

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

11 April 1988

Doc. 5874

REPORT

on European air transport policies
(Rapporteur : Mr BJÖRCK)

I. Draft resolution

presented by the Committee on Economic Affairs
and Development¹

The Assembly,

1. Having regard to the report on European air transport policies (Doc. 5874);
2. Recalling its Resolution 879 (1987) on aviation security and safety;
3. Considering the need to liberalise European air transport progressively, notably in the context of the 1992 target to create a single market in the European Community, and the need to dismantle obstacles to transport at wider European level;
4. Welcoming the signing, within the European Civil Aviation Conference (ECAC), in 1987 of the international agreements on "the procedure for the establishment of tariffs for intra-European scheduled air services" and "on the sharing of capacity on intra-European scheduled air services", introducing a greater degree of competition and flexibility in European air transport;
5. Welcoming also the liberalisation measures adopted by the Council of the European Communities on 14 December 1987 in the areas of fares, capacity and market access, which constitute significant progress towards a more competitive,

1. a. Unanimously adopted by the committee on 14 March 1988.

Members of the committee: MM. Debétaz (*Chairman*), Unland (*Alternate: Kittelmann*), Valleix (*Vice-Chairmen*), Aarts, Albert, De Arespachaga, Arnalds, Blenk, Cannata, Capanna, Carvalhas, Close, Declercq, Erdem, Ewing, Frendo, Gassner (*Alternate: Hassler*), Georgakopoulos, Goerens, Mrs Herfkens, MM. Hatzigakis, Hesele, Hitschler, Holtz, Hyland, Jessel, Johnsen, Miville, Nørgaard, Pettersson, Pinto, Portier, Ruet, Sinesio, Stewart (*Alternate: Dame Peggy Fenner*), Taner, Mrs Af Ugglas (*Alternate: Mr Björck*).

N.B. The names of those members who were present at the meeting are printed in italics.

b. See 1st Sitting, 2 May 1988 (adoption of the draft resolution as amended), and Resolution 896.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

11 avril 1988

Doc. 5874

RAPPORT

sur les politiques européennes de transport aérien
(Rapporteur : M. BJÖRCK)

I. Projet de résolution

présenté par la commission des questions économiques
et du développement¹

L'Assemblée,

1. Compte tenu du rapport sur les politiques européennes de transport aérien (Doc. 5874);
2. Rappelant sa Résolution 879 (1987) relative à la sûreté et à la sécurité de l'aviation;
3. Considérant qu'il faut libéraliser progressivement le transport aérien européen, notamment dans le contexte de l'objectif 1992 de création d'un marché unique de la Communauté européenne, et supprimer les obstacles à l'établissement d'un transport au niveau européen élargi;
4. Se félicitant de la signature en 1987, au sein de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), des accords internationaux «sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens» et «relatifs au partage de la capacité sur les services aériens réguliers intra-européens», introduisant une plus grande concurrence et une plus grande souplesse dans le transport aérien européen;
5. Se félicitant également des mesures adoptées le 14 décembre 1987 par le Conseil des Communautés européennes dans les domaines des tarifs, de la capacité et de l'accès au marché, qui marquent un important progrès en direction d'un

1. a. Adopté à l'unanimité par la commission le 14 mars 1988.

Membres de la commission: MM. Debétaz (*Président*), Unland (*Remplaçant: Kittelmann*), Valleix (*Vice-Présidents*), Aarts, Albert, De Arespachaga, Arnalds, Blenk, Cannata, Capanna, Carvalhas, Close, Declercq, Erdem, Ewing, Frendo, Gassner (*Remplaçant: Hassler*), Georgakopoulos, Goerens, M^{me} Herfkens, MM. Hatzigakis, Hesele, Hitschler, Holtz, Hyland, Jessel, Johnsen, Miville, Nørgaard, Pettersson, Pinto, Portier, Ruet, Sinesio, Stewart (*Remplaçant: Dame Peggy Fenner*), Taner, M^{me} Af Ugglas (*Remplaçant: M. Björck*).

N.B. Les noms des membres qui ont participé à la réunion sont indiqués en italique.

b. Voir 1^{re} séance, 2 mai 1988 (adoption du projet de résolution amendé), et Résolution 896.

flexible and efficient system of European air transport ;

6. Expressing its concern that Europe should not be divided into two or more regulatory systems, and hopes that a liberal and efficient organisation of air transport, in the best interest of users, can be achieved at the level of ECAC and Council of Europe member states ;

7. Being of the opinion that liberalisation measures should not entail mergers that would allow uncompetitive dominance by a small number of national carriers ;

8. Having regard to the increase in European air transport which will be generated by more flexible European air transport policies and the gradual creation of a European economic space ;

9. Considering that, in a more dynamic and efficient European air transport system, a larger role should be attributed to regional airlines, in order to ensure better air services between regional centres and between the latter and major airports (feeder function) ;

10. Noting the current tendency of airlines in Europe and elsewhere to pool their computer reservation systems into a few worldwide networks, and stressing the need for appropriate guidelines for their operation so as to ensure objective and fair service to passengers ;

11. Having regard also to the problems of airport and air space congestion which call for forward-looking policies with a view to avoiding saturation, delays and inefficiency,

12. Calls on the Council of Europe and ECAC member states :

i. if they have not yet done so, to sign and ratify the international agreements concluded within ECAC to which reference is made in paragraph 4 above ;

ii. to pursue their efforts to liberalise air transport policies in respect of tariffs, market access and capacity rules, notably on the occasion of the planned reappraisal of the ECAC agreements on tariffs and capacity sharing concluded in 1987 ;

iii. to foster co-operation between the European Communities and ECAC with a view to extending the Communities' decisions adopted in 1987 concerning fares, capacity and market access

système de transport aérien européen plus concurrentiel, plus souple et plus efficace ;

6. Exprimant son souhait que l'Europe ne se trouve pas divisée en deux systèmes de réglementation voire davantage, et l'espoir qu'une organisation libérale et efficace du transport aérien, servant au mieux les intérêts des usagers, puisse se réaliser au niveau des Etats membres de la CEAC et du Conseil de l'Europe ;

7. Estimant que les mesures de libéralisation ne devraient pas englober des fusions qui permettraient l'établissement d'un marché non concurrentiel dominé par un petit nombre de compagnies nationales ;

8. Eu égard au fait que des politiques de transport aérien plus souples et la création progressive d'un espace économique européen engendreront un développement du transport aérien européen ;

9. Considérant que, dans un système de transport aérien européen plus dynamique et plus efficace, il convient d'attribuer un plus grand rôle aux compagnies régionales, afin d'assurer de meilleurs services entre les centres régionaux et entre ces centres et les grands aéroports (fonction de desserte) ;

10. Observant en Europe et ailleurs la tendance actuelle des lignes aériennes à grouper leurs systèmes de réservation informatisés en un petit nombre de réseaux mondiaux, et soulignant la nécessité de soumettre le fonctionnement de ces systèmes à des lignes directrices appropriées afin d'assurer aux passagers un service objectif et équitable ;

11. Eu égard également aux problèmes posés par l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien qui nécessitent des politiques axées sur l'avenir visant à éviter la saturation, les retards et l'inefficacité,

12. Invite les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC :

i. dans la mesure où ils ne l'ont pas encore fait, à signer et ratifier les accords internationaux conclus au sein de la CEAC et cités au paragraphe 4 ci-dessus ;

ii. à poursuivre leurs efforts pour libéraliser les politiques de transport aérien pour ce qui est des tarifs, de l'accès au marché et des règles relatives à la capacité, notamment à l'occasion de la réévaluation prévue des accords de la CEAC sur les tarifs et le partage de la capacité conclus en 1987 ;

iii. à encourager la coopération entre les Communautés européennes et la CEAC afin d'étendre aux Etats de la CEAC les décisions de la Communauté relatives aux tarifs, à la capacité et à l'accès au marché adoptées en 1987, et d'éviter une

to ECAC states, and to avoid a division of Europe into different regulatory systems ;

iv. to adopt policies which allow regional airlines to enter routes as freely as possible or to create new routes, and to see to it that discriminatory measures or practices *vis-à-vis* such airlines are removed ;

v. to intensify their efforts to better harmonise and co-ordinate air traffic control in Europe, and to strengthen and, where necessary, adapt the role of Eurocontrol, so as to ensure the most cost-effective use of facilities and efficient co-operation between European countries in the management of air control ;

vi. to support ECAC's work to develop — in close co-operation with the relevant airline and air passengers' organisations — appropriate guidelines for the operation of and competition between computer reservation systems with a view to establishing fair, non-discriminatory and objective criteria guaranteeing their operation in the public interest ;

vii. to promote greater aviation security and safety on the lines of Assembly Resolution 879, thereby paying special attention to the need to work within ECAC and the International Civil Aviation Organisation (ICAO) for the harmonisation of safety measures at international level ;

13. Invites the International Air Transport Association (IATA) to strengthen its co-operation with airline passengers' organisations, in order to improve existing unsatisfactory regulations and practices in respect of denied boarding, accident compensation and cabin safety.

II. Explanatory memorandum

by Mr BJÖRCK

I. Introduction

1. In April 1985, the Committee on Economic Affairs and Development presented its last report on European air transport policies (Doc. 5383). In Resolution 839 adopted on the basis of this report the Assembly called, *inter alia*, for a more consumer-oriented European air transport system, for easier market access for airlines to European routes, for a relaxation of restrictions on charter prices and for a better integration of European air traffic control.

