

PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

31 May 1991

Doc. 6450

REPORT

on European air transport policies

(Rapporteur : Mr FLÜCKIGER,
Switzerland, Radical-Democrat)

Background

The Assembly regularly follows the work of the European Civil Aviation Conference (ECAC) in all its aspects, economic and technical. At a time when the need for a "One Air Europe" of harmonised, and eventually integrated, civil aviation management across the continent is becoming increasingly urgent, ECAC is widening its membership to twenty-five, including, for the first time, countries in Central and Eastern Europe.

Solution

The member states of the Council of Europe and of ECAC should make the fullest possible use of ECAC in order to achieve a competitive, consumer-oriented, environmentally sound and economically healthy European air transport system, and should provide it with the resources necessary to accomplish this task. Particular attention should be paid to the needs and concerns of countries in Central and Eastern Europe, as well as to the whole range of environmental problems, from aircraft noise to atmospheric and stratospheric pollution. Finally, ECAC is encouraged to ponder on the larger question of the future of Europe's airline industry, and its implications for competition, consumer services and profitability.

I. Draft resolution

1. The Assembly warmly welcomes the recent increase, to twenty-five, in the number of member states of the European Civil Aviation Conference (ECAC), which now covers essentially the same geographical area as the Council of Europe.

2. This development will greatly facilitate ECAC's efforts to create a "One Air Europe" of harmonised, and eventually integrated, European

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

31 mai 1991

Doc. 6450

RAPPORT

**sur les politiques européennes
de transport aérien**

(Rapporteur : M. FLÜCKIGER,
Suisse, radical-démocrate)

Données de base

L'Assemblée suit de façon régulière les travaux de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) dans tous leurs aspects, économiques et techniques. A une époque où le besoin de créer une « Europe de l'air » — où la gestion de l'aviation civile serait harmonisée puis intégrée à travers le continent — devient de plus en plus urgent, la CEAC élargit à vingt-cinq le cercle de ses Etats membres, de façon à inclure pour la première fois des pays d'Europe centrale et de l'Est.

Solution

Les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC devraient exploiter autant que possible la CEAC pour instaurer un système de transport aérien compétitif, orienté vers le consommateur, respectueux de l'environnement et économiquement sain, et devraient doter la CEAC des ressources nécessaires à cette tâche. Une attention particulière s'impose aux besoins et intérêts des pays en Europe centrale et de l'Est, ainsi qu'à toute la gamme de problèmes de l'environnement, allant du bruit des avions jusqu'à la pollution atmosphérique et stratosphérique. Enfin, la CEAC est invitée à réfléchir à la question plus large de la structure future de l'industrie aéronautique européenne et à ses incidences pour la concurrence, le service du consommateur et la rentabilité.

I. Projet de résolution

1. L'Assemblée se félicite vivement de l'augmentation récente du nombre, passé à vingt-cinq, des Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), qui couvre désormais pour l'essentiel la même zone géographique que le Conseil de l'Europe.

2. Cette évolution facilitera grandement les efforts de la CEAC pour créer une « Europe de l'air » où la gestion de l'aviation civile serait harmo-

civil aviation management, as called for in the Parliamentary Assembly's Resolution 939 (1990) on the growing congestion of Europe's airports and skies, and it will also permit a better co-ordination of the needs of civilian and military aviation respectively.

3. Integration is necessary not only to meet the increasing strains on Europe's airports and airspace, but in order to permit aviation to contribute fully to the general process of European integration.

4. The Assembly notes the efforts by the European Community to create a liberalised civil aviation market by 1993, and the contacts with Sweden and Norway aiming at the extension of such a market to those countries. However, it regrets that other European countries have not yet been included in the talks, and hopes that this will not give rise to the creation of two or more regulatory frameworks for air transport in Europe.

5. The Assembly, in conclusion, invites the member states of the Council of Europe and of ECAC:

i. to make the fullest possible use of ECAC in order to achieve a competitive, consumer-oriented, environmentally sound and economically healthy European air transport system, and to provide ECAC with the resources necessary to accomplish this task;

ii. to participate fully in the strategy for air traffic control in Europe adopted by ECAC member states in April 1990, while expressing the hope that all Central and East European member states will be progressively associated with the strategy in the near future.

6. Furthermore, the Assembly invites ECAC:

i. to pay particular attention to the special needs and concerns of countries in Central and Eastern Europe, and to assist them in all ways possible as they try to integrate their air transport systems into that of the greater Europe;

ii. vigorously to pursue — in line with the Assembly's Recommendation 1099 (1989) on aviation security and with recent ECAC recommendations — a policy of enhanced security against terrorism, through such measures as closer co-operation between governments, investment in human resources and adaptation of airports;

iii. to search for ways of achieving greater air traffic and airport efficiency, subject to action being taken to ensure that aircraft noise nuisance is reduced;

nisée puis intégrée, comme le demandait la Résolution 939 (1990) de l'Assemblée parlementaire relative à la congestion croissante des aéroports et des ciels européens, et elle permettra une meilleure coordination des besoins respectifs de l'aviation civile et militaire.

3. Une intégration est nécessaire non seulement pour alléger les tensions croissantes auxquelles sont soumis les aéroports et les espaces aériens de l'Europe, mais aussi pour permettre à l'aviation de contribuer pleinement au processus général d'intégration européenne.

4. L'Assemblée note les efforts de la Communauté européenne pour créer un marché libéralisé de l'aviation civile d'ici à 1993, et les contacts avec la Suède et la Norvège tendant à élargir ledit marché à ces pays. Toutefois, elle déplore que d'autres pays européens n'aient pas encore été invités à participer aux entretiens et espère qu'il n'en résultera pas deux ou plus de deux cadres de régulation des transports aériens en Europe.

5. L'Assemblée, en conclusion, invite les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC:

i. à exploiter autant que possible la CEAC pour instaurer un système de transport aérien européen compétitif, orienté vers le consommateur, respectueux de l'environnement et économiquement sain, et à doter la CEAC des ressources nécessaires à cette tâche;

ii. à participer pleinement à la stratégie de contrôle du trafic aérien en Europe, adoptée par les Etats membres de la CEAC en avril 1990, en souhaitant que tous les Etats membres d'Europe centrale et de l'Est soient progressivement associés à cette stratégie dans un avenir proche.

