLINES OPERATING SERVICES FROM EUROPEAN AIRPORTS
(excluding 5th freedom operations within the EC)

<u>Route</u>	<u>Carrier</u>
BEG-FRA	PA
BEG-VIE	PA
BEG-BUH	PA
BRU-GVA	TW
BUH-FRA	PA
BUD-FRA	PA (online connections/stopover traffic only)
BUD-VIE	PA
ROM-CAI	TW
DBV-VIE	PA
FRA-VIE	TW
FRA-ANK	PA
FRA-BOM	PA
FRA-DEL	PA
FRA-DBV	PA
FRA-IST	PA

FRA-KHI	PA
FRA-KRK	PA
FRA-LED	PA
FRA-MOW	PA
FRA-PRG	PA
FRA-VIE	TW
FRA-NBO	PA
FRA-RUH	PA
FRA-WAW	PA
OSL-HEL	PA
OSL-STO	PA
PAR-GVA	TW
PAR-TLV	TW
PAR-ZRH	TW
STO-COP	TW
IST-ROM	TW
STR-DBV	PA
BUC-BEG	PA

33 Routes

2 Carriers

Airline Designations

AA : American Airlines
AF : Air France
AI : Air India
AM : Aeromexico
AY : Finnair
AZ : Alitalia
BA : British Airways
CO : Continental Airlines
DL : Delta Airlines
EI : Aer Lingus Plc
FF : Tower Air
FI : Icelandair
IB : Iberia
IW : Minerve
JL : Japan Airlines
KL : KLM
KU : Kuwait Airways
LH : Lufthansa
LT : LTU
LY : El Al Israel Airlines
NW : Northwest
NZ : Air New Zealand
OA : Olympic
PA : Pan Am
PK : Pakistan International
QN : Air Outre Mer
RJ : Royal Jordanian
RO : Tarom
SK : SAS
SN : Sabena
SU : Aeroflot
TK : Turkish Airlines
TP : TAP
TW : TWA
UA : United Airlines
US : USAir
UT : UTA
VS : Virgin Atlantic Airways

C I T Y C O D E S

ABQ: Albuquerque
AMS: Amsterdam
ANC: Anchorage
ANK: Ankara
ANU: Antigua
ATH: Athens
ATL: Atlanta
AUS: Austin
BCN: Barcelona
BDA: Bermuda
BEG: Belgrade
BER: Berlin
BNA: Nashville
BOM: Bombay
BOS: Boston
BRU: Brussels
BUD: Budapest
BUH: Bucharest
BWI: Baltimore
CAI: Cairo
CGN: Cologne
CHI: Chicago
CLE: Cleveland
CLT: Charlotte
COS: Colorado
CPH: Copenhagen
CVG: Cincinnati
DAY: Dayton
DBV: Dubrovnik
DEN: Denver
DFW: Dallas FTW
DTT: Detroit
DUB: Dublin
DUS: Dusseldorf
ELP: El Paso
FLL: Fort Lauderdale
FMY: Fort Myers
FRA: Frankfurt
GLA: Glasgow
GOT: Gothenburg
GSP: Greenville
GVA: Geneva
GWT: Westerland
HAJ: Hannover
HAM: Hamburg
HEL: Helsinki
HNL: Honolulu
HOU: Houston
IND: Indianapolis
IST: Istanbul
JAX: Jacksonville
JJY: Julianehaab
KHI: Karachi
KRK: Krakow
LAS: Las Vegas
LAX: Los Angeles
LED: Leningrad
LIS: Lisbon
LON: London
LUX: Luxembourg

LYS: Lyon
MAD: Madrid
MAN: Manchester
MEM: Memphis
MEX: Mexico
MKC: Kansas City
MKE: Milwaukee
MIA: Miami
MOW: Moscow
MSP: Minneapolis
MSY: New Orleans
MUC: Munich
MXP: Milan
NBO: Nairobi
NCE: Nice
NUE: Nuremberg
NYC: New York
OKC: Oklahoma City
ORF: Norfolk
ORL: Orlando
OSA: Osaka
OSL: Oslo
PAR: Paris
PBI: W. Palm Beach
PDL: Ponta Delgada
PHL: Philadelphia
PHX: Phoenix
PIT: Pittsburgh
POR: Portland OR
PRG: Prague
RDU: Raleigh
REK: Reykjavik
ROM: Roma
RUH: Riyadh
SAN: San Diego
SAT: San Antonio
SEA: Seattle
SFO: San Francisco
SJC: San Jose
SJO: San Jose, Costa Rica
SJU: San Juan
SLC: Salt Lake City
SNN: Shannon
SRQ: Sarasota
STL: St. Louis
STO: Stockholm
STR: Stuttgart
SXM: Saint Maarten
TER: Terceria
TLV: Tel Aviv
TPA: Tampa
TUL: Tulsa
TUS: Tucson
TYO: Tokyo
VCE: Venice
VIE: Vienna
WAS: Washington
WAW: Warsaw
YMQ: Montreal
ZRH: Zurich