2. In July 1985, following another report (Doc. 5429) by our committee, the Standing Com-

division de l'Europe en différents systèmes de réglementation ;

iv. à adopter des politiques permettant aux compagnies aériennes régionales d'accéder aussi librement que possible aux liaisons aériennes ou d'en créer de nouvelles, et à veiller à ce que soient supprimées les mesures ou pratiques discriminatoires *vis-à-vis* de ces compagnies ;

v. à intensifier leurs efforts pour mieux harmoniser et coordonner le contrôle du trafic aérien en Europe, et à renforcer, et le cas échéant adapter, le rôle d'Eurocontrol, afin d'assurer l'emploi le plus rentable des équipements et la coopération la plus efficace entre les pays européens dans la gestion du contrôle aérien ;

vi. à aider la CEAC à élaborer — en étroite coopération avec les compagnies aériennes et les associations de passagers concernées — des lignes directrices appropriées relatives à l'exploitation des systèmes de réservation informatisés et à la concurrence entre ces systèmes, afin d'établir des critères équitables, non discriminatoires, et objectifs, destinés à garantir leur utilisation dans l'intérêt du public ;

vii. à promouvoir une sûreté et une sécurité plus grandes de l'aviation dans l'esprit de la Résolution 879 de l'Assemblée, c'est-à-dire en prêtant une attention particulière à la nécessité d'œuvrer au sein de la CEAC et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue d'harmoniser les mesures de sécurité au niveau international ;

13. Invite l'Association du transport aérien international (IATA) à intensifier sa coopération avec les associations de passagers des compagnies aériennes afin d'améliorer les règles et les pratiques peu satisfaisantes en vigueur actuellement concernant le refus d'embarquement, le dédommagement en cas d'accident et la sécurité dans l'habitacle.

II. Exposé des motifs

par M. BJÖRCK

I. Introduction

1. La commission des questions économiques et du développement a présenté en avril 1985 son dernier rapport sur les politiques de transport aérien en Europe (Doc. 5383). Dans la Résolution 839 adoptée sur la base de ce rapport, l'Assemblée a préconisé notamment un système de transport aérien plus orienté vers le consommateur et facilitant l'accès des compagnies aériennes aux routes européennes, une élimination des restrictions tarifaires imposées aux transports par charters et une meilleure intégration du contrôle européen du trafic aérien.

2. A la suite d'un autre rapport (Doc. 5429) de notre commission, la Commission Permanente

mittee adopted Recommendation 1010 on aviation security, calling for a strengthening of international co-operation against terrorism and the creation of a special *ad hoc* body, open to all ministers competent in matters relating to terrorism, which would be entrusted with the task of carrying out concrete and relentless action.

3. Our committee presented a more detailed report on the issues of aviation security and safety (Doc. 5752) to the Standing Committee on 1 July 1987. Acting on behalf of the Assembly, the Standing Committee adopted Resolution 879 (1987) proposing a number of measures in respect of security and safety to be taken by the Council of Europe member states and the international organisations concerned.

4. The present report will review the main developments in European air transport since the 12th Triennial Session of ECAC held in June 1985 at the Council of Europe. It is my intention to focus in particular on the liberalisation of air transport, consumer interests, including computer reservation systems, and problems affecting airports.

II. Towards greater liberalisation of European air transport

a. At the level of ECAC

5. Unmistakably, Assembly Resolution 839 had some influence on ECAC's policy towards a more flexible air transport policy. At its 12th Triennial Session, held in June 1985, ECAC adopted a policy statement on intra-European air transport presenting its views on the main policy issues facing intra-European air transport. This text called for greater flexibility with regard to market access and rules on capacity offered on routes and greater tariff-setting freedom for airlines.

6. The ECAC policy statement can be considered as a major step forward in the seemingly long process towards greater competition in European air transport. Although the statement is a carefully worded compromise emphasising that changes in air transport policy should be evolutionary rather than disruptive, it marked the start of intensive work in ECAC to implement the new policy.

7. As a first practical follow-up to Resolution 839 and the policy statement, ECAC developed two new international agreements introducing a measure of liberalisation into intra-European

a adopté en juillet 1985 la Recommandation 1010 relative à la sécurité de l'aviation qui demandait un renforcement de la coopération internationale contre le terrorisme et la création d'un organe *ad hoc*, ouvert à tous les ministres chargés de la lutte contre le terrorisme, spécialement chargé de mener une action concrète et sans relâche.

3. Notre commission a présenté à la Commission Permanente le 1^{er} juillet 1987 un rapport plus approfondi sur les questions de sûreté et de sécurité de l'aviation (Doc. 5752). Agissant au nom de l'Assemblée, la Commission Permanente a adopté la Résolution 879 (1987) proposant un certain nombre de mesures en matière de sûreté et de sécurité à prendre par les Etats membres du Conseil de l'Europe et les organisations internationales compétentes.

4. Le présent rapport passera en revue les principaux faits nouveaux en matière de transport aérien européen depuis la 12^e Session triennale de la CEAC tenue en juin 1985 au Conseil de l'Europe. Je me propose de traiter en particulier de la libéralisation du transport aérien, des intérêts des consommateurs, y compris dans l'optique des systèmes de réservation informatisés, et des problèmes relatifs aux aéroports.

II. Vers une plus grande libéralisation du transport aérien européen

a. Au niveau de la CEAC

5. La Résolution 839 de l'Assemblée a sans nul doute exercé une influence sur la politique d'assouplissement du transport aérien adoptée par la CEAC. Lors de sa 12^e Session triennale, qui s'est tenue en juin 1985, la CEAC a adopté une déclaration de politique relative au transport aérien intra-européen dans laquelle elle a présenté ses points de vue sur les questions principales qui touchent les transports aériens européens. Ce texte préconisait une plus grande souplesse de l'accès au marché et des règles relatives à la capacité offerte sur les routes ainsi qu'une plus grande liberté de fixation des tarifs pour les compagnies aériennes.

6. On peut considérer la déclaration de politique de la CEAC comme un grand pas en avant vers l'intensification de la concurrence dans le transport aérien européen qui semble devoir être un processus de longue haleine. Bien que cette déclaration soit un compromis soigneusement pesé dans lequel il est souligné que les changements apportés dans la politique du transport aérien doivent être progressifs plutôt que brutaux, elle a marqué le début d'un travail intensif au sein de la CEAC pour mettre en œuvre la nouvelle politique.

7. Les premières suites pratiques données à la Résolution 839 et à la déclaration de politique de la CEAC ont été deux accords internationaux introduisant une certaine libéralisation dans les

scheduled air fares and into the sharing of capacity on intra-European scheduled air services.

8. These agreements were presented to our committee on 31 August 1987 by the President of ECAC, Mr Detlef Winter. The principal features of the tariff agreement are :

a. in future, an airline may file its proposed tariffs individually, without the need, as heretofore, to engage in consultations with other airlines ;

b. two zones of tariff flexibility are established: for discount and deep-discount fares, respectively. Fares which meet the requirements of the respective zones are automatically approved. The discount zone incorporates a range from 90% to 65% of a reference price (the normal economy class fare) and the deep-discount zone extends from 65% to 45% of the reference price. Appropriate and relatively standard fares conditions are set down for each zone ;

c. an extra element of flexibility (a type of third zone) for deep-discount type fares, already approved bilaterally at levels below the floor of the deep-discount zone ;

d. a quick and simplified arbitration scheme to resolve disputes on fares has been established, the most important element of which is the unilateral right by a Party to the agreement to go to arbitration.

9. The principal features of the other agreement, which is the first ever in Europe on capacity sharing, are :

a. signatory states may no longer insist on a rigid 50/50 sharing by their airlines of total capacity offered in bilateral markets ;

b. a three-year experimental zone of flexibility is established, in the first two years of which airlines will be free, without possibility of regulatory intervention, to offer up to a 55% share of the total capacity on a bilateral basis. In the third year, an airline which had reached the 55% upper limit shall at least be automatically entitled to an extra one percentage point in capacity share. A review of the progress of the first two years of the experiment may, in fact, lead to greater flexibility than the one percentage point being applied in the third year ;

c. inter-airline consultations on capacity-sharing may be permitted but cannot be made mandatory by any Party to the agreement.

10. On balance, the agreements reflect a change of spirit and constitute a marked progress towards greater flexibility in respect of tariffs and capacity but they are not likely to provoke revol-

tarifs aériens des vols réguliers intra-européens et dans le partage de la capacité sur les lignes régulières intra-européennes.

8. M. Detlef Winter, président de la CEAC, a présenté ces accords à notre commission le 31 août 1987. Les principaux éléments de l'accord tarifaire sont les suivants :

a. à l'avenir, une compagnie aérienne pourra déposer ses propositions tarifaires individuellement, sans être obligée, comme jusqu'à présent, de consulter d'autres compagnies ;

b. il est institué deux zones de flexibilité tarifaire: à tarifs réduits, et à tarifs très réduits, respectivement. Les tarifs qui répondent aux conditions de ces zones respectives bénéficient de l'approbation automatique. La zone à tarifs réduits couvre une plage allant de 90 à 65 % d'un prix de référence (le tarif économique normal) et la zone à tarifs très réduits s'étend de 65 à 45 % du prix de référence. Des conditions tarifaires appropriées et relativement normalisées sont associées à chaque zone ;

c. un facteur de flexibilité supplémentaire (une sorte de troisième zone) pour des tarifs de type très réduit bénéficiant déjà de l'approbation bilatérale, au-dessous du plancher de la zone à tarifs très réduits ;

d. un système d'arbitrage rapide et simplifié pour le règlement des différends tarifaires a déjà été établi, dont l'élément le plus important est le droit unilatéral d'une Partie à l'accord de recourir à l'arbitrage.

