

786.03/Pa

## DEUXIÈME SÉANCE DE DISCUSSIONS EXPLORATOIRES CE - SUISSE

Berne, le 25 juin 1993

Délégation de la Commission des Communautés européennes: MM. Tosti, Gussetti et Hamann (DG VII).

Délégation suisse: MM. Auer (OFAC), Spinner (BI), Doswald, Burgener (DFAE), Gasser, Felder (BI), Haldimann, Panchard (OFAC), Ambühl (Mission suisse à Bruxelles).

## 1. Ouverture de la séance

M. Auer souhaite la bienvenue aux représentants de la Communauté. Il présente la délégation suisse et souligne le fait que nous sommes au stade des discussions exploratoires.

M. Tosti présente sa délégation et remercie pour l'accueil qui lui est réservé. Il accepte l'ordre du jour proposé.

## 2. Situation actuelle du côté suisse

M. Auer est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de rappeler l'approche générale de la Suisse, qui a été exposée lors de la rencontre de Bruxelles. Il fait état des nouveaux développements suivants:

- révision de la LNA: le projet d'une révision totale ayant été abandonné en cours de route, on procède à une révision partielle qui concerne surtout les dispositions relatives à l'infrastructure. Elle a été acceptée par le Conseil fédéral en 1991, puis traitée par les Chambres fédérales en 1992 et 1993. Approuvée par le Parlement, elle est proche de son aboutissement, mais la date de son entrée en vigueur est incertaine à cause du délai référendaire de trois mois. On a voulu, en modifiant des procédures trop longues et complexes, rendre son leadership à la Confédération afin qu'elle puisse avoir une politique générale d'infrastructure. En outre, on a introduit la possibilité de déclarer directement applicables des normes élaborées à un niveau international (annexes à la Convention de Chicago, travaux JAA...); le Conseil fédéral peut donc décider, par exemple, qu'une décision des JAA est directement applicable. Quant aux accords bilatéraux classiques, ils ne doivent plus passer par le Parlement, le Conseil fédéral peut décider seul de leur entrée en vigueur. Le texte de la loi révisée sera envoyé à la Commission des CE.
- révision Swisslex: elle découle de la révision Eurolex, qui visait à adapter la législation suisse à l'acquis communautaire. Le projet adopté par le Parlement prévoit une libéralisation des dispositions relatives à l'immatriculation des aéronefs dans le registre suisse. Les articles 52 à 54 de la LNA sont remplacés par une délégation de compétence au Conseil fédéral. On travaille actuellement sur l'ordonnance d'exécution.
- Dans le domaine du handling, la situation actuelle de quasi-monopole va être modifiée en deux étapes. Dans une première phase, qui débutera à mi-octobre avec l'horaire d'hiver, il y aura un choix possible entre deux compagnies (Swissair et Jet-Aviation). Ultérieurement (dès 1994), les compagnies aériennes auront en principe la possibilité de procéder à leur propre handling.





- Alcazar: il s'agit de la recherche d'une coopération accrue entre SAS, KLM, Swissair et Austrian. C'est une approche en deux phases: d'abord, une compagnie de management serait créée afin d'entraîner des effets de synergie; les compagnies garderaient leur existence propre. Ensuite, une holding serait créée. Les négociations entre compagnies n'ont pas encore commencé, un memorandum of understanding doit d'abord être signé entre elles. Le Conseil fédéral a demandé certaines informations à Swissair, car ce projet exige une révision de la LNA, et éventuellement de l'ONA, ainsi que de la concession et des statuts de la compagnie. Le débat politique au Parlement a montré beaucoup de sympathie pour une ouverture de Swissair et de la Suisse vers l'Europe.

M. Tosti demande si la date de l'introduction de la deuxième phase concernant le handling a déjà été établie, et qui est compétent pour prendre une décision à propos d'Alcazar.

En ce qui concerne le handling, M. Auer précise que la date doit coïncider avec un changement d'horaire, c'est-à-dire mars ou octobre. L'OFAC mettra tout en oeuvre pour que ce soit l'année prochaine, mais les aéroports sont compétents en premier lieu.

En ce qui concerne Alcazar, il est difficile de répondre, les négociations entre compagnies n'ayant pas encore commencé. Si la deuxième phase du rapprochement demande une révision de la LNA, une action gouvernementale sera requise à cette fin.

### 3. Situation actuelle du côté communautaire

M. Tosti informe de ce que, le 7 juin, le Conseil des ministres des transports s'est déclaré disposé à recevoir une proposition de la Commission qui couvrirait également les transports routiers. Il y a eu un petit changement de position de certains Etats à cet égard, et un débat moins animé que prévu.

M. Hamann précise que le Conseil va saisir le Parlement en juillet. Son avis devrait être rédigé pour septembre ou novembre. Acception prévue pour la fin de l'année environ. La situation est à peu près la même pour l'EEE. Entrée en vigueur prévue en principe pour le 1er janvier, mais ce n'est pas très clair.

M. Gussetti déclare, à propos de la réglementation des systèmes informatisés de réservation, que la réflexion sur le fond est achevée, et que le problème qui reste est celui du (de)hosting. Le problème est devenu très politique.

M. Auer demande quel suivi la Commission voit pour le dossier "suisse". M. Tosti répond qu'il faudra des solutions pragmatiques. L'intention est de rédiger un projet de mandat en deux parties séparées, couvrant également le transport routier. S'il y a accord au niveau des DG et approbation par la Commission, l'examen du mandat aura la priorité lors de la réunion du Conseil des ministres du 28 septembre. Un renvoi aux groupes de travail pour examen ultérieur est possible. La réunion suivante du Conseil aura lieu en novembre. M. Tosti s'attend plutôt à ce que le Conseil prenne sa décision en novembre. La Commission est plus ou moins bloquée durant le mois d'août. M. Doswald demande où l'on en est quant à l'intégration du 3ème paquet pour les pays AELE autres que la Norvège et la Suède. M. Gussetti répond qu'il y a une zone grise de la législation entre la signature de l'accord EEE et son entrée en vigueur. Elle s'élargit avec le temps requis pour les procédures de ratification. Une fois l'accord entré en vigueur, les mécanismes prévus se mettront en marche pour intégrer ce pipe-line acquis. La position de la Norvège et la Suède est spéciale. L'accord est en vigueur, et le mécanisme en question également. Il ne faut pas revenir en arrière, du 3ème au 2ème paquet, pour revenir ensuite au 3ème. Un principe communautaire veut que l'on ne revienne pas sur une étape de libéralisation, surtout si des droits individuels sont concernés. Le Conseil des ministres devra débattre de tout cela.



M. Auer pