

786/Pa
7.11.91

ba

Könnst Du
du korrekter
auf Seite 2
müllers?
Danke

Intégration européenne en matière d'aviation civile

Séance du 6 novembre 1991

Personnes présentes: MM. Kellenberger, Bärffuss (BI), Mühlemann (SG/DFTCE), von Erlach (DFAE, DDIP), Neuenschwander, Auer, Panchard (OFAC), Winzap (OFAEE), Mme Frezza (OFT), MM. Jobin (aéroport de Genève), Spörri (aéroport de Zurich), Hatt (aéroport de Bâle-Mulhouse), Müller, Eggenschwiler (SR).

1. Ouverture de la séance

M. Neuenschwander fait référence à la situation nouvelle. Il félicite toutes les personnes, notamment MM. Mühlemann et Kellenberger, qui ont oeuvré à la réussite des négociations EEE et transit. Il déplore le départ de M. Kellenberger de la direction du BI et le félicite pour sa nomination à ses nouvelles fonctions. M. Kellenberger le remercie et assure que les excellentes relations entretenues avec les offices se poursuivront avec son successeur M. Spinner. M. Neuenschwander excuse M. Stücheli, de la Mission suisse à Bruxelles, qui sera prochainement remplacé par M. Ambühl, et M. Jaisli, de l'OFAC.

2. Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour est approuvé à l'unanimité.

3. Procès-verbal de la séance du 12 mars 1991

Le procès-verbal est approuvé à l'unanimité.

4. Evolution depuis la dernière séance.

4.1 Accord de transit

M. Kellenberger informe que le paraphe est prévu pour mi-novembre, et la signature entre décembre et mi-janvier. L'accord n'est pas soumis au référendum facultatif. La déclaration commune des ministres au sujet de l'aviation civile correspond à une garantie demandée à la CE. Selon l'interprétation de celle-ci, les négociations en matière aéronautique ont en fait déjà commencé dans le cadre EEE. En cas de rejet suisse du traité EEE, cette déclaration deviendrait "applicable".

M. Neuenschwander souligne l'importance de ladite déclaration et fait un bref historique des relations FANSIS/AFIS - CE. Il est d'avis que la mention "...dès que possible..." justifierait que l'on commence tout de suite des négociations similaires à celles qui ont été menées par la Norvège et la Suède.

M. Mühlemann relève que l'aviation était un peu l'otage de la CE, qui a trahi son principe d'unité (*one voice*) en négociant séparément avec ces pays. Le Conseil fédéral espère que l'EEE sera accepté, mais peut-on attendre dans l'intervalle? Que se passera-t-il en cas



d'échec? Il faudrait éventuellement mettre en oeuvre nos moyens diplomatiques afin que cette déclaration soit suivie d'effet. Il s'agit d'éviter que l'aviation soit à nouveau prise en otage en cas de problème en matière agricole ou autre.

M. Kellenberger rappelle que lors des discussions ministérielles de Maastricht et Eindhoven, la CE a clairement déclaré que pour elle, la prochaine étape était l'EEE.

M. Mühlemann déclare qu'il y a sans doute des solutions intermédiaires, comme une éventuelle application de facto de l'acquis communautaire.

M. Müller souligne que SR est pénalisée en Europe du fait que la Suisse n'est pas membre de la CE. Il déclare que la déclaration politique commune doit être concrétisée maintenant. Il craint des conséquences négatives pour la compagnie si l'on attend de connaître l'issue des référendums EEE et éventuellement NEAT. Il ne s'agit pas d'attendre fin 92 pour réfléchir.

M. Bärffuss intervient pour relever qu'il y a longtemps que l'on est actif du côté des autorités suisses. On dispose d'un élément qui est le projet AFIS. Le problème est que les autres Etats AFIS ne craignent pas un référendum et ont donc moins d'intérêt à la conclusion d'un accord aéronautique séparé. Il relève que si la Suisse demandait une application anticipée de l'acquis communautaire, la CE pourrait en faire autant de l'accord de transit.

M. Auer demande quel est le statut de la déclaration: partage-t-elle le sort de l'accord de transit? Est-ce une annexe?

M. Kellenberger déclare que ceci n'a pas encore été décidé. Il relève que la CE n'a pas de mandat de négociation pour l'aviation. Le mandat de négocier dans ce secteur avec les 6 pays AELE a été refusé à l'époque, et un autre mandat donné pour négocier uniquement avec la Norvège et la Suède.

M. Neuenschwander relève qu'il s'agit d'étudier deux situations: celle qui va jusqu'à fin 92, et celle qui commencera à début 93, et que cela pourrait se faire en petit comité (sous-groupe composé de représentants du BI, de l'OFAC et de SR).

M. Kellenberger estime qu'il faudrait que ce soit fait avant le paraphe de l'accord (mi-novembre).

4.2 Traité EEE

M. Kellenberger déclare que le comité de rédaction revoit le texte et ses appendices. Le paraphe est prévu pour le 18 novembre. Calendrier estimé: signature en décembre, message jusqu'en août, votation le 6 décembre 1992. Pour l'accord de transit: message au premier trimestre, examen par la session d'automne. Un refus des NEAT pourrait empêcher une ratification de l'accord (délai référendaire mi-février, éventuellement votation en mai). La chronologie pour le message relatif à l'adhésion est à peu près identique à celle qui concerne le Traité EEE.

M. Auer relève qu'avec l'EEE, notre objectif d'intégration serait atteint, puisque le transport aérien est couvert. Qu'en est-il du 3ème paquet? Doit-il être déjà considéré comme faisant partie de l'acquis communautaire?