9. Les principaux éléments de l'autre accord, 1^{er} Accord européen sur le partage de la capacité, sont les suivants :

a. un Etat signataire ne peut plus exiger un partage strict 50/50, au profit de sa compagnie aérienne, de la capacité totale offerte sur les marchés bilatéraux ;

b. une zone de flexibilité expérimentale est fixée pour trois ans, les compagnies aériennes étant libres d'offrir, sans intervention réglementaire, jusqu'à 55 % de la capacité totale sur une base bilatérale, pour les deux premières années. La troisième année, une compagnie qui aurait atteint la limite supérieure de 55 % aura droit automatiquement à au moins un point de pourcentage supplémentaire de la capacité. Un bilan des deux premières années d'expérience pourrait déboucher en fait sur une plus grande flexibilité de ce pourcentage pour la troisième année ;

c. les consultations intercompagnies sur le partage de la capacité peuvent être autorisées mais ne sauraient être rendues obligatoires par une Partie à l'accord.

10. Tout bien considéré, ces accords reflètent toutefois un changement d'esprit et marquent un net progrès dans le sens d'une plus grande souplesse en matière de tarifs et de capacité mais ils

utionary changes. ECAC has opted for an evolutionary path towards greater competition in air transport in Europe rather than for revolutionary changes. Another positive point is that, within a trial period of three years, an appraisal of the schemes in the annexes to the agreements shall be made under the auspices of ECAC. After a period of eighteen months after the agreements have come into force, proposals may be made by any member state with the object of providing for greater flexibility in the tariff and capacity-sharing scheme, if considered useful and necessary.

11. At a diplomatic conference held during ECAC's 16th Intermediate Session in June 1987, both agreements were opened for signature. Fourteen ECAC countries have so far signed the tariffs agreement: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, the Federal Republic of Germany, Greece, Italy, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland and Yugoslavia. Ten have signed the capacity-sharing agreement: Belgium, Denmark, Finland, France, the Federal Republic of Germany, Italy, Norway, Spain, Sweden and Switzerland. Both agreements will come into force thirty days after five signatory states have deposited their instrument of ratification or notifications of approval or acceptance. Austria, Finland and France have ratified the tariffs agreement, while Finland and France have ratified the capacity agreement.

12. Before these agreements were opened for signature, a meeting of member states of the European Community was held. It was then agreed that any member state which signed either of the agreements should at the same time sign a declaration to the effect that their provisions could not prevail over Community law as regards relations between Community countries.

13. With regard to air transport between Europe and the United States, the ECAC/United States Memorandum of Understanding on North Atlantic pricing was renewed in February 1987 for a period of two years effective from 1 April 1987. This memorandum, apart from some adjustments, notably of reference fares and zones, retains the general provisions of the earlier undertakings. An important change was the inclusion of a new article giving formal recognition to the fact that the memorandum of understanding can be used to discuss non-tariff issues of common concern. The memorandum is applicable to designated "city-pairs" between sixteen ECAC member states¹ and the United States. It provides for zones of tariff flexibility on the lines of those now adopted by the

1. Belgium, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom and Yugoslavia.

ont peu de chances de provoquer des changements révolutionnaires. La CEAC a choisi de s'acheminer progressivement vers une concurrence accrue dans le transport aérien en Europe plutôt que vers des changements révolutionnaires. Un autre aspect positif est qu'au cours d'une période d'essai de trois ans une évaluation des systèmes prévus dans les annexes sera effectuée sous les auspices de la CEAC. A l'issue d'une période de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur des accords tout Etat membre pourra présenter des propositions visant à assurer, s'il le juge utile et nécessaire, une plus grande souplesse dans le système de tarifs et de partage de la capacité.

11. Les deux accords ont été ouverts à la signature lors d'une conférence diplomatique tenue au cours de la 16^e Session intermédiaire de la CEAC en 1987. Quatorze pays de la CEAC ont signé jusqu'à présent l'accord sur les tarifs: l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la République Fédérale d'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie. Dix pays ont signé l'accord sur le partage de la capacité: la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie, la Norvège, l'Espagne, la Suède et la Suisse. Les deux accords entreront en vigueur trente jours après que cinq Etats signataires auront déposé leur instrument de ratification ou auront notifié leur approbation ou leur acceptation. L'Autriche, la Finlande et la France ont ratifié l'accord tarifaire, tandis que la Finlande et la France ont ratifié l'accord sur le partage de capacité.

12. Les Etats membres de la Communauté européenne se sont réunis avant l'ouverture de ces accords à la signature. Ils ont décidé que tout Etat membre qui signerait l'un ou l'autre des accords devrait en même temps signer une déclaration au sens de laquelle les dispositions des accords ne pourraient pas prévaloir sur le droit communautaire pour ce qui est des relations entre les pays de la Communauté.

13. En ce qui concerne les transports aériens entre l'Europe et les Etats-Unis, le Mémoire d'intention CEAC/Etats-Unis sur la tarification dans l'Atlantique Nord a été reconduit en février 1987 pour une période de deux ans à compter du 1^{er} avril 1987. A part quelques ajustements, relatifs notamment aux tarifs et aux zones de référence, ce texte conserve les dispositions générales des engagements antérieurs. Un des changements importants a consisté à inclure dans le texte un nouvel article dans lequel il est reconnu officiellement que l'on peut se servir du mémoire d'intention pour examiner des questions non tarifaires d'intérêt commun. Le mémoire est applicable à des «paires de villes» désignées entre seize Etats membres de la CEAC¹ et les Etats-Unis. Il prévoit des

1. Belgique, Danemark, Finlande, France, République Fédérale d'Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Royaume-Uni et Yougoslavie.

European Communities for intra-Community flights (see below).

b. *At the level of the European Communities*

14. Another major event in the regulatory field was the decision of the European Court of Justice in Luxembourg of 30 April 1986 confirming that the rules of competition, provided for in the Rome Treaty, should apply to air transport. This decision has far-reaching consequences in that it obliges the member states of the Community to apply the competition rules to air transport. In July 1986, the Commission of the European Communities decided to send letters to ten Community airlines finding that they had infringed the competition rules of the EEC treaty and requiring them to put an end to the infringements. Later on, the Commission decided to write similar letters to three other airlines.¹

15. With the entry into force of the new competition regulations on 1 January 1988, these proceedings (under Article 89 of the Rome Treaty) have lapsed. On the other hand, the new regulations give the Commission the same extensive powers of investigation and sanction in respect of air transport as it has in respect of other sectors of the economy. In order to ensure rapid implementation of the aviation package — set out in the following paragraphs — the Commission has informed the airlines that it will take all appropriate action under its new powers in respect of any airline agreements which remain formally in force after 1 January 1988 and which contain provisions incompatible with the new package.

16. Furthermore, in July 1986, the Commission proposed measures which would allow greater freedom for European Community airlines to open up new interregional air routes between European Community countries for smaller aircraft, thus offering increased access to the civil aviation market.

17. On 14 December 1987, the Ministers of transport of the European Community adopted a package of liberalisation measures in three main areas (fares, capacity and market access) which may lead to greater benefits for users of air travel in the European Community. The essential features of the changes may be summed up as follows: much will depend on whether airlines take

zones de flexibilité tarifaire calquées sur celles qu'ont maintenant adoptées les Communautés européennes pour les vols intracommunautaires (voir plus loin).

b. *Au niveau des Communautés européennes*

14. Un autre événement majeur dans le domaine de la réglementation a été la décision de la Cour européenne de justice de Luxembourg du 30 avril 1986 confirmant que les règles de concurrence prévues dans le Traité de Rome s'appliquent au transport aérien. Cette décision a des conséquences d'une grande portée puisqu'elle oblige les Etats membres de la Communauté à appliquer les règles de la concurrence au transport aérien. En juillet 1986, la Commission des Communautés européennes a décidé de signaler par lettre à dix compagnies aériennes de la Communauté qu'elles avaient enfreint les règles de la concurrence du traité de la CEE, en les invitant à mettre un terme aux infractions. Par la suite, la Commission a décidé d'adresser des lettres similaires à trois autres compagnies aériennes¹.

15. Avec l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1988 des nouvelles règles sur la concurrence, ces procédures (engagées en vertu de l'article 89 du Traité de Rome) ont été abandonnées. La nouvelle réglementation donne d'ailleurs à la Commission, en matière de transport aérien, des pouvoirs d'enquête et de sanction aussi étendus que ceux qu'elle possède dans d'autres secteurs de l'économie. Afin d'assurer une mise en application rapide des règles sur l'aviation — décrite dans les paragraphes qui suivent — la Commission a informé les compagnies aériennes qu'en vertu de ses nouveaux pouvoirs elle prendrait toute mesure appropriée au sujet de tout accord conclu par des compagnies aériennes restant officiellement en vigueur après le 1^{er} janvier 1988 et contenant des dispositions incompatibles avec les nouvelles règles.

16. La Commission a en outre proposé en juillet 1986 des mesures qui donneraient aux compagnies aériennes de la Communauté européenne une plus grande liberté pour ouvrir de nouvelles liaisons aériennes interrégionales entre les pays de la Communauté européenne, assurées par de plus petits appareils, et offrir ainsi un accès accru au marché de l'aviation civile.

17. Le 14 décembre 1987, les ministres des Transports de la Communauté européenne ont adopté dans trois grands domaines (tarifs, capacité et accès au marché) un train de mesures de libéralisation qui pourra améliorer le service rendu aux usagers des transports aériens dans la Communauté européenne. Les principaux changements sont résumés ci-après. Beaucoup dépendra de la

1. The thirteen airlines involved are: *Aer Lingus, Air France, Alitalia, British Airways, British Caledonian, Iberia, KLM, Lufthansa, Luxair, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airline System (SAS) and TAP.*

1. Les treize compagnies aériennes en question sont les suivantes: *Aer Lingus, Air France, Alitalia, British Airways, British Caledonian, Iberia, KLM, Lufthansa, Luxair, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airline System (SAS) et TAP.*

advantage of the greater scope these changes afford for lower fares and market access. It is also important that any increase in competition which might be brought about by this agreement should not lead to mergers which would lead to an uncompetitive oligopolistic dominance of a small number of national flag carriers.

18. The "package" may be summarised as follows:

Fares

Airlines will have new freedom in fixing their prices; in particular they will be allowed to reduce existing cheap fares further and to offer especially attractive discount or deep-discount fares on off-peak flights. Cheap fares are expressed as a percentage of reference fares which are the economy fares ("discount" between 65% and 90%; "deep discount" between 45% and 65%). They are currently subject to veto powers by governments which will no longer apply within these tariff zones. In addition thereto, tariff co-ordination between airlines will be subject to conditions. For example, tariff consultations should be voluntary, non-binding and transparent.

Capacity

The number of seats on many European routes is currently subject to capacity-sharing arrangements, which remove any incentive for an airline to build up new business on the route. Under the new capacity rules negotiated in the Council of European Communities, the number of flights and the size of aircraft will be decided by each airline in response to market demand. A government will only be able to intervene if the market share of its airline between its territory and that of another member state falls below 45% of the capacity for the first two years and 40% for the third. This restriction, however, does not apply to services between hub and regional airports operating with aircraft of not more than 70 seats.

Market access

The principle of multiple designation will make it possible for airlines to start new services on the busiest routes which they have not served before. Carriers will be able to lay on services between regional and hub airports. Although most airports in Greece and Denmark and some in Italy and Spain are exempted for three years, the agreement will cover 20 hub airports and about 157 regional ones. It opens up a vast new route network and, furthermore, will be a valuable stimulus to regional development.

question de savoir si les compagnies aériennes profiteront des plus larges possibilités de baisse des tarifs et d'accès au marché qu'offriront ces changements. Il importe également que la concurrence accrue qui pourrait résulter de cet accord n'aboutisse pas à des fusions qui entraîneraient la domination d'un petit nombre de compagnies nationales transformant le marché en oligopole peu concurrentiel.

18. Les nouvelles règles peuvent se résumer comme suit:

Tarifs

Les compagnies aériennes jouiront d'une plus grande liberté dans la fixation de leurs prix; elles seront autorisées notamment à réduire encore les tarifs à bas prix en vigueur et à offrir sur les vols en période hors pointe des tarifs réduits ou très réduits attractifs. Les tarifs à bas prix sont exprimés en pourcentage de tarifs de référence qui sont les tarifs économiques («tarif réduit» entre 65% et 90%; «tarif très réduit» entre 45% et 65%). Ils sont à l'heure actuelle soumis au pouvoir de veto des gouvernements, qui ne s'appliquera plus à l'intérieur de ces zones tarifaires. En outre, la coordination entre les compagnies aériennes sera soumise à des conditions. Ainsi les concertations en matière de tarifs devront être volontaires, non contraignantes et transparentes.

Capacité

Le nombre de sièges sur beaucoup de liaisons européennes dépend aujourd'hui d'accords sur le partage de la capacité, qui enlèvent aux compagnies aériennes toute incitation à développer leurs activités sur ces liaisons. En vertu des nouvelles règles sur la capacité négociées au Conseil des Communautés européennes, chaque compagnie décidera du nombre de vols et de la taille des appareils en fonction de la demande du marché. Un gouvernement ne pourra intervenir que si la part de marché de sa compagnie entre son territoire et celui d'un autre Etat membre tombe au dessous de 45% de la capacité pour les deux premières années et de 40% pour la troisième. Cette restriction ne s'applique toutefois pas aux services entre les aéroports de première catégorie et les aéroports régionaux, assurés par des appareils de soixante-dix sièges au maximum.

Accès au marché

Le principe de la désignation multiple permettra aux compagnies aériennes de créer de nouveaux services sur les lignes les plus fréquentées qu'elles ne desservaient pas auparavant. Les transporteurs pourront instaurer des services entre des aéroports régionaux et des aéroports de première catégorie. En dépit du fait que la plupart des aéroports de Grèce et du Danemark et certains aéroports d'Italie et d'Espagne sont exemptés de son application pendant trois ans, l'accord s'appliquera à vingt aéroports de première catégorie et à

The Council of the European Communities has also decided to take a first step towards fifth-freedom rights, which would allow an airline to set down and pick up passengers in an intermediate European Community country before flying on to the country of designation.

19. For its part, the Association of European Airlines (AEA) decided, at the end of 1987, that capacity planning/revenue-sharing agreements and IATA (International Air Transport Association) tariff consultations between its members in respect of international air transport within the European Community should be brought into conformity with the reform package concluded by the Council of the European Communities. This package also allows for more flexible conditions to apply to co-ordination of schedules and an airline can, if it so wishes, terminate such co-ordination on short notice (three months). These measures should enable airlines to react more flexibly to market changes.

20. It is also worth noting that IATA has adopted a resolution allowing its member carriers to file fares unilaterally for approval by governments where bilateral or multilateral agreements between the states concerned allow it. According to IATA, this facility has already been used in a number of instances, thus enhancing flexibility within the IATA machinery too.

21. Last but not least, I should mention the fact that, since 1983, a series of more "liberal" bilateral air transport treaties have been concluded among a number of Council of Europe member states, liberalising both traffic rights and tariff approval arrangements. These treaties concern the United Kingdom, the Netherlands, Belgium, Luxembourg, the Federal Republic of Germany and Ireland.

22. It may be concluded that 1987 marked a turning-point in European civil aviation policy. A very great step forward has been made to liberalise air transport without however going so far as to provoke great risks of a destabilisation of the market. Clearly, the European Community policy goes further than the ECAC agreements on intra-European capacity-sharing and tariffs which take into account the interests of a much larger group of twenty-two ECAC countries.

cent cinquante-neuf aéroports régionaux. Il ouvre un nouveau et vaste réseau de liaisons et donnera en outre une précieuse impulsion au développement régional.

Le Conseil des Communautés européennes a également décidé de prendre une première mesure en faveur des droits de cinquième liberté, qui autoriserait une compagnie aérienne à débarquer et à embarquer des passagers dans un pays intermédiaire de la Communauté européenne avant de poursuivre son vol vers le pays désigné.

19. De son côté l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) a décidé, fin 1987, que ces accords sur la planification de la capacité, le partage des revenus et les concertations entre les membres de l'Association du transport aérien international (IATA) sur les tarifs des transports aériens internationaux à l'intérieur de la Communauté européenne devraient être mis en conformité avec les nouvelles règles adoptées par le Conseil des Communautés européennes. Ces règles donnent également plus de souplesse à la coordination des horaires ; une compagnie peut, si elle le souhaite, mettre fin à cette coordination avec un court préavis (trois mois). Elles devraient permettre aux compagnies de s'adapter plus facilement aux changements du marché.

20. Il convient aussi de noter que l'IATA a adopté une résolution autorisant ses compagnies membres à proposer unilatéralement des tarifs à l'approbation des gouvernements lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Etats concernés le permettent. D'après l'IATA, les compagnies ont déjà mis à profit cette possibilité dans un certain nombre de cas, ce qui apporte également une plus grande souplesse à l'intérieur du mécanisme de cette organisation.

21. Enfin, et ce n'est pas le moins important, je dois mentionner le fait que depuis 1983 une série de traités bilatéraux plus «libéraux» sur les transports aériens ont été conclus entre un certain nombre d'Etats membres du Conseil de l'Europe, libéralisant les droits de circulation et les dispositions en matière d'approbation des tarifs. Ces traités concernent le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et l'Irlande.

22. On peut conclure que 1987 marque un tournant dans la politique européenne de l'aviation civile. Un très grand pas a été franchi dans le sens d'une libéralisation du transport aérien sans toutefois aller jusqu'à provoquer de gros risques de déstabilisation du marché. De toute évidence, la politique de la CEE va au-delà des accords de la CEAC sur le partage de la capacité et les tarifs intra-européens, qui font entrer en ligne de compte les intérêts d'un groupe beaucoup plus vaste, les vingt-deux pays de la CEAC.

23. Each of the ECAC agreements, however, carries an annex which should be read in conjunction with the agreements. The annexes are in fact carefully balanced compromises allowing for only limited scope for liberalisation. For example neither the annex to the ECAC Agreement on intra-European tariffs nor the European Community package provides for a flexibility zone for normal fares. Flexibility zones apply only to discount and deep-discount fares. Many conditions — some of which are rather stringent — are tied to the eligibility for discount or deep-discount fares. Both schemes provide for a capacity-sharing range of 45 to 55% between designated airlines for an initial period of two years. This can hardly be considered a breakthrough compared with the existing 50/50 capacity-sharing arrangements. On the other hand, the flexibility thus introduced in capacity sharing means in practice that, when a pair of airlines is serving a given route, one of the two airlines involved can now unilaterally increase its capacity by 22%.

24. Article 3 of the ECAC Capacity-Sharing Agreement says: "Inter-airline consultations on capacity-sharing matters may be permitted but shall not be made a mandatory requirement by Parties to this agreement." Although this article seems an understandable compromise, it must be realised that it gives airlines the possibility to continue the existing practice of 50/50 pooling agreements.

25. One must also note that the European Community's package deal provides for exceptions with regard to Denmark, Greece, Italy and Spain in respect of the right for an airline to operate any aircraft on routes between regional airports and hub airports. In other words, a more cautious policy is pursued in the European non-European Community countries and in certain respects also in the peripheral European Community member states.

26. In my view, it is important that all Council of Europe and ECAC member states can benefit from a responsible liberalisation process. That is why the ECAC agreements on intra-European capacity-sharing and tariffs are so important, especially since they allow for a revision of the experimental schemes after three years, thus giving them the necessary flexibility. ECAC members will have time to draw lessons from the experience in the European Community countries and from the application of the ECAC schemes before embarking on further liberalisation. The Association of European Airlines for its part has adopted the position that the liberalisation process in Europe should not result in two or more differing systems. I, myself, hope that Europe's air transport system

23. Chacun des accords de la CEAC comporte toutefois une annexe qu'il convient de lire en conjonction avec les accords. Les annexes sont en fait des compromis soigneusement équilibrés ne laissant qu'un champ limité à la libéralisation. Ainsi, l'annexe à l'Accord de la CEAC sur les tarifs intra-européens, de même que le train de mesures de la CEE, ne prévoit pas de zone de flexibilité pour les tarifs normaux. Les zones de flexibilité sont réservées aux tarifs réduits et très réduits. De nombreuses conditions — dont certaines assez strictes — sont liées au droit de bénéficier des tarifs réduits ou très réduits. Les deux textes prévoient un éventail de 45 à 55 % de partage de capacité entre les compagnies aériennes désignées pour une période initiale de deux ans, ce qu'on ne peut guère considérer comme un grand changement par rapport aux dispositions en vigueur prévoyant un partage de capacité 50/50. D'un autre côté, la souplesse introduite ainsi dans le partage de la capacité aboutit en pratique, lorsque deux compagnies aériennes assurent une liaison donnée, à permettre à l'une des deux d'accroître unilatéralement sa capacité de 22 %.

24. A l'article 3 de l'Accord de la CEAC sur le partage de capacité, il est dit : « Les consultations entre entreprises de transport aérien sur le partage de la capacité peuvent être autorisées mais ne seront pas imposées par les Parties au présent accord. » Bien que cet article paraisse être un compromis normal, il faut se rendre compte qu'il donne aux compagnies aériennes la possibilité de continuer à se conformer aux accords actuels de partage 50/50.

25. Il faut aussi noter que le train de mesures de la Communauté européenne prévoit des exceptions pour le Danemark, l'Espagne, la Grèce et l'Italie en ce qui concerne le droit pour une compagnie aérienne de mettre en service n'importe quel appareil sur les liaisons entre des aéroports régionaux et des aéroports de première catégorie. Autrement dit, on poursuit une politique plus prudente dans les pays européens non membres de la CEE et à certains égards aussi dans les Etats membres périphériques.

26. De mon point de vue, il importe que tous les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC puissent bénéficier d'un processus de libéralisation responsable. C'est pourquoi les accords de la CEAC sur le partage de la capacité et les tarifs intra-européens sont importants, d'autant qu'ils autorisent une révision des formules expérimentales au bout de trois ans, qui leur apporte la souplesse nécessaire. Les membres de la CEAC auront le temps de tirer des leçons de l'expérience des pays de la Communauté européenne et de l'application des accords de la CEAC avant de s'engager dans une plus grande libéralisation. L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne de son côté a adopté la position selon laquelle le processus de libéralisation en

will be liberalised as progressively as possible without creating divisions.

III. Computer reservation systems

27. Reservation systems display airline flight details on computer terminals. They are leased to travel agents. The terminals can also be used to write tickets for airlines other than the carrier that owns the system. Those airlines are then paid through a clearing system. European airlines tend to rely on national reservation systems that tend to favour their own flights when travel agents seek information on the computer. They are currently in the process of pooling their reservation systems into two rival worldwide networks, called "Galileo" and "Amadeus", that will operate in partnership with United States systems operated by United Airlines and Texas Air. Other United States airlines hope to gain a foothold in Europe so that they can compete with the Galileo and Amadeus systems in selling their services to 30 000 European travel agents.

28. Competition between reservation systems in the United States, Europe and Asia may set the scene for aviation in the coming years and that is why the stakes are so high. The investments are enormous. In the United States, American Airlines created, in early 1960, the Sabre (semi-automated business research environment) system, the biggest United States reservation network, at a cost of more than US\$ 1 thousand million.

29. British Airways is working with *KLM*, *Alitalia*, *Swissair* and several other European airlines to develop Galileo which will be linked to the Apollo system operated by United Airlines. *Air France*, *Lufthansa*, Scandinavian Airline Systems, *Iberia* and other airlines are developing Amadeus, which will have the "System one" reservation system of Texas Air as its United States partner.

30. In Asia, *Cathay Pacific*, *Thai Airways International* and *Malaysian Airline System* are developing a network called "Abacus", while *Japan Air Lines* and *Qantas of Australia* are exploring the possibility of creating a separate system.

31. Out of more than a million airline tickets booked in the United States daily, more than 40% are reserved and sold through the Sabre system, which is also used to book hotel rooms and rental cars throughout the world. The computer reservation system, an aspect of flying that few passengers notice, is potentially so lucrative that the air-

Europe ne devrait pas aboutir à deux ou plus de deux systèmes différents. J'espère pour ma part que le système de transport aérien de l'Europe se libéralisera le plus progressivement possible sans créer de divisions.

III. Systèmes de réservation informatisés

27. Les systèmes de réservation permettent l'affichage sur des terminaux d'ordinateur de renseignements sur les vols. Ils sont loués aux agences de voyage. Les terminaux peuvent également servir à établir les billets pour des compagnies autres que celle qui est propriétaire du système. Ces compagnies sont ensuite payées par le jeu d'un mécanisme de compensation. Les compagnies européennes tendent à se servir de systèmes de réservation nationaux qui favorisent leurs vols au moment où les agences de voyage demandent des informations sur l'ordinateur. Elles ont entrepris de grouper leurs systèmes de réservation en deux réseaux mondiaux rivaux appelés «Galileo» et «Amadeus» qui fonctionneront en association avec des systèmes américains exploités par *United Airlines* et *Texas Air*. D'autres compagnies aériennes américaines espèrent s'implanter en Europe afin de pouvoir, en concurrence avec les systèmes Galileo et Amadeus, vendre leurs services à trente mille agents de voyage européens.

28. La concurrence entre les systèmes de réservation des Etats-Unis, d'Europe et d'Asie déterminera les perspectives de l'aviation pour les années qui viennent et c'est pourquoi l'enjeu est si élevé. Les investissements sont énormes. Aux Etats-Unis, *American Airlines* a créé début 1960 le système *Sabre* (cadre de recherche commerciale semi-automatisée), le plus grand réseau de réservation du pays, qui a coûté plus d'1 milliard de dollars.

29. *British Airways* participe avec la *KLM*, *Alitalia*, *Swissair* et plusieurs autres compagnies européennes à l'élaboration de Galileo qui sera relié au système Apollo exploité par *United Airlines*. *Air France*, la *Lufthansa*, *Scandinavian Airline Systems*, *Iberia* et d'autres compagnies travaillent actuellement à la mise au point d'Amadeus qui aura pour partenaire américain le système de réservation de *Texas Air System one*.

30. En Asie, *Cathay Pacific*, *Thai Airways International* et *Malaysian Airline System* mettent sur pied un système appelé «Abacus», tandis que *Japan Airlines* et la compagnie australienne *Qantas* explorent la possibilité de créer un système séparé.

31. Plus de 40 % du million de billets d'avion achetés quotidiennement aux Etats-Unis sont réservés et vendus par l'intermédiaire du système Sabre, dont on se sert également pour réserver des chambres d'hôtel et des voitures de location dans le monde entier. Les systèmes de réservation informatisés, qui constituent un aspect des voyages

lines which own them derive considerable income from them.

32. It is well known that air transport users do not always receive objective information on existing route and price possibilities, the computer reservation systems being geared to the interests of the airline companies that own or control them.

33. The problem is that the passenger does not know, when he goes to a travel agent, that he is not seeing the full display of goods on offer. He may have to forgo a cheaper fare or a better product or a more convenient departure time if the system only lists certain flights or displays them in a biased way. More competition between rival reservation systems would benefit passengers by making more information available.

34. ECAC has recently also begun work in the important and complex area of computer reservation systems, the intention being to develop appropriate guidelines for their operation in Europe.

35. At ECAC's request, discussions with the United States were initiated in 1986 which were prompted by concern on the part of ECAC member states that all United States computer reservation systems do not display transatlantic flights, involving connecting flights from within the United States, in a manner that both meets the needs of consumers and assures ECAC airlines their rights to have a fair and equal opportunity to compete for traffic originating in the United States. At the invitation of the United States, ECAC, in April 1987, submitted a report, via the Department of State, in connection with a Department of Transportation investigation into the computer reservation system industry in the United States. In Europe, certain airlines also feel unfairly treated by computer reservation systems that are owned or controlled by other, usually larger, airlines. The smaller regional airlines are particularly handicapped by this problem.

36. It is clear that anti-competitive or biased computer reservations systems cause disadvantages to passengers. What they want from airline/agent distribution systems is good information on travel options, the best value deals and ease in firming-up arrangements. In the increasingly competitive world with continuously changing information on airline flights, tariffs and other travel information (hotel and car rental), the sophisticated computer network will in fact be the only way in which the passenger will be able to assess his options and make choices. While practices which distort the

aériens que peu de passagers remarquent, sont potentiellement très lucratifs; les compagnies qui les possèdent en tirent des revenus considérables.

32. Il s'avère que les usagers du transport aérien ne reçoivent pas toujours des informations objectives sur les liaisons et les tarifs existants, les systèmes de réservation informatisés étant conçus en fonction des intérêts des compagnies aériennes qui en ont la propriété ou le contrôle.

33. Le problème est que le passager ignore, quand il se rend dans une agence de voyage, qu'il ne voit pas l'éventail complet des possibilités offertes. Il peut être obligé de renoncer à un tarif plus bas, à un meilleur produit ou à une heure de départ plus commode si l'ordinateur affiche une liste ne contenant que certains vols ou présente les vols sous une forme tendancieuse. Une plus grande concurrence entre les systèmes de réservation rivaux serait profitable aux passagers car elle leur permettrait de disposer de davantage d'informations.