6. L'Assemblée, en outre, invite la CEAC:

i. à accorder une attention particulière aux besoins et intérêts particuliers des pays d'Europe centrale et de l'Est, et à les aider de toutes les manières possibles à intégrer leur système de transport aérien à celui de la grande Europe;

ii. à rechercher énergiquement — conformément à la Recommandation 1099 (1989) de l'Assemblée relative à la sécurité aérienne et à ses propres recommandations récemment adoptées — le renforcement de la sécurité contre le terrorisme, par des mesures telles qu'une coopération plus étroite entre gouvernements, des investissements dans les ressources humaines et l'adaptation des aéroports;

iii. à explorer les moyens d'augmenter encore l'efficacité du trafic aérien et des aéroports, pourvu que des actions soient prises pour assurer une réduction des nuisances causées par le bruit des avions;

iv. to pay attention also to other environmental damage caused by aviation ;

v. in particular, to speed up its work on stratospheric and atmospheric pollution by aircraft, and to implement, if possible ahead of schedule, the agreement of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to introduce more silent aircraft of the "Chapter 3" type by the year 2002 at the latest ;

vi. to reflect on the broader question of the future structure of Europe's airline industry, and its implications for competition, consumer service and profitability ;

vii. to examine ways of avoiding excessive ageing of aircraft fleets, especially in countries in Central and Eastern Europe and the Third World ;

viii. to encourage co-operation between air transport and railway interests, so as to bring about better co-ordination of passenger traffic over shorter distances.

7. The Assembly also urges ECAC member states which have not yet done so to apply for membership of Eurocontrol, responsible for the establishment of joint European air traffic flow management, and the newly created Joint Aviation Authorities (JAA), entrusted with the task of setting European standards in aviation safety, and likewise calls on these bodies to accept new applicant states as rapidly as possible.

8. Finally, the Assembly calls on the governments of those European countries which have not yet done so to join ECAC.

Explanatory memorandum

by Mr FLÜCKIGER

1. Introduction

1. The present report aims to review the main developments in European air transport since the 13th Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC), held in Strasbourg in June 1988. ECAC, it will be remembered, owes its existence to an initiative of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe over 30 years ago and our Assembly still serves as its parliamentary forum. ECAC today has twenty-five member states, that is to say all Council of Europe member states minus Czechoslovakia, Liechtenstein and San Marino, plus Monaco, Poland and Yugoslavia. It helps shape policies in the technical,

iv. à accorder une attention également aux autres dégâts causés à l'environnement par l'aviation ;

v. à accélérer, en particulier, ses travaux sur la pollution stratosphérique et atmosphérique par les appareils aériens, et à mettre en œuvre, si possible en avance sur le calendrier établi, l'accord de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue d'introduire l'avion silencieux du type « Chapitre 3 » en l'an 2002 au plus tard ;

vi. à réfléchir à la question plus large de la structure future de l'industrie aéronautique européenne et à ses incidences sur la concurrence, sur le service du consommateur et sur la rentabilité ;

vii. à examiner les moyens d'éviter un vieillissement excessif des flottes aériennes, notamment dans les pays d'Europe centrale et de l'Est et du tiers monde ;

viii. à encourager la coopération entre les intérêts du transport aérien et ceux des communications ferroviaires, dans l'intérêt d'une coordination avantageuse pour le trafic voyageurs sur des distances plus courtes.

7. D'autre part, l'Assemblée prie instamment les Etats membres de la CEAC qui ne l'ont pas encore fait de demander à être membres d'Eurocontrol, responsable de l'établissement d'une gestion européenne commune de la circulation aérienne, et des Autorités conjointes de l'aviation (JAA), récemment créées et chargées de définir des normes communes de sécurité aérienne, en appelant parallèlement ces organes à admettre dès que possible en leur sein les nouveaux Etats demandeurs.

8. Enfin, l'Assemblée demande aux gouvernements des pays européens qui ne l'ont pas encore fait d'adhérer à la CEAC.

II. Exposé des motifs

par M. FLÜCKIGER

1. Introduction

1. Le présent rapport vise à passer en revue les principaux faits nouveaux survenus dans le transport aérien en Europe depuis la 13^e Session triennale de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), tenue à Strasbourg en juin 1988. La CEAC, rappelons-le, a vu le jour sur une initiative de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe il y a plus de trente ans et notre Assemblée continue de lui servir de tribune parlementaire. La CEAC compte aujourd'hui vingt-cinq Etats membres, c'est-à-dire tous les Etats membres du Conseil de l'Europe moins la Tchécoslovaquie, le Liechtenstein et Saint-Marin, plus

safety, facilitation, security and economic areas of European civil aviation.

2. Your Rapporteur in this context wishes to thank Mr David Moss, ECAC's new President, for having provided the committee with much valuable information during an exchange of views in Paris in March 1991.

3. ECAC is the natural instrument for bringing the Europe of civil aviation closer together. The organisation helps shape policies in the technical, safety, facilitation, security and economic areas of European civil aviation.

4. It is particularly heartening to note that Central and East European countries are now joining ECAC. Thus, Hungary and Poland, which adhered to ECAC in 1990, are likely to be followed shortly by Bulgaria, Czechoslovakia and Romania. The more countries in the region that join ECAC, the greater will be the possibility to arrive at a truly comprehensive approach to air transport across the wider Europe.

5. As these lines are being written, European, indeed world, aviation is just recovering from a major crisis. Before and during the Gulf war, European airlines experienced a 30% decline in traffic, and had to shed thousands of workers, cancel flights and postpone the purchase of new aircraft. The immediate cause for this slump was the public's fear of terrorist attacks. People postponed holidays, business trips, tried to travel instead by car or by train, or used the telephone more.

6. However, even before the Gulf events the airline industry faced serious problems due to the general state of the world economy and reduced consumer demand. Thus, if the combined profits of the some 200 airlines that are members of IATA were about US\$ 1,2 thousand million in 1989, in 1990 they had been transformed into a combined loss of US\$ two thousand million, mainly due to reduced travelling and sharply increased fuel prices. In addition, European airlines in particular — whether or not from European Community countries — face the consequences of liberalisation measures introduced or contemplated by the Community — a subject to which we shall return later.

7. However, planning for the future of European aviation must look far ahead. We know that the long-term trend is one of steady, indeed brisk, increase. Between 1986 and 1990 Europe experienced a rise in traffic of some 60%, and the general

Monaco, la Pologne et la Yougoslavie. Elle contribue à la définition des orientations dans le domaine de la technique, de la sécurité, des équipements, de la sûreté et de la gestion de l'aviation civile européenne.

2. Votre rapporteur aimerait dans ce contexte remercier M. David Moss, nouveau président de la CEAC, d'avoir transmis à la commission beaucoup d'informations utiles au cours d'un échange de vues qui a eu lieu à Paris, en mars 1991.

3. La CEAC est l'instrument naturellement compétent pour unifier l'Europe de l'aviation civile. L'organisation aide à élaborer les politiques relatives à l'aviation civile, qu'il s'agisse des domaines techniques, économiques et de sécurité ou des mesures pour faciliter les services.

4. Il est particulièrement réconfortant de noter que les pays d'Europe centrale et orientale adhèrent maintenant à la CEAC. Ainsi, la Hongrie et la Pologne, qui ont adhéré à la CEAC en 1990, seront bientôt suivies par la Bulgarie, la Tchécoslovaquie et la Roumanie. Plus les pays de la région seront nombreux à adhérer à la CEAC, plus on tendra vers une approche vraiment globale du transport aérien dans l'Europe élargie.

5. Le présent rapport est rédigé à un moment où l'aviation européenne, même mondiale, se relève tout juste d'une crise grave. Avant et pendant la guerre du Golfe, les compagnies européennes ont enregistré une baisse de trafic de 30 % et ont dû mettre à pied des milliers de travailleurs, supprimer des vols et ajourner l'acquisition de nouveaux appareils. La cause immédiate de cette baisse brutale a été la crainte d'attentats terroristes. Les usagers ont reporté leurs vacances, leurs voyages d'affaires, se sont déplacés plutôt en train ou en voiture et ont utilisé davantage les télécommunications.

6. Cependant, même avant les événements du Golfe, l'industrie aérienne se trouvait confrontée à de graves problèmes dus à l'état général de l'économie mondiale et à une baisse de la demande du consommateur. Si l'ensemble des bénéfices des quelque 200 compagnies aériennes membres de l'IATA tournait autour de 1,2 milliard de dollars en 1989, ils se sont transformés en 1990 en une perte globale de 2 milliards de dollars, essentiellement due à une baisse des déplacements et à une augmentation des prix du carburants. En outre, les compagnies européennes — relevant ou non de la Communauté européenne — ont dû faire face aux conséquences des mesures de libéralisation introduites ou envisagées par la Communauté — un sujet sur lequel nous reviendrons plus tard.

7. Cependant, l'avenir de l'aviation européenne se planifie à très long terme. Nous savons qu'il faut s'attendre à une croissance régulière et même forte. Entre 1986 et 1990, l'Europe a vu son trafic augmenter d'environ 60 % et, vers la fin des

expectation in the late 1980s was for a doubling of traffic by the end of the century. The reasons for this are clear: the completion of the European Community's internal market by 1993; the foreseeable widening of EC membership; more intense economic exchanges within the planned EC-EFTA European Economic Area and beyond, and the introduction of market-oriented economies in Central and Eastern Europe — including their opening up to greatly increased trade and tourism with Western Europe and the rest of the world.

8. The likely growth in traffic — and Europe's limited capacity to cope with it both in the air and on the airports — led the Committee on Economic Affairs and Development, and subsequently the Parliamentary Assembly of the Council of Europe, to adopt Resolution 939 on the growing congestion of Europe's airports and skies, in January 1990. As your Rapporteur prepares his report for the committee on the activities of the European Civil Aviation Conference (ECAC), it is worth recalling the main demands made by the Assembly in Resolution 939, for which he also had the honour to serve as Rapporteur.

9. In essence, the Assembly called for a united Europe in terms of airspace and airport development. We regretted the "insufficient European co-operation and integration of air traffic control and inadequate expansion of airport handling capacity". We deplored the "fragmented nature of Europe's air traffic control system", and called for "better, continent-wide demand forecasts as well as better technical ground facilities for guiding aircraft and enhancing airport efficiency". Furthermore, the Assembly invited the Council of Europe and ECAC member states to "step up efforts, preferably within the Eurocontrol framework, to establish a fully integrated air traffic control system encompassing all Europe", and we went on to express our particular support in favour of "ECAC's plan to integrate the major European control centres into a single system".

10. Resolution 939 also made numerous other requests, for instance in the environmental field, but before we turn to them, let us see what has happened to our call for a "One Air Europe".

2. ECAC's strategy on air traffic control

11. One should not underestimate the difficulties of formulating, deciding on and implementing improvements in civil aviation. Planners have to look at least half a decade ahead when planning investments in air traffic control (ATC), and several decades ahead when building or modifying airports. The public for their part want easy access

années 80, on prévoyait un doublement du trafic d'ici la fin du siècle. Les raisons sont claires: l'achèvement du marché intérieur de la Communauté d'ici à 1993, l'élargissement prévisible de la Communauté européenne, l'intensification des échanges économiques à l'intérieur de la zone économique européenne CEE-AELE et au-delà, et l'introduction de l'économie de marché en Europe centrale et orientale — avec notamment l'intensification des échanges commerciaux et du tourisme avec l'Europe occidentale et le reste du monde.

8. L'augmentation probable du trafic — et la capacité limitée de l'Europe à y faire face à la fois dans les airs et dans les aéroports — a conduit la commission des questions économiques et du développement, puis l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, à adopter, en janvier 1990, la Résolution 939 relative à la congestion croissante des aéroports et des ciels européens. Etant donné que votre rapporteur établit pour la commission son rapport sur les activités de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), il convient de rappeler les principales demandes de l'Assemblée exprimées dans la Résolution 939, pour laquelle il a également eu l'honneur d'être rapporteur.

9. Fondamentalement, l'Assemblée réclame une Europe unie dans le domaine de l'aménagement de l'espace aérien et des aéroports. Elle regrette «l'insuffisance de la coopération et de l'intégration européennes du contrôle aérien, et (...) le développement inadéquat de la capacité des aéroports». Elle déplore «la fragmentation du système de contrôle du trafic aérien de l'Europe» et réclame des «prévisions fiables couvrant l'ensemble du continent» ainsi que des installations aux sols plus performantes pour guider le trafic aérien et accroître l'efficacité des aéroports. En outre, l'Assemblée invite le Conseil de l'Europe et les Etats membres de la CEAC à «multiplier leurs efforts, de préférence dans le cadre d'Eurocontrol, pour la création d'un système de contrôle du trafic aérien totalement intégré et couvrant toute l'Europe», et elle soutient pleinement le projet de la CEAC d'intégrer «les principaux centres de contrôle de l'Europe en un seul système».

10. La Résolution 939 contient aussi de nombreuses autres demandes, par exemple dans le domaine de l'environnement, mais, avant d'y revenir, voyons ce qu'a donné notre appel en faveur de l'Europe du ciel.

2. La stratégie de la CEAC en matière de contrôle du trafic aérien

11. Il ne faut pas sous-estimer les difficultés que posent la formulation, la prise de décision et la mise en œuvre des mesures d'amélioration dans le domaine de l'aviation civile. Les investissements dans le domaine du contrôle du trafic aérien nécessitent des prévisions à plus de cinq ans et la construction ou la modification des aéroports des

to airports, speedy check-in, no delays during take-off or landing, and no expansion of airport facilities, especially runways, out of concern for the environment. We politicians, who have to take the ultimate decisions, are likely to commit ourselves only if we can count on the support of the public, or if we feel convinced that investments are essential in the longer term for the good of society as a whole.

12. It seemed, however, that by 1990 the situation had become sufficiently critical to permit at least planners and politicians to agree. The ECAC strategy on air traffic control in Europe — adopted in April 1990 by the Ministers in ECAC member states responsible for civil aviation (that is only a few months after the Assembly's Resolution 939) in fact commits ECAC member states to a major rethink of their previous civil aviation priorities. The plan envisages the progressive harmonisation and integration of European ATC systems over the next ten years. Harmonisation has as its goal to enable different national (or regional) systems to communicate effectively with each other with minimum delay. Through integration the resulting system will appear to users (essentially the pilots) to be operating smoothly and without artificial geographical boundaries. The overall objective is to provide more airspace and control capacity, and to keep the increased traffic moving as efficiently as possible while maintaining a high level of safety.

13. The ECAC strategy is being applied by all the Western European states which formed ECAC at the time of the Ministers' decision, that is in April 1990. The Central and Eastern European states now joining ECAC may be progressively associated with the project, the first aim being to establish a fully integrated air traffic control system in the core area of Europe (while the peripheral parts of the continent can be taken care of later). It will be necessary for Western European countries to assist the Central and Eastern European countries concerned in all ways possible as they try to adapt and modernise their national systems.

14. The strategy's key operational objectives are:

- to optimise the air traffic services' en-route network and airspace structure;

- to complete radar coverage of the whole ECAC area by 1995 at the latest;

- to apply en-route radar separation of five nautical miles between aircraft throughout

prévisions allant au-delà de plusieurs décennies. Ce que veut le public, c'est un accès facile aux aéroports, une procédure d'enregistrement rapide, pas de retard à l'envol ni à l'atterrissage, et pas d'extension des installations aéroportuaires, notamment des pistes d'envol, au détriment de l'environnement. Nous autres, hommes politiques, qui finalement prenons les décisions, ne prendrons des engagements que si nous pouvons compter sur le soutien de l'opinion ou si nous sommes convaincus que les investissements sont indispensables à long terme pour le bien de la société dans son ensemble.

12. Il semble toutefois qu'en 1990 la situation soit devenue suffisamment critique pour qu'au moins les planificateurs et les hommes politiques s'entendent. La stratégie de la CEAC sur le contrôle du trafic aérien en Europe — adoptée en avril 1990 par les ministres des pays membres de la CEAC responsables de l'aviation civile (c'est-à-dire quelques mois seulement après la Résolution 939 de l'Assemblée) — oblige en fait les Etats membres de la CEAC à repenser sérieusement leurs anciennes priorités en matière d'aviation civile. Le plan envisage une harmonisation et une intégration progressives des systèmes européens de contrôle aérien au cours des dix prochaines années. L'objectif de l'harmonisation est de permettre aux différents systèmes nationaux ou régionaux de communiquer effectivement entre eux dans un délai minimal. Grâce à l'intégration, les utilisateurs (essentiellement les pilotes) auront l'impression que le système fonctionne correctement et sans limites géographiques artificielles. L'objectif global est d'accroître la capacité de l'espace aérien et du contrôle, et d'assurer la fluidité d'un trafic aérien accru tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

13. La stratégie de la CEAC est appliquée par tous les pays européens occidentaux qui ont constitué la CEAC en avril 1990. Les pays d'Europe centrale et orientale qui adhèrent maintenant à la CEAC sont progressivement associés au projet, le premier objectif étant d'instituer un système de contrôle aérien pleinement intégré au cœur de l'Europe (les régions périphériques du continent seront prises en considération plus tard). Il sera nécessaire aux pays d'Europe occidentale d'aider par tous les moyens possibles les pays d'Europe centrale et orientale concernés à adapter et à moderniser leurs systèmes nationaux.

14. Les objectifs clés de cette stratégie sont les suivants:

- optimiser le réseau des services de la circulation aérienne et la structure de l'espace aérien;

- compléter la couverture radar de l'ensemble de la zone de la CEAC d'ici à 1995 au plus tard;

- appliquer une séparation radar en route de cinq milles nautiques entre les avions

high-density areas, and of ten nautical miles in other areas, by 1995 at the latest ;

— to integrate air traffic control systems progressively, after harmonising them in high-density areas by 1995, and in other areas by 1998.

15. Under the strategy it will remain the responsibility of individual states to provide the necessary resources for equipment and personnel. The whole programme is being managed by a central Project Board, which supervises the work of a 50-man Project Team under the aegis of Eurocontrol. The project team is responsible for defining the standards and protocols which will ensure an efficient interface between neighbouring systems. There is provision also for full consultation with the various industries and professions concerned — including, of course, the airports. IATA assists in identifying “black spots” in radar and communication facilities. This will help the team in its task of concentrating initially on those areas which show the greatest prospect of yielding early increases in capacity.

16. Meanwhile, individual states are already improving the compatibility of their national systems. Worthy of mention are initiatives being taken on a regional basis by France, Italy, Portugal, Spain and Switzerland, and those being developed by the Central and East European countries of Austria, Czechoslovakia, Hungary and Yugoslavia. Work is also under way in Germany to modernise and expand its en-route system.

17. It should be noted that ECAC governments have chosen not to give up national sovereignty over their airspace (always a touchy issue which indeed could even temporarily create more problems than it would solve) but to have existing national systems work together. Utopians may be sorry about this lack of integrative will on the part of Europeans, but pragmatists will point to the much higher speed with which tangible improvements can be reached. However, the above approach must not be seen as an end-station. The ultimate goal, as clearly stated in our Resolution 939 (1990), must be a “One Air Europe”.

3. The next bottleneck : airport capacity

18. Improving traffic flow, that is, the ease with which aircraft can fly from one control sector to another, is important. Yet it will be of little avail if airports are not able to cope with the situation. Much points to the airports' becoming the major bottleneck in European aviation in the 21st century. The term airport capacity, it should be added, covers not only the efficiency in sending off and receiving aircraft, but also check-in and check-out

dans toutes les zones à forte densité et de dix milles nautiques dans les autres, d'ici à 1995 au plus tard ;

— intégrer progressivement les systèmes de contrôle de la circulation aérienne, après les avoir harmonisés dans les zones à forte densité d'ici à 1995, et dans les autres zones d'ici à 1998.

15. Selon cette stratégie, chaque Etat continuera de financer l'équipement et le personnel. L'ensemble du programme sera géré par un bureau central de projet, chargé de superviser les travaux d'une équipe de projet de cinquante personnes, sous l'égide d'Eurocontrol. L'équipe de projet est chargée de définir les normes et les protocoles qui assureront une interface efficace entre les systèmes voisins. Il est prévu aussi de collaborer pleinement avec les diverses industries et les professions concernées — y compris, naturellement, les aéroports. L'IATA apporte une aide précieuse en identifiant « les points noirs » sur les radars et les matériels de communication. L'équipe pourra ainsi se concentrer d'abord sur les zones offrant les plus grandes perspectives de gain rapide de capacité.

16. Entre-temps, les différents Etats s'emploient déjà à améliorer la compatibilité de leurs systèmes respectifs. Il convient de mentionner les initiatives prises sur une base régionale par la France, l'Italie, le Portugal, l'Espagne et la Suisse, et celles que conçoivent actuellement les pays d'Europe centrale et orientale, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Hongrie et la Yougoslavie. Des travaux sont aussi en cours en Allemagne pour moderniser et développer le système en route.

17. Il convient de noter que les pays membres de la CEAC ont choisi non pas d'abandonner leur souveraineté nationale sur leur espace aérien (un problème toujours délicat qui pourrait même provisoirement créer plus de problèmes qu'en résoudre), mais d'adapter leurs systèmes nationaux actuels pour qu'ils puissent fonctionner ensemble. Les utopistes regretteront peut-être ce manque de volonté d'intégration de la part des Européens, mais les pragmatiques souligneront en revanche la rapidité avec laquelle il est possible d'obtenir des améliorations tangibles. Cependant, l'approche ci-dessus n'est pas le but à atteindre. L'objectif final, comme l'indique clairement la Résolution 939 (1990), c'est « l'Europe du ciel ».

3. Le prochain engorgement : la capacité des aéroports

18. Il est important d'améliorer le flux de la circulation aérienne, c'est-à-dire la facilité avec laquelle un avion peut passer d'un secteur de contrôle à un autre. Toutefois, cela n'est guère utile si les aéroports ne sont pas, quant à eux, en mesure de faire face à la situation. Tout indique que les aéroports deviendront le principal goulot d'étranglement de l'aviation européenne au vingt et unième siècle. Il est à préciser que l'expression

procedures, baggage processing and retrieval, vehicle access to airports, parking facilities, public transport etc.

19. Certain members of our committee have airports in or near their constituencies, and they are well aware of the public resentment of any expansion of them. The complaints range from too noisy aircraft and too frequent flights (for example, about 1 000 per day over Heathrow outside London, among them the Concorde), extension of runways, night flights, and too many terminals creating traffic jams around airports.

20. ECAC, following the last ministerial meeting, at present concentrates on the interface between flight and landing. We know that ECAC's ability, at intergovernmental level, to influence airports (which are often privately owned) is limited. However, is that good enough in the present situation? Your Rapporteur feels that this problem merits an ECAC ministerial initiative similar to the one on air traffic flow.

4. Liberalisation measures

21. The European Community in 1987 adopted, in its first phase of liberalisation leading to the single internal market on 1 January 1993, a package of liberalisation measures in three main areas: fares, capacity sharing and market access. Those measures reduced existing constraints on airlines, for example by allowing them freedom within tariff zone to use their own commercial judgement as to tariff levels, by breaking up the rigid 50/50 division of capacity, etc. The second phase adopted in June 1990 took all the 1987 measures a degree further, for example by refining the tariff zones and allowing airlines much greater freedom to offer whatever capacity requirements were best adapted to their marketing decisions. In addition, market access to busy routes was made easier, "fifth-freedom"¹ traffic rights were expanded and the bloc exemption from the competition rules of the treaty for some inter-airline agreements and concerted practices was extended until 1993. These two phases are steps on the way to a liberalised civil aviation market in 1993, in which the objectives are: the allowing of double disapproval of fares (that is to say an airline can offer a proposed fare unless both governments

«capacité aéroportuaire» couvre non seulement la capacité de faire partir et d'accueillir de plus en plus d'appareils, mais aussi les procédures d'enregistrement et de contrôle à la sortie, le traitement des bagages et leur récupération, l'accès des véhicules aux aéroports, le stationnement, les transports publics, etc.

19. Certains membres de notre commission ont des aéroports dans leur circonscription ou à proximité et sont tout à fait conscients de l'hostilité du public à l'égard de leur extension. Les plaintes portent sur le bruit excessif des avions, la trop grande fréquence des vols (un millier chaque jour, par exemple, au-dessus de Heathrow, à l'extérieur de Londres, dont le Concorde), l'allongement des pistes, les vols de nuit et le nombre excessif des terminaux qui est générateur d'embouteillages et autres inconvénients aux alentours des aéroports.

20. La CEAC, à la suite de la dernière réunion ministérielle, concentre actuellement ses réflexions sur l'interface entre le vol et l'atterrissage. Nous savons que la CEAC, au niveau intergouvernemental, ne peut avoir qu'une influence limitée sur les aéroports (qui appartiennent souvent au secteur privé). Mais la situation actuelle est-elle satisfaisante? Votre rapporteur estime que ce problème appelle de la part de la CEAC une initiative ministérielle analogue à celle relative au flux de la circulation aérienne.

4. Mesures de libéralisation

21. La Communauté européenne a adopté en 1987, dans le cadre de sa première phase de libéralisation devant aboutir au Marché unique intérieur le 1^{er} janvier 1993, une série de mesures dans trois domaines principaux: les tarifs, le partage de capacité et l'accès au marché. Ces mesures réduisent les contraintes dont souffrent actuellement les compagnies aériennes en leur concédant une certaine liberté au sein de zones tarifaires, qui leur permet d'exercer leur jugement au niveau des prix en mettant fin au partage égal de capacité, trop rigide, etc. La deuxième phase adoptée en juin 1990 a poussé un peu plus loin toutes les mesures prises en 1987, par exemple en modulant les zones tarifaires et en laissant les compagnies aériennes beaucoup plus libres de moduler la capacité au mieux de leurs intérêts commerciaux. En outre, l'accès aux routes chargées a été facilité, les droits de circulation («cinquième liberté»¹) ont été étendus et l'exemption globale des règles de concurrence imposées par le Traité de Rome au profit de quelques accords intercompagnies et pratiques concertées a été prorogé jusqu'en 1993. Ces deux phases constituent une étape sur la voie d'un marché de l'aviation civile libéralisée en 1993, dont les objectifs

1. Pertaining to air routes/air traffic between the territory of one state party to a bilateral air transport agreement and the territory of another state not party to that agreement.

1. Se dit de routes aériennes de trafic aérien entre le territoire d'un Etat partie à un accord bilatéral de transport aérien et le territoire d'un autre Etat non partie à cet accord.

involved reject it), and no bilateral capacity restrictions.

22. The interests of the consumer have also been at the forefront in the recent adoption by the EC of a regulation providing for compulsory compensation for passengers who are denied the right to board a plane due to overbooking by the airline. The EC Commission has also recently published a proposed measure to regulate the method of allocating take-off and landing slots at airports. This Commission proposal and others which are expected, for example on air companies licensing and en-route licensing, will be the subject of debate in the coming months. They all form part of the range of measures required to make the transition from a highly regulated market based on bilateralism to a single, multilateral and more liberal internal market.

23. Clearly, the liberalisation measures undertaken within the European Community cannot but have profound effects on airlines in non-EC Council of Europe member states, and beyond. In June 1990, the EC Council of Transport Ministers took the first substantive steps towards establishing relations on aviation matters with countries outside the Community, in the first instance with Norway and Sweden. These negotiations are not "ordinary" bilateral negotiations in the traditional sense, for they are held between a supranational body, the Commission, and two independent states. The talks aim at extending the eventually liberalised EC air transport régime to Norway and Sweden as well, the obvious reason being that SAS is a joint Danish-Norwegian-Swedish operation.

24. The EC negotiations with Norway and Sweden are still taking place. If they are completed successfully they may be used as a model for those that would follow with other non-EC countries in Europe, particularly the other member states of EFTA (Austria, Finland, Iceland and Switzerland). Norway and Sweden, if the negotiations are successful, will have to accept and implement the entire *acquis communautaire* with regard to air transport liberalisation, including competition rules, aircraft noise, computerised reservation systems, flight time limitations and the rules on VAT.

25. The question in your Rapporteur's mind is whether better use could not be made of the ECAC framework in the drive towards 1993. We all espouse the ideal of an integrated intra-European air transport system. Is not ECAC the very

sont : la possibilité de double désapprobation des tarifs (par exemple une compagnie aérienne peut offrir un certain tarif sauf si les deux gouvernements concernés le rejette) et l'absence de restriction bilatérale de capacité.

22. Les intérêts du consommateur ont aussi été au cœur des débats lors de la récente adoption par la Communauté européenne d'une réglementation prévoyant l'indemnisation obligatoire des passagers auxquels était refusé le droit d'embarquer à bord d'un avion pour cause de « surbooking ». La Commission des Communautés européennes a aussi publié récemment une proposition de mesures destinées à réglementer la méthode d'établissement des grilles d'envol et d'atterrissage dans les aéroports. Cette proposition de la Commission et d'autres, concernant par exemple l'attribution de licences aux compagnies aériennes et les licences en route, feront l'objet d'un débat dans les prochains mois. Tout cela fait partie de la série de mesures nécessaires pour assurer la transition entre un marché très réglementé, fondé sur le bilateralisme, et un marché intérieur unique, multilatéral et plus libéral.

23. Il est clair que les mesures de libéralisation prises dans le cadre de la Communauté européenne affectent profondément les compagnies aériennes des pays membres du Conseil de l'Europe non membres de la Communauté et d'autres encore. En juin 1990, le Conseil des ministres des Transports de la Communauté a pris les premières mesures fondamentales tendant à l'établissement de relations en matière d'aviation avec les pays extracommunautaires, et tout d'abord la Norvège et la Suède. Il ne s'agit pas de négociations bilatérales « ordinaires », de type classique, car elles ont lieu entre un organe supranational, la Commission, et deux Etats indépendants. Leur objectif est d'étendre le système de transport aérien libéralisé, établi par la Communauté, à la Norvège et à la Suède ; la raison évidente étant que la SAS est une entreprise commune danoise-norvégienne-suédoise.

24. Les négociations de la Communauté avec la Norvège et la Suède sont toujours en cours. Si elles aboutissent, elles pourront servir de modèle à celles qui suivront avec d'autres pays non communautaires d'Europe, en particulier les autres Etats membres de l'AELE (Autriche, Finlande, Islande et Suisse). La Norvège et la Suède, si les négociations aboutissent, devront accepter et mettre en œuvre l'ensemble de l'*acquis communautaire* concernant la libéralisation du transport aérien, y compris les règles de la concurrence, le bruit des avions, le système de réservation informatisé, les limitations des temps de vol et les règles relatives à la TVA.

25. La question que se pose votre rapporteur est de savoir s'il n'est pas possible de faire un meilleur usage du cadre de la CEAC jusqu'à l'horizon 1993. Nous partageons tous l'idéal d'un système de transport aérien intra-européen intégré. La

embodiment of such a system? Can it be satisfactory or sensible that governments such as, say, Switzerland, Austria, Iceland and Turkey are to some extent marginalised in the moves towards a freer air transport market in Europe? Yet, at the same time the airlines of these countries are directly affected by the developments we are talking about. ECAC's framework should be better used and a more-clearly defined role assigned to it over the next few years.

26. A second question preoccupying your Rapporteur has to do with the future structure of the European aviation industry. In the United States several major airlines have already collapsed or are in serious difficulties, leaving only a few survivors to take care of the enormous United States market. Is this what we wish to see in Europe? What implications would such a development have for competition and for the range of services offered to consumers, considering that the goal of the Parliamentary Assembly has always been to ensure a competitive, consumer-oriented and healthy airline industry?

5. Environmental concerns

27. Related to airport capacity are environmental concerns such as, in the words of Resolution 939 "noise, pollution and traffic congestion around airports", and the particular need to "speed up the introduction of less noisy aircraft".

28. Stratospheric (and atmospheric) pollution by aircraft is a source of concern, and ECAC is already trying to identify the parameters of the problem. On the subject of noise the International Civil Aviation Organisation (ICAO) — with considerable input from ECAC — has decided that the so-called "silent" aircraft of the "Chapter 3" type (although silent is a highly subjective notion, especially to people living around airports!) will gradually replace the noisier "Chapter 2" type of aircraft as from April 1995, with the goal of having the latter completely phased out by April 2002 (including those of developing countries). This is a welcome development and one which we shall have to follow closely. The financial difficulties of developing, and for Central and Eastern European countries, in replacing their present fleets in time for these deadlines will be considerable and will call for both understanding and solidarity on the part of Western Europe.

29. The Committee on Economic Affairs and Development at its meeting in Antalya, Turkey, in May 1991 focused much of its discussion of this report on environmental concerns. Some members wanted to see trains, including high-speed trains,

CEAC ne pourrait-elle pas incarner un tel système? Est-il raisonnable ou satisfaisant que des gouvernements comme la Suisse, l'Autriche, l'Islande, la Turquie soient dans une certaine mesure marginalisés dans ce mouvement vers un marché du transport aérien plus libre en Europe? Pourtant, les compagnies aériennes de ces pays sont directement affectées par les nouveaux développements dont nous parlons. Le cadre de la CEAC pourrait être mieux exploité et son rôle mieux défini dans les prochaines années.

26. L'autre question qui préoccupe votre rapporteur est celle de la structure future de l'industrie de l'aviation européenne. Aux Etats-Unis, plusieurs grandes compagnies aériennes ont déjà fait faillite ou connaissent de sérieuses difficultés, ne laissant que quelques survivants pour s'occuper de l'énorme marché américain. Est-ce ce que nous souhaitons voir en Europe? Quelles répercussions une telle évolution aura-t-elle sur la concurrence et la gamme de services offerts aux consommateurs, considérant que l'objectif de l'Assemblée parlementaire a toujours été d'assurer une industrie compétitive, orientée vers le consommateur et saine?

5. Préoccupations environnementales

27. La capacité aéroportuaire suscite des préoccupations environnementales comme, pour reprendre les termes de la Résolution 939, «le bruit, la pollution et les embouteillages autour des aéroports» et la nécessité en particulier «d'accélérer l'introduction d'appareils moins bruyants».

28. La pollution de la stratosphère (et de l'atmosphère) par les avions est une source de préoccupation et la CEAC s'efforce déjà de définir les paramètres du problème. En ce qui concerne le bruit, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) — grâce notamment à nombre de données fournies par la CEAC — a décidé que l'avion dit «silencieux» du type «Chapitre 3» (bien que le silence soit une notion très subjective, notamment pour les personnes qui vivent à proximité des aéroports!) remplacera progressivement les avions plus bruyants du type «Chapitre 2» à partir d'avril 1995, l'objectif étant de le supprimer complètement d'ici à avril 2002 (y compris ceux des pays en voie de développement). Il y a lieu de s'en féliciter et c'est un projet que nous devons suivre de près. Les difficultés financières que rencontreront les pays en voie de développement et les pays d'Europe centrale et orientale, lorsqu'il s'agira de remplacer leur flotte actuelle dans les délais, seront considérables et exigeront à la fois compréhension et solidarité de la part de l'Europe occidentale.

29. La commission des questions économiques et du développement, lors de sa réunion à Antalya, Turquie, en mai 1991, a consacré une grande partie de sa discussion du présent rapport aux préoccupations d'ordre environnemental. Cer-

take over from aircraft on short to medium distances. This, they argued, would mean not only a lessening of travel times, but also less environmental damage and strain on airports and airspace.

30. Others, however, warned against too great a reliance on trains, especially the high-speed variety which, they said, poses as many environmental problems in the regions concerned as aviation. The committee therefore in its wisdom only talks, in the draft resolution, about the need to "encourage co-operation between air transport and railway interests, so as to further a better co-ordination of travels over shorter distances". Clearly then, compromises will have to be found which respect at the same time the environment and those who inhabit it and the needs of travellers.

31. It is equally clear, however, that environmental concerns will take on added significance in aviation policies in the years to come, and that our committee may wish to devote a special report exclusively to this subject. Your Rapporteur would wholeheartedly support such a proposal.

6. Safety and security

32. Safety in aviation parlance essentially means the airworthiness of planes, including their maintenance and operational and crew requirements. Here the Joint Aviation Authorities (JAA), now an associate body of ECAC, are trying to achieve common requirements for all airlines. This is an essential task in reducing accidents, and ECAC would like to see the utmost possible respect for these rules.

33. The committee in its previously mentioned exchange of views with ECAC's President Davis Moss also raised the problem of ageing aircraft. This is less a problem for airlines in industrialised countries than for those in developing ones and in Central and Eastern Europe. Again, assistance by richer countries is called for also in this area. Safety is, of course, the most important consideration, but competitiveness is also a factor. As Mr Moss pointed out, airlines feel the pressure to renew their fleets because customers request it, because maintenance costs rise as aircraft grow older, and because older aircraft are noisier and do not meet new, stricter regulations.

tains membres ont souhaité voir les trains, y compris les trains à grande vitesse, jouer un plus grand rôle sur des distances courtes et moyennes, au détriment de l'aviation. Cela, maintiennent-ils, réduirait non seulement le temps de voyage mais également les dégâts causés à l'environnement et aux exploitations à la limite des aéroports et de l'espace aérien.

30. Or, d'autres membres ont attiré l'attention sur des risques liés à une concentration excessive de trains. Le train, disent-ils, en particulier le train à grande vitesse, présente au moins autant de problèmes d'environnement dans les régions concernées que l'aviation. C'est pour cette raison que la commission dans sa sagesse ne parle, dans le projet de résolution, que du besoin d'«encourager la coopération entre les intérêts du transport aérien et ceux des communications ferroviaires, dans l'intérêt d'une coordination avantageuse pour le trafic voyageurs sur des distances plus courtes». Il est clair, par conséquent, que nous devons trouver des compromis respectant à la fois l'environnement et ceux qui l'habitent, et les besoins des usagers.

31. Or, il est aussi clair que les préoccupations d'ordre environnemental vont devenir plus importantes dans les politiques d'aviation dans les années à venir et que notre commission pourrait consacrer un rapport spécial à ce sujet. Votre rapporteur soutiendrait pleinement une telle proposition.

6. Sûreté et sécurité

32. La sûreté en matière d'aviation signifie essentiellement la navigabilité des avions, y compris leurs besoins sur le plan de la maintenance, du fonctionnement et de l'équipage. Les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), aujourd'hui associées à la CEAC, s'efforcent de définir des normes communes pour toutes les compagnies aériennes. C'est une tâche essentielle, car elle contribue à réduire les accidents et la CEAC aimerait que ces règles soient respectées dans toute la mesure du possible.

33. Lors de son échange de vues précité avec le président de la CEAC, M. David Moss, la commission a également soulevé le problème du vieillissement des appareils. Il s'agit là d'un problème qui concerne moins les compagnies aériennes des pays industrialisés que celles des pays en développement et des pays d'Europe centrale et orientale. Dans ce domaine aussi, l'aide des pays riches s'impose. La sécurité est évidemment le souci majeur, mais la concurrence est aussi un élément à prendre en compte. Comme M. Moss l'a souligné, les compagnies aériennes se sentent obligées de renouveler leur flotte parce que les consommateurs font pression, que le coût d'entretien augmente à mesure que les avions vieillissent et que les appareils anciens sont plus bruyants et donc non conformes aux nouvelles réglementations plus strictes.

34. Aviation security signifies defence against terrorism. New security measures were discussed at a major ECAC Symposium in November 1990 bringing together over 600 participants from all quarters concerned, including industry, and which put on exhibition all the recently developed technology that is on offer. The symposium recommended the following:

— Governments, airlines and airports need to co-operate more closely. Information on new anti-terrorist technology should be shared, and appropriate research and development should be co-ordinated and stimulated.

— The human factor is and will remain of paramount importance despite advances in technology. As the trained expert will always be in the front line of the battle against the terrorist, ways of continually improving job performance and motivation need more consideration.

— Airports of the future need to be designed with security in mind from the outset. Greater efforts should be made to adapt existing airport terminals to meet security needs.

35. At subsequent meetings ECAC member states agreed on a number of measures to implement these recommendations.

36. Security lies at the heart of aviation's future, and the stringent measures introduced in reaction to the Gulf war showed that airlines take this issue extremely seriously. However, even before the war, ECAC reviewed the situation, and member states were encouraged to harmonise their security measures, in the interest of passenger safety. The Parliamentary Assembly's own Recommendation 1099 (1989) on aviation security took a particularly firm stand on the matter and was intended as a strong encouragement for further ECAC work in this field.

37. The Committee on Economic Affairs and Development in its discussion of the present report has made a strong call for a more efficient exchange of information among governments as well as among airports about potential terrorist threats. It also drew attention to the widely varying security standards at airports around the world. It even raised the possibility of sanctions against countries or airports which do not live up to agreed standards.