*File bua hmo
pou le me la sés
janv -
qu'il 1992*

M. Bärffuss explique que le 3ème paquet se situe dans une "zone d'interim"; un comité conjoint examine s'il a déjà des répercussions ou pas. La ligne a en principe été tracée au 31 juillet 1991 (publication de l'acte adopté dans le JO de la CE). Ce qui est adopté plus tard ne fait pas partie de l'acquis annexé au traité. En ce qui concerne la législation communautaire adoptée ultérieurement, l'AELE pourrait la refuser collectivement; il suffirait du veto d'un des Etats qui en sont membres, mais la pression des autres serait forte...

M. Kellenberger précise que tout ce qui se trouve dans cette zone d'interim sera intégré au traité après le 1er janvier 1993 seulement. Il souligne également que l'EEE n'est pas une zone ouverte sur le plan douanier, contrairement à la CE.

M. Jobin souligne que les adaptations aéroportuaires nécessaires entraîneront un travail très important pour les aéroports (questions douanières et *ground handling*).

M. Müller demande ce qu'il en est des relations futures avec les Etats tiers. M. Neuenschwander répond qu'à l'heure actuelle, les Etats communautaires rejettent l'idée de la participation de la Commission aux négociations avec ces pays, mais qu'à terme, un changement est probable, ce que confirme M. Kellenberger, qui précise que l'article 113 du traité de Rome sera de plus en plus appliqué en ce sens. Les Etats non-communautaires membres de l'EEE conserveront toutefois leur indépendance.

M. Winzap déclare que dans le cadre des négociations GATT, la CE tente également de réunir des compétences.

M. Müller pose la question de la présence d'experts des pays AELE dans la préparation de la législation future. M. Bärffuss relève que cela ne sera possible qu'à partir du 1er janvier 1993. Il souligne que les possibilités sont assez limitées: l'aspect institutionnel est le point faible du traité EEE pour l'AELE.

M. Neuenschwander relève le souci exprimé par M. Jobin et propose la création d'un groupe de travail "aéroports". Proposition acceptée.

4.3. Adhésion à la CE

M. Bärffuss déclare que l'on prépare un rapport de 120 pages environ sur les différences de répercussions pour la Suisse entre l'EEE et l'adhésion. Il n'est pas possible de dire quand une adhésion à la CE sera demandée, mais le Conseil fédéral a déclaré que c'était le but final et que l'EEE n'était qu'une étape.

Il relève également que l'examen des clauses institutionnelles de l'accord Norvège/ Suède - CE a fait apparaître des problèmes pour le cas où la Suisse devrait conclure un accord similaire. Les mêmes problèmes pourraient se poser en cas d'accord au niveau administratif.

4.4 Négociations en vue de la conclusion d'accords de trafic aérien

M. Neuenschwander déclare qu'il faut attendre, pour se prononcer sur ce point, les résultats des travaux du sous-groupe (cf. pt 4.1).

4.5 CEAC

M. Auer fait référence au programme de travail défini par la 14ème session intermédiaire: *CRS, slots allocation, denied boarding*, licences des exploitants, inclusion des nouveaux

Etats membres, analyse du 3ème paquet, dépôt automatisé des tarifs, système de Varsovie, charter, CRS pour le fret, tarifs sur l'Atlantique Nord. Il relève que l'organisation compte maintenant 28 Etats membres, et que le risque existe d'avoir une CEAC à trois niveaux: Etats communautaires, AELE, et tiers.

M. Neuenschwander mentionne le problème de la sécurité aérienne (une séance au niveau ministériel est prévue pour 1992) et les *Joint Aviation Authorities (JAA)* dont les Directeurs Généraux CEAC seront l'organe supérieur. Il y a là une source de conflit possible avec la CE.

La tendance générale est que la CEAC conserve une grande importance sur le plan technique, moins sur les plans économique et juridique.

4.6 Révision de la LNA

MM. Neuenschwander et Auer expliquent qu'il y a deux procédures en cours: celle de la révision "normale" de la LNA, et celle qui a lieu dans le cadre EUROLEX, qui nous amènera à une révision des articles 51 à 53 et 103, un des articles-clés de notre politique aéronautique jusqu'à ce jour. La Commission de navigation aérienne se réunira le 14 janvier 1992 pour débattre de ce sujet.

5. Suite à donner

Le sous-groupe se réunira le 11 novembre.

Le groupe aéroports sera convoqué par l'OFAC au début de 1992.

M. Bärffuss demande s'il faudrait convoquer le groupe AFIS. M. Auer est d'avis qu'il faut attendre de connaître les conclusions du sous-groupe.

6. Divers

M. Bärffuss en appelle à l'engagement de tous en faveur de l'acceptation de l'EEE.

M. Eggenschwiler demande si le travail d'information et de "propagande" a déjà commencé. Réponse positive de M. Bärffuss, qui souligne qu'il est encore difficile de savoir quels mots d'ordre donneront les partis politiques et les organisations influentes.

M. Winzap expose la situation actuelle en ce qui concerne le GATT: dans le cadre de la négociation GATS (*General Agreement on the Trade of Services*), la tendance est à l'inclusion du transport aérien, mais uniquement sous l'aspect *soft rights* à l'exclusion des droits de trafic. On en est au stade de la présentation des *requests* par les Etats.

7. Prochaine séance

Il est difficile de convenir d'une date définitive pour le moment. On retient la date provisoire du 10 mars 1992 à 13 heures 30.


G. Panchard