34. La CEAC a commencé récemment à se pencher aussi sur le domaine important et complexe des systèmes de réservation informatisés, dans l'intention d'élaborer des lignes directrices pour leur fonctionnement en Europe.

35. A la demande de la CEAC des discussions ont été engagées en 1986 avec les Etats-Unis pour répondre à la crainte de la part des Etats membres de la CEAC que les systèmes de réservation informatisés des Etats-Unis ne présentent pas les vols transatlantiques, y compris ceux qui assurent des correspondances à l'intérieur des Etats-Unis, d'une manière qui réponde aux besoins des consommateurs tout en assurant aux compagnies aériennes de la CEAC des chances justes et égales face à la concurrence pour assurer le trafic en provenance des Etats-Unis. A l'invitation des Etats-Unis, la CEAC a présenté, en avril 1987, par l'intermédiaire du département d'Etat et dans le cadre d'une enquête du ministère des Transports, un rapport sur l'industrie des systèmes de réservation informatisés aux Etats-Unis. En Europe, certaines compagnies aériennes se sentent injustement traitées par les systèmes de réservation informatisés détenus ou contrôlés par d'autres compagnies aériennes, généralement plus grandes. Les petites compagnies régionales sont particulièrement handicapées par cette situation.

36. Il est clair que des systèmes de réservation informatisés non concurrentiels ou favorables à une compagnie donnée sont désavantageux pour les passagers. Ce que les usagers attendent des systèmes de distribution des compagnies aériennes et des agences, c'est une bonne information sur les différentes possibilités à leur disposition, les meilleurs prix et des dispositions facilitant la confirmation. Dans un monde où la concurrence est de plus en plus acharnée et étant donné qu'il se produit des modifications continues dans les informations sur les vols, les tarifs et autres conditions

objectivity of information presented via computer reservation systems should be discouraged, there is growing acknowledgement of the fact that the actual display of information is increasingly under the control of the travel agent. Other business practices such as unreasonable travel agency agreements or discriminatory user fees may potentially result in distortion of information to the customer.

37. The International Foundation of Airline Passenger Associations (IFAPA) has initiated a research project to analyse the benefits and disadvantages of airline computer reservation systems from the passengers' point of view. Our committee's Sub-Committee on relations with international organisations was informed of this project during its visit to Montreal in June 1987. IFAPA's findings will be used as a basis for discussions with the industry and governments.

38. For my part, I should like to support government and airline industry action to develop a code of conduct designed to achieve fair conditions of operation and competition. Such a code should be passenger-friendly signifying the participating companies' commitment to fair play and fair display.

39. IFAPA, for its part, has defined some criteria on which such a code might be based which seem to me most appropriate :

— Prohibition against unfair, discriminatory or predatory practices by computer reservation system operators to the detriment of competition in the computer reservation system market ;

— Equal access to systems, telecommunication links, agency networks, settlement plans, etc. for airline users on a national treatment basis — including a right of reciprocal access ;

— Fair display on the basis of clear, comprehensive published criteria ;

— Non-discriminatory, reasonably priced charges for airline users ;

— Balanced agency contracts of equitable duration and reasonable liquidated damage clauses ;

— Public information on agency/vendor links and commitment to accurate description of flights, services and tariffs.

de voyage (hôtels et location de voiture), un réseau informatisé sophistiqué est en fait le seul moyen de permettre aux passagers d'évaluer les solutions existantes et de faire leur choix. Certes, il faut décourager les pratiques nuisant à l'objectivité des informations présentées par l'intermédiaire des systèmes de réservation informatisés, mais on constate que la présentation effective des informations est de plus en plus entre les mains des agents de voyage. D'autres pratiques commerciales comme les accords déraisonnables entre agences de voyage ou des taxes discriminatoires imposées à l'utilisateur peuvent fausser les informations fournies.

37. La Fondation internationale des associations de passagers de compagnies aériennes (IFAPA) a lancé un projet de recherche pour analyser les avantages et les inconvénients du point de vue du passager des systèmes de réservation informatisés des compagnies aériennes. La sous-commission des relations avec les organisations internationales de notre commission a été informée de ce projet au cours de sa visite à Montréal en juin 1987. Les conclusions de l'IFAPA serviront de base aux discussions avec les industriels et les gouvernements.

38. Je voudrais pour ma part appuyer l'action déployée par les gouvernements et les transports aériens pour élaborer un code de bonne conduite destiné à assurer de bonnes conditions de fonctionnement et de concurrence. Ce code devrait être dans l'intérêt des passagers, c'est-à-dire que les compagnies participantes s'engageraient à jouer le jeu honnêtement et à informer le client sans partialité.

39. L'IFAPA, quant à elle, a défini un certain nombre de critères sur lesquels ce code pourrait reposer et qui me paraissent tout à fait appropriés :

— Interdiction des pratiques inéquitables, discriminatoires ou guidées par des considérations d'ordre purement lucratif de la part des exploitants de systèmes de réservation informatisés, nuisant à la concurrence sur le marché de ces systèmes ;

— Egalité d'accès aux systèmes, aux liaisons des télécommunications, aux réseaux des agences et aux plans financiers, etc., pour les usagers des lignes aériennes sur une base nationale — y compris droit d'accès réciproque ;

— Présentation honnête des possibilités existantes sur la base de critères clairs et complets publiés ;

— Application aux usagers des lignes aériennes de tarifs non discriminatoires et raisonnables ;

— Contrats équilibrés avec les agences, d'une durée équitable, et clauses raisonnables pour la liquidation des dommages ;

— Information du public sur les liens entre agences et entre vendeurs et engagement de décrire avec exactitude les vols, les services et les tarifs.

IV. Other consumers' interests

40. In addition to the concerns arising from biased computer reservation systems, other problems affecting passengers require greater attention. I may single out here denied boarding compensation, accident compensation, the incidence of airline mergers on passenger interests and passenger comfort including the volume of carry-on luggage, non-smoking bans and facilities for disabled airline passengers. On these issues, IFAPA has become active with a view to making proposals to the airline industry. Naturally, ECAC and IATA have also been active on these issues.

41. Firstly, the airline passenger benefits enormously from the standardisation IATA has brought into international airline travel. For example, IATA standards enable the passenger to purchase a single ticket in a single currency for transportation on almost any journey and any airline in the world. Furthermore, in April 1985, IATA initiated a new forum for airline dialogue with seven international consumer organisations based in Europe.¹ Since that meeting, a further five have been held, the most recent in January 1988. The scope of these meetings is not at all limited and issues raised by the consumer organisations may range across a broad spectrum from commercial issues to technical and safety issues. Some of the recent items discussed included European liberalisation, safety aspects of carry-on baggage, denied boarding compensation, taxation on air tickets and airport and airways congestion. The dialogue group is currently seeking to develop joint positions on a number of issues including taxation and cabin safety. Issues scheduled for the upcoming meeting (in June 1988) include computer reservation systems and facilitation.

V. Airport and airways congestion

42. Increasing liberalisation of air transport and economic development in Europe will no doubt lead to an increase in the use of airports and airspace which sometimes are already used at full

1. BEUC (European Bureau of Consumers' Unions); FATUREC (Federation of Air Transport User Representatives in the European Community); IAPA (International Airline Passengers Association); IBTA (International Business Travel Association); ICC (International Chamber of Commerce); IFAPA (International Foundation of Airline Passenger Associations); IOCU (International Organisation of Consumer Unions).

IV. Autres problèmes intéressant les consommateurs

40. D'autres problèmes lourds de conséquences pour les passagers demandent plus d'attention encore que les inconvénients qu'entraîne la partialité des renseignements fournis par les systèmes de réservation informatisés. On peut citer, à titre d'exemple, la non-indemnisation pour refus d'embarquement, le problème de dédommagement en cas d'accident, les incidences des fusions de compagnies aériennes sur les intérêts des passagers, le confort des passagers y compris le volume des bagages à main, les interdictions de fumer et les facilités offertes aux passagers handicapés. Sur ces questions l'IFAPA a entrepris de préparer des propositions destinées aux compagnies aériennes. Bien entendu, la CEAC et l'IATA s'occupent également de ces questions.

41. Tout d'abord, le passager des lignes aériennes tire un profit considérable de la normalisation apportée par l'IATA dans les voyages sur les lignes internationales. Ainsi, les normes de l'IATA lui permettent d'acheter un billet unique payé en une devise unique pour effectuer presque n'importe quel voyage, par à peu près n'importe quelle compagnie du monde. De surcroît, en avril 1985, l'IATA a mis sur pied un nouveau forum groupant sept organisations internationales de consommateurs ayant leur siège en Europe, pour dialoguer avec les compagnies aériennes¹. Cinq autres réunions se sont tenues depuis, la dernière en janvier 1988. Leur sujet n'est nullement limité et les organisations de consommateurs peuvent soulever un vaste éventail de questions, problèmes commerciaux aussi bien que problèmes techniques et de sécurité. Parmi les thèmes récemment examinés, on peut citer la libéralisation européenne, les aspects de sécurité des bagages à main, la non-indemnisation pour refus d'embarquement, les taxes sur les billets d'avion et taxes d'aéroport et l'encombrement des routes aériennes. Le groupe participant à ce dialogue s'efforce actuellement de parvenir à des positions communes sur un certain nombre de questions y compris les taxes et la sécurité dans l'habitacle. Les thèmes prévus pour la prochaine réunion (juin 1988) comprennent les systèmes de réservation informatisés et les facilités de réservation.