38. Mr Moss, however, considered sanctions to be rather slow and blunt instruments and instead preferred rapid, regular and direct consultation with governments and airports. There is a great need, he added, for well-trained and highly motivated personnel.

34. Sécurité en matière d'aviation signifie défense contre les actes de terrorisme. De nouvelles mesures de sécurité ont été étudiées lors d'un grand symposium de la CEAC en novembre 1990, qui a réuni plus de 600 participants de tous les milieux concernés, y compris l'industrie, laquelle a exposé toutes les nouveautés qu'offre la technologie. Les recommandations du symposium sont les suivantes :

— les gouvernements, les compagnies aériennes et les aéroports doivent coopérer plus étroitement. Il faut partager les informations concernant les nouvelles technologies antiterroristes et coordonner et encourager les travaux de recherche appropriés ;

— le facteur humain est et restera d'une importance capitale, malgré les progrès de la technologie. Dans la mesure où l'expert entraîné sera toujours en première ligne dans la lutte contre le terrorisme, il faut sans cesse s'efforcer d'améliorer sa performance et sa motivation au travail ;

— les aéroports du futur doivent être conçus d'emblée avec le souci de la sécurité. Il faut faire davantage d'efforts pour adapter les aéroports existants aux normes de sécurité.

35. Lors de réunions ultérieures, les Etats membres de la CEAC sont convenus d'un certain nombre de mesures pour mettre en œuvre ces recommandations.

36. La sécurité est au centre des préoccupations concernant l'avenir de l'aviation et les mesures restrictives prises en raison de la guerre du Golfe ont montré que les compagnies aériennes prenaient cette question très au sérieux. Toutefois, avant même la guerre, la CEAC a examiné la situation et les Etats membres ont été encouragés à harmoniser leurs mesures de sécurité dans l'intérêt des passagers. L'Assemblée parlementaire, dans sa Recommandation 1099 (1989) relative à la sûreté aérienne, a adopté une position particulièrement ferme à cet égard et encourage vivement la CEAC à poursuivre ses travaux dans ce domaine.

37. Dans son examen du présent rapport, la commission des questions économiques et du développement a appelé vigoureusement à un échange d'informations plus efficace entre les gouvernements et les aéroports sur les menaces de terrorisme. Elle a en outre attiré l'attention sur l'hétérogénéité des normes de sécurité dans les aéroports du monde entier. Elle a même évoqué la possibilité d'infliger des sanctions contre des pays ou des aéroports qui ne respectent pas les normes adoptées.

38. Toutefois, M. Moss a estimé que les sanctions étaient des instruments lents et émoussés, et a marqué sa préférence pour une consultation rapide, régulière et directe avec les gouvernements et les aéroports. Il a ajouté que l'on avait grand besoin d'un personnel bien formé et très motivé.

39. Clearly, only reassured passengers will fly. Yet travellers are understandably irritated by long check-in procedures. Investments in machines that can "smell" Semtex and other explosives are extremely costly and can never entirely eliminate the risk of failure, since a chain is only as strong as its weakest link, in this case those airports in the world with the least advanced security systems. An incessant race is underway between security personnel and terrorists, and final victory against attacks will probably never come about. A combination of reliance on machines and vigilant staff seems necessary. The difficulty resides in being on one's guard all the time, not only during crises, such as when an attack is expected or has just taken place. "Lockerbie never again!" must be our aim, but it is a very hard goal to achieve.

Reporting committee: Committee on Economic Affairs and Development.

Budgetary implications for the Assembly: none.

Reference to committee: See Resolution 896 (1988).

Draft resolution unanimously adopted by the committee on 15 May 1991.

Members of the committee: MM. *Valleix (Chairman), Flückiger, Vuralhan (Vice-Chairmen), Aarts (Alternate: Dees), Aylward, Brito, Capanna, Croze, Demiralp, Efraimoglou, Eicher, Ewing (Alternate: Rowe), Fabra (Alternate: Díaz), Dame Peggy Fenner, MM. Frendo, Gandalovič, García Sánchez, Gasperoni, Gassner, Gemesi, Goerens, Holtz, Jessel, Kempinaire, Kittelmann, Albrecht Konecny, Koritzinsky, Kovács, Le Grand, Lotz, Mesoraca, Miville, Pinto, Rehn (Alternate: Särkijärvi), Rokofyllos, Sinesio (Alternate: Scovacicchi), Erik Smith, Strimitzer, Svensson, Mrs von Teichman, Mr Thorarinsson, Mrs af Ugglas, Mrs Verspaget.*

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

See Resolution 964 (Standing Committee, 28 June 1991).

39. Il est clair que seuls des passagers rassurés voleront. Or, les voyageurs sont à bon droit irrités par les longues procédures de contrôle. Les appareils capables de «renifler» le Semtex et d'autres explosifs sont extrêmement coûteux et ne suppriment jamais complètement le risque d'échec, car «une chaîne n'a que la solidité de son maillon le plus faible», en l'occurrence les aéroports dans le monde qui ont les systèmes de sécurité les moins performants. La course entre le personnel de sécurité et les terroristes est permanente et il n'y aura sans doute jamais de victoire définitive sur le terrorisme. Il faudra toujours s'en remettre à la fois à la fiabilité du matériel et à la vigilance du personnel. La difficulté est de rester constamment sur ses gardes et pas seulement en période de crise, lorsque l'on craint un attentat ou qu'il vient de se produire. «Plus jamais Lockerbie!» doit être notre objectif, mais il est très difficile à atteindre.

Commission chargée du rapport: commission des questions économiques et du développement.

Implications budgétaires pour l'Assemblée: néant.

Renvoi en commission: voir Résolution 896 (1988).

Projet de résolution adopté à l'unanimité par la commission le 15 mai 1991.

Membres de la commission: MM. *Valleix (Président), Flückiger, Vuralhan (Vice-présidents), Aarts (Remplaçant: Dees), Aylward, Brito, Capanna, Croze, Demiralp, Efraimoglou, Eicher, Ewing (Remplaçant: Rowe), Fabra (Remplaçant: Díaz), Dame Peggy Fenner, MM. Frendo, Gandalovič, García Sánchez, Gasperoni, Gassner, Gemesi, Goerens, Holtz, Jessel, Kempinaire, Kittelmann, Albrecht Konecny, Koritzinsky, Kovács, Le Grand, Lotz, Mesoraca, Miville, Pinto, Rehn (Remplaçant: Särkijärvi), Rokofyllos, Sinesio (Remplaçant: Scovacicchi), Erik Smith, Strimitzer, Svensson, M^{me} von Teichmann, M. Thorarinsson, M^{mes} af Ugglas, Verspaget.*

N.B. Les noms des membres présents à la réunion sont indiqués en italique.

Voir Résolution 964 (Commission Permanente, 28 juin 1991).