Annex V

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

Annex V

AGREEMENT BETWEEN

ON AIR TRANSPORT

The Government of and
Government, hereinafter referred to as the "Contracting
Parties",

Being parties to the Convention on International Civil
Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day
of December, 1944,

Desiring to promote their mutual relations in the field of
civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to
the said Convention, for the purpose of establishing air
services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of _____, the Minister for _____ and, in the case of _____ the _____ Minister for _____ or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (e) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

ARTICLE 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.
2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement, are in force in respect of such services.
5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
 - (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are

essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 4

Capacity

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.
2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in good time upon the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.
3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.
5. Subject to the provisions of this Article, no schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.
2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.
7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

ARTICLE 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.
4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.
5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures, as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.
3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:
 - (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than simplified control.
7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and

regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

ARTICLE 15

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of

receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations.

ARTICLE 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

ARTICLE 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into Force

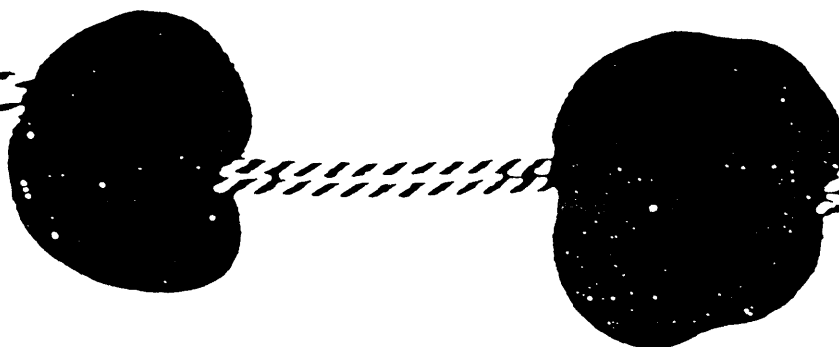
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at this day of each in
the English and languages, both texts being equally
authentic.

FOR THE GOVERNMENT

FOR THE
GOVERNMENT



ANNEX

- A. The airline(s) designated by _____ shall
be entitled to operate scheduled air services in both
directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- B. The airline(s) designated by _____
shall be entitled to operate scheduled air
services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- C. Any intermediate points may be served by the designated
airlines of each Contracting Party without exercising Fifth
Freedom traffic rights.

- D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party
may exercise fifth freedom rights initially at
_____ on a route between both countries, provided
that such rights are available to the airlines of both
Contracting Parties.

- (2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points
may be agreed upon by the aeronautical authorities of
the two Contracting Parties.

FICHE FINANCIERE

VOLET 1 : IMPLICATIONS FINANCIERES

1. Intitulé de l'action : Préparation en vue des négociations avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation civile

2. Lignes budgétaires concernées : Article B2-704

3. Base légale : Article 113 du Traité
La banque de données est proposée dans le cadre de la communication au Conseil relative aux relations avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation (COM ...)

4. Description de l'action

4.1. Objectifs spécifiques de l'action

La création d'une banque de données concernant les activités aéronautiques dans la Communauté et entre la Communauté et les pays tiers. Les informations contenues dans cette banque de données doivent permettre à la Communauté d'assumer ses responsabilités en ce qui concerne les relations extérieures dans le domaine de l'aviation, et en particulier d'élaborer les directives de négociations nécessaires.

Seront notamment stockées dans cette banque de données :

- les informations relatives aux droits échangés dans le cadre d'accords bilatéraux conclus entre les Etats membres de la Communauté et les pays tiers dans le domaine de l'aviation;
- une synthèse des accords bilatéraux, mémorandums d'accords et autres documents officiels.

4.2. Durée

Mise en place de la banque de données (un an), suivie d'une mise à jour régulière.

4.3. Population visée par l'action

Administrations nationales, transporteurs aériens, aéroports, Commission.