V. Encombrement des aéroports et des routes aériennes

42. La libéralisation accrue du transport aérien et le développement économique de l'Europe conduiront sans nul doute à une fréquentation accrue des aéroports et de l'espace aérien,

1. BEUC (Bureau européen des unions de consommateurs); FATUREC (Fédération des représentants des usagers des transports aériens dans la Communauté économique européenne); IAPA (Association des passagers aériens internationaux); IBTA (Association internationale des voyages d'affaires); CCI (Chambre de commerce internationale); IFAPA (Fondation internationale des associations de passagers de compagnies aériennes); IOCU (Organisation internationale des unions de consommateurs).

capacity. There will therefore be a growing need for expansion or greater efficiency of airports, border control systems and air traffic control.

a. Airports

43. There will be no magic solutions. At some airports, short-term improvements will be possible in order to increase runway utilisation by new operating techniques, improved air traffic handling or transfer of non-commercial traffic to other airports. At others, new terminals and runway improvements may be effected by redesigning existing facilities. But, in the final analysis, the inexorable annual growth in passengers will mean increasing saturation in more and more airports and airways. Forward-looking policies have to be worked out now.

44. ECAC has established a high-level task force charged with preparing an overall review of the status of the European air transport system and the expected trend of transport demand, as a matter of the utmost priority. The task force's report is expected to be presented to ECAC in May 1988.

45. The planning and completion time for the building or expansion of airports require long lead times, sometimes in the order of ten to thirty years. Environmental and regional planning aspects can prevent progress or entangle projects in inquiries and unduly strict planning procedures. Passengers have a vital interest in airport expansion and so do local communities. Continuing improvement in airliner-design technology, noise-abatement procedures and sound-proofing measures should help to solve environmental concerns.

46. In a more dynamic air transport market, greater attention has to be paid to safety. It is obvious that airports and air traffic control have to be adapted to take account of this new dynamism.

b. Air traffic control

47. In September 1987, IATA held its 21st Technical Conference on System Demand and System Capacity. At this conference, special attention was paid to this need and to the measures which would have to be considered in providing additional capacity at airports and in the air traffic control system (surveying the en-route phase of operation). As regards Europe, an IATA report on air traffic control capacity, issued in November 1987, underlines several courses of action which need to be taken as a matter of urgency to meet not only existing growth but also that which may

parfois déjà utilisés à leur pleine capacité. Il faudra donc étendre les aéroports, les systèmes de contrôle aux frontières et le contrôle du trafic aérien ou en améliorer le fonctionnement.

a. Aéroports

43. Il n'y aura pas de solution miracle. Dans certains aéroports, on pourra prendre des mesures à court terme destinées à améliorer l'utilisation des pistes grâce à de nouvelles techniques d'exploitation, à une meilleure gestion du trafic aérien ou à un déplacement du trafic non commercial vers d'autres aéroports. Ailleurs, on pourra réaménager les terminaux actuels. Mais, en dernière analyse, l'augmentation annuelle inexorable du nombre de passagers entraînera la saturation d'un nombre croissant d'aéroports et de routes aériennes. Il faut élaborer maintenant des politiques axées sur l'avenir.

44. La CEAC a mis en place une équipe de haut niveau chargée de préparer en priorité une révision générale de la situation du système de transport aérien européen et de la tendance escomptée de la demande dans ce domaine. Elle doit présenter son rapport en mai 1988.

45. L'élaboration des plans et la réalisation de travaux de construction ou d'extension des aéroports sont une œuvre de longue haleine qui peut demander de dix à trente ans. Des problèmes d'environnement et d'aménagement régional peuvent entraver les projets ou les compliquer en les subordonnant à des enquêtes et à des règles d'aménagement inutilement contraignantes. L'extension des aéroports présente un intérêt vital pour les passagers, de même que pour les communautés locales. Une amélioration continue de la technologie aéronautique, de la lutte contre le bruit et de l'insonorisation devrait contribuer à résoudre les problèmes d'environnement.

46. Dans un marché du transport aérien plus dynamique, il faut accorder une plus grande attention à la sécurité. Il va de soi qu'il faut adapter les aéroports et le contrôle de la navigation aérienne pour tenir compte de ce nouveau dynamisme.

b. Contrôle du trafic aérien

47. L'IATA a tenu sa 21^e Conférence technique sur les besoins et la capacité en matière de systèmes de contrôle en septembre 1987. Les participants ont accordé une attention particulière aux besoins et aux mesures qu'il faudrait envisager pour étendre la capacité des aéroports et des systèmes de contrôle du trafic aérien (examen de la phase en cours de vol de l'opération). Pour l'Europe, un rapport de l'IATA sur la capacité de contrôle du trafic aérien, publié en novembre 1987, souligne plusieurs actions à entreprendre d'urgence afin de répondre non seulement à l'augmentation

be anticipated through the liberalisation of European air transport.

48. I should also like to underline the need to better harmonise and co-ordinate air traffic control in Europe and to strengthen the role of Eurocontrol, and possibly reform it, so as to ensure the most cost-effective use of facilities and efficient co-operation between European countries in the management of air control.

49. The European Parliament has deplored the lack of concentration and integration of European air traffic control and has pleaded for a strengthening of the role of Eurocontrol. It seems that the development of this organisation — of which eight European countries are members and with which another ten countries co-operate — suffers from ambiguous national policies induced by vested interests or differing opinions on Eurocontrol's competences. In the meantime, the integration of air traffic control in Europe is far less advanced than that in the United States where the Federal Aviation Administration has decided to reduce the number of air traffic control ATC centres from 26 to 16. Inefficient use of European air control capacity leads to a waste of energy, inefficient use of airspace, delays and detours. It would be useful if our Assembly's Committee on Science and Technology could re-examine this question, as it did in 1980.¹

c. Safety

50. I am convinced that competition in itself does not threaten safety. It will only do so if safety standards are relaxed or if operational structures are not adapted to increased demand for air transport. In this respect, I very much support the recommendations of IATA, as set out in its report on air traffic control capacity in Europe, of November 1987, and particularly the need for:

a. development of more sophisticated tools for air traffic control, especially in the field of automation;

b. provisions for the exploitation of modern airborne capabilities;

c. a redefinition of the airspace structure in order to take into account the increasing volume of civil air traffic. In a number of European states, a disproportionate amount of airspace is permanently reserved for the exclusive use of a relatively small volume of military movements.

¹. See Resolution 741 (1980) and the report on air traffic control (Doc. 4610).

actuelle de la demande mais aussi à celle qu'entraînera probablement la libéralisation du transport aérien européen.

48. Je voudrais aussi souligner la nécessité de mieux harmoniser et de mieux coordonner le contrôle du trafic aérien en Europe et de renforcer le rôle d'Eurocontrol, et peut-être de le modifier, afin d'assurer l'emploi le plus rentable des équipements et la coopération la plus efficace entre les pays européens dans la gestion du contrôle aérien.

49. Le Parlement européen a déploré le manque de concentration et d'intégration du contrôle du trafic aérien en Europe et a plaidé en faveur d'un renforcement du rôle d'Eurocontrol. Il semble que le développement de cette organisation — dont huit pays européens sont membres et à laquelle dix autres pays coopèrent — souffre d'une ambiguïté des politiques nationales due à l'existence de droits acquis ou de divergences d'opinion sur ses compétences. Pour le moment, le regroupement du contrôle du trafic aérien est beaucoup moins avancé en Europe qu'aux Etats-Unis où l'administration fédérale de l'aviation a décidé de réduire de vingt-six à seize le nombre de centres de contrôle. L'emploi inefficace de la capacité européenne de contrôle aérien entraîne un gaspillage d'énergie, une mauvaise exploitation de l'espace aérien, des retards et des détours. Il serait utile que la commission de la science et de la technologie de notre Assemblée puisse reprendre l'examen de cette question, comme en 1980.¹

c. Sécurité

50. Je suis persuadé que la concurrence ne constitue pas en elle-même une menace pour la sécurité. Cette menace n'apparaîtra que si l'on atténue la sévérité des normes de sécurité ou si l'on n'adapte pas les structures opérationnelles à l'augmentation de la demande en matière de transport aérien. A cet égard, je suis tout à fait en accord avec les recommandations présentées par l'IATA dans son rapport de novembre 1987 sur la capacité de contrôle du trafic aérien en Europe, et notamment sur la nécessité:

a. de concevoir des outils plus perfectionnés pour le contrôle du trafic aérien, surtout dans le domaine de l'automatisation;

b. de prévoir l'exploitation des ressources de l'aviation moderne;

c. de redéfinir la structure de l'espace aérien afin de tenir compte du volume croissant du trafic aérien civil. Dans un certain nombre d'Etats européens, une quantité disproportionnée d'espace aérien est réservée en permanence à l'usage exclusif d'un volume relativement faible de mouvements militaires.

¹. Voir Résolution 741 (1980) et le rapport relatif au contrôle du trafic aérien (Doc. 4610).

51. In my report on aviation security and safety (Doc. 5752), governments, airlines and the international organisations concerned were invited to continue and strengthen their action designed to improve safety standards in civil aviation and to prevent acts of terrorism. The report also stressed that the enactment of and compliance with safety measures are much easier to bring about if national rules do not differ, or at least do not differ too much, in order to reduce the risk of human error. The recommendations formulated in Resolution 879 adopted on the basis of this report are still valid and there is no need to dwell upon these issues again in the context of the present report (see appendix).

52. Solutions must be found before it is too late. The air safety symposium organised on 26 and 27 November 1987 by the Commission of the European Communities brought this need clearly to light. The Commission plans to publish a report in early 1988,¹ containing the results of the symposium which tackled three major issues :

— Prevention : aircraft maintenance, personnel training, licences and air traffic control must be top priorities in any air safety programme ;

— Protection : in the event of an accident, the first safety policy aim must be to limit the consequences, that is make survival possible. This requires action in airports, protection against fires and aircraft-seats arrangement rules ;

— Investigations : information can be gathered after an accident or incident to prevent it happening again. There is a need to improve aircraft accident-investigation procedures and accident and incident reports, etc.

53. On the basis of the symposium's conclusions, the Commission of the European Communities may envisage measures that go beyond the rules that apply worldwide. However, in my view, it is important that the principle of international harmonisation of safety measures should prevail in any new action envisaged. In this connection, the work of the European Civil Aviation Conference and the International Civil Aviation Organisation (ICAO) is of utmost importance.

54. For its part, IATA is in regular contact with European countries' authorities on matters relating to near-misses, incidents and procedures, following the annual meeting of its regional "Air-

1. Not available at the moment of writing this report.

51. Dans mon rapport sur la sûreté et la sécurité de l'aviation (Doc. 5752), les Etats membres, les compagnies aériennes et les organisations internationales concernées ont été invités à poursuivre et à intensifier leur action visant à améliorer le niveau de sécurité de l'aviation civile et à empêcher les actes de terrorisme. Il était également souligné que la mise en œuvre et le respect des mesures de sécurité sont beaucoup plus faciles si les règles nationales ne sont pas, ou au moins pas trop, différentes, afin de réduire le risque d'erreur humaine. Les recommandations formulées dans la Résolution 879 adoptée sur la base de ce rapport demeurent valables et il n'y a pas lieu de s'attarder à nouveau sur ces questions dans le cadre du présent rapport (voir annexe).

52. Il faut trouver des solutions avant qu'il ne soit trop tard. Le symposium sur la sécurité aérienne organisé les 26 et 27 novembre 1987 par la Commission des Communautés européennes a mis clairement en lumière cette nécessité. La Commission projette de publier début 1988¹ un rapport contenant les résultats du symposium au cours duquel trois grandes questions ont été traitées :

— Prévention : l'entretien des appareils, la formation du personnel, les licences et le contrôle du trafic aérien doivent occuper une place prioritaire dans tout programme d'amélioration de la sécurité aérienne ;

— Protection : en cas d'accident, le premier objectif d'une politique de sécurité doit être de limiter les conséquences, c'est-à-dire de rendre la survie possible, ce qui exige une action dans les aéroports, une protection contre les incendies et des règles concernant la disposition des sièges dans les avions ;

— Enquêtes : après un accident ou un incident, on peut recueillir des informations afin d'éviter que la même chose ne se reproduise. Il faut améliorer les méthodes d'enquête sur les accidents d'avion et les rapports sur les accidents et les incidents, etc.

53. A partir des conclusions du symposium la Commission des Communautés européennes envisagera peut-être des mesures allant au-delà des règles qui sont appliquées dans le monde entier. Néanmoins, de mon point de vue, il importe dans toute nouvelle action envisagée de faire prévaloir le principe d'une harmonisation internationale des mesures de sécurité. A cet égard, les travaux de la Commission européenne de l'aviation civile et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont de la plus haute importance.

54. L'IATA est, pour sa part, en contact régulier avec les autorités des pays européens chargées des questions relatives aux accidents manqués, aux incidents et aux procédures, après la réunion an-

1. Non disponible au moment de la rédaction du présent rapport.

miss and Incident Analysis" working group. In its planning activities in the European region (ICAO, ECAC, Eurocontrol, NATO, airport consultative committees), IATA works to strict criteria on air safety matters. Much effort has also been spent on improving safety on the ground through regular, worldwide "IATA Ramp Safety Campaigns".

VI. The importance of regional air services

55. The increase in air transport in Europe which is expected in the coming years calls for more forward-looking policies. The Association of European Airlines estimates that half of the big European Community airports will be operated at capacity by the mid-1990s. This is a good reason to promote and facilitate the development of commuter and regional air traffic. National policies in most Council of Europe member states have tried, and still try, to protect their own national airlines against foreign competition. This also hurts the smaller regional airlines which have to adapt themselves to the interests of the national flag carriers. These policies have often led to odd situations such as refusals of landing rights, unreasonable fares or inconvenient time schedules.

56. Civil aviation in Europe has been organised essentially between capitals. Major industrial or urban centres are sometimes badly connected with other such centres. The example of Strasbourg, which, despite a number of improvements, is badly linked with a number of major centres in Europe, is eloquent. The result is that passengers often need two days for a visit to many important regional centres — a period that could easily be reduced to one day if there were an adequate regional air service. That is where the regional airlines can play a useful role in making European air transport more efficient, with point-to-point services, relatively small aircraft and light infrastructure needs.

57. All Council of Europe and ECAC member states should adopt policies to allow airlines to fly from and to regional airports and between the latter and hub airports, provided the airline interested in operating such routes fulfils the required conditions of safety and service guarantee. Regional airlines should be allowed to enter routes or create new routes if the major flag carriers are not interested or if they can offer a better service. The regional airlines can thus play an important feeder function, bringing passengers and freight from many regions to international airports. This also means that airport authorities should do more to meet the requirements of commuter and

nuelle de son groupe de travail régional *Airmiss and Incident Analysis*. Dans ses activités de planification pour la région européenne (OACI, CEAC, Eurocontrol, OTAN, comités consultatifs des aéroports), l'IATA applique des critères rigoureux en matière de sécurité aérienne. Elle a également déployé beaucoup d'efforts pour améliorer la sécurité au sol grâce à des campagnes mondiales régulières (*IATA Ramp Safety Campaigns*).

VI. Importance des services aériens régionaux

55. Le développement du transport aérien en Europe attendu dans les prochaines années appelle des politiques plus axées sur l'avenir. L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne estime que la moitié des grands aéroports de la Communauté européenne fonctionneront à plein rendement au milieu des années 90. C'est une bonne raison pour promouvoir et faciliter le développement du trafic aérien régional et destiné aux migrations journalières. Les politiques de la plupart des Etats membres du Conseil de l'Europe ont visé, et visent encore, à protéger les compagnies nationales contre la concurrence étrangère, ce qui agit également au détriment des petites compagnies régionales, obligées de s'adapter aux intérêts des compagnies nationales. Ces politiques ont souvent conduit à des situations étranges consistant, par exemple, à refuser le droit d'atterrissage ou à imposer des tarifs déraisonnables ou des horaires malcommodes.

56. L'aviation civile en Europe a été organisée essentiellement de capitale à capitale. Les grands centres industriels urbains sont parfois mal reliés entre eux. L'exemple de Strasbourg, qui, malgré un certain nombre d'améliorations, est mal relié à un certain nombre de grands centres européens, est éloquent. Il en résulte que pour se rendre dans de nombreux centres régionaux importants, il faut souvent deux jours de déplacement — temps que l'on pourrait facilement réduire à un jour s'il existait un service aérien régional adéquat. Les compagnies régionales peuvent jouer un rôle utile en rendant le transport aérien européen plus efficace, avec des services directs entre centres régionaux, des appareils relativement petits et des besoins légers en matière d'infrastructure.

57. Tous les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC devraient adopter des politiques visant à autoriser les compagnies aériennes à prendre pour point de départ et d'arrivée des aéroports régionaux et à relier ces derniers aux aéroports de première catégorie, à condition qu'elles répondent aux exigences en matière de sécurité et de garantie de service. Il faudrait autoriser les compagnies régionales à assurer des liaisons existantes ou à créer de nouvelles liaisons si elles peuvent offrir un meilleur service que les compagnies nationales ou si celles-ci ne sont pas intéressées. Les compagnies régionales peuvent donc assumer une fonction de desserte importante, en

regional airlines. At many international airports, there is a lack of facilities, which favours the big carriers at the expense of smaller aircraft. Commuter and regional companies require treatment adapted to their particular needs in take-offs and landings, in passenger and luggage handling and in customs and security formalities.

58. The expansion and even the survival of many commuter or regional airlines in the 1990s depend greatly on political decisions. It is important that, when creating a European economic space spanning the European Community and the EFTA countries, basic requirements should be met for liberalisation and deregulation, so as to increase the productivity and efficiency of European air transport with regard to both the major carriers and the regional airlines. There should be no discrimination between the two categories.

APPENDIX

Resolution 879 (1987)¹
on aviation security and safety

transportant des passagers et des marchandises à partir de nombreuses régions vers des aéroports internationaux. Les autorités des aéroports devraient faire davantage pour répondre aux besoins de ces compagnies et de celles qui assurent des navettes quotidiennes. Dans de nombreux aéroports internationaux, il existe un manque d'équipement qui favorise les gros porteurs aux dépens des petits appareils. Les compagnies régionales assurant les navettes quotidiennes ont besoin d'un traitement adapté à leurs besoins pour les décollages et les atterrissages, l'acheminement des passagers et des bagages et les formalités de douane et de sécurité.

58. L'expansion, voire même la survie, d'un bon nombre de ces compagnies dans les années 90 dépend dans une large mesure de décisions politiques. Il importe, lors de la création d'un espace économique européen englobant la Communauté européenne et les pays de l'AELE, de répondre à des exigences fondamentales de libération et de déréglementation, de manière à accroître la productivité et l'efficacité du transport aérien européen, tant pour les grandes compagnies que pour les compagnies régionales. Il devrait n'y avoir aucune discrimination entre ces deux catégories.

ANNEXE

Résolution 879 (1987)¹
relative à la sûreté et à la sécurité de l'aviation

1. This text is published separately. It can be obtained on request from the Distribution Service, Council of Europe, F-67006 Strasbourg Cedex.

1. Ce texte a été publié séparément. Il est disponible sur demande adressée au Service de la distribution, Conseil de l'Europe, F-67006 Strasbourg Cedex.