5. Classification de la dépense ou des recettes

5.1. DNO

5.2. CND

5.3. Néant

6. Quelle est la nature de la dépense ou des recettes

6.1. Subvention à 100 % : oui

6.2. Subvention pour cofinancement avec d'autres sources du secteur public et/ou privé : non

6.3. Bonification d'intérêt : non

6.4. Autres : non

6.5. En cas de réussite économique de l'action, un remboursement partiel ou total de l'apport financier communautaire est-il prévu ?
Non

6.6. L'action proposée implique-t-elle une modification du niveau des recettes ? Si oui, de quelle nature est la modification et quel type de recette est visé ?
Non

7. Incidence financière sur les crédits d'intervention (partie B du budget)

7.1. Indiquez le mode de calcul du coût total de l'action

Les coûts ont été estimés sur la base d'une expérience précédente de mise en place d'une base de données dans le domaine statistique.

7.3. Echancier indicatif des crédits d'engagement et de paiement

- Engagement : 1993 : 500 000 écus (déjà inscrits dans l'avant-projet de budget préliminaire)

**- Paiement : 1993 : 250 000 écus
1994 : 200 000 écus**

8. Quelles sont les dispositions anti-fraude prévues dans la proposition d'action ?

Dispositions normalement prévues par la Commission dans pareil cas

**VOLET 2 : DEPENSES ADMINISTRATIVES
(PARTIE A DU BUDGET)**

1. L'action proposée implique-t-elle une augmentation du nombre d'effectifs de la Commission ?
Si oui, de combien ?

Oui

L'activité sera assurée par le personnel de l'unité VII/C.1 (celui-ci devra cependant être renforcé en fonction de la durée et de la portée de la période de transition adoptée par le Conseil).

2. Indiquez le montant des dépenses de fonctionnement et de personnel générées par la proposition
Explicitez le mode de calcul

Le renforcement des effectifs entraînera une redistribution des tâches au sein de la DG VII et des dépenses administratives pour frais de missions et de réunions.

VOLET 3 : ELEMENTS D'ANALYSE COUT-EFFICACITE

1. Objectifs et cohérence avec la programmation financière

- 1.1. Objectif(s) spécifique(s) de l'action proposée. Il doit être quantifié (dans la mesure du possible) et présenté pour chacune des années concernées s'il s'agit d'une action pluriannuelle.

La mise en place d'une politique extérieure dans le domaine de l'aviation constitue l'une des clés de voûte du marché intérieur.

La négociation de très nombreux accords avec les pays tiers ne peut se fonder sur une seule et même procédure dans l'ensemble de la Communauté. Les propositions nécessaires ont été adoptées par la Commission et soumises au Conseil. Aux termes de ces propositions, il appartient à la Commission d'élaborer des directives de négociations. Toutefois, elle ne peut assumer cette responsabilité que si elle dispose d'informations actualisées et facilement accessibles. La banque de données proposée fournira ces informations.

- 1.2. L'action est-elle prévue dans la programmation financière de la DG pour les années concernées ?

On se reportera à la fiche financière APB 1993.

- 1.3. Indiquez à quel objectif plus général défini dans la programmation financière de la DG correspond l'objectif de l'action proposée

Préparation en vue de la négociation d'accords internationaux dans le domaine des transports.

2. Justification de l'action

2.1. Justification de l'action choisie par rapport à une alternative qui permettrait d'atteindre les mêmes objectifs. La justification doit se baser notamment sur trois critères :

- a) Coût :** en l'absence d'une banque de données, la Commission devrait réclamer les informations au cas par cas. De plus, il serait très difficile pour la Communauté de progresser dans le domaine concerné.
- b) Effets dérivés (impact au-delà des objectifs spécifiques) :** la mise en place de la banque de données ainsi que son fonctionnement permettront à la Commission de disposer des informations nécessaires pour élaborer les directives de négociations.
- c) Effet multiplicateur (capacité de mobilisation d'autres sources de financement) :** aucun effet multiplicateur.

3. Suivi et évaluation de l'action

3.1. Indicateurs de performance sélectionnés

Disponibilité immédiate de l'information

3.2. Modalités et périodicité de l'évaluation prévues

Mensuelles et ad hoc

3.3. Principaux facteurs d'incertitude pouvant affecter les résultats spécifiques de l'action

Coopération des Etats membres en ce qui concerne la fourniture des informations

COM(92) 434 final

DOCUMENTS

FR

11 07

N° de catalogue : CB-CO-92-464-FR-C

ISBN 92-77-48531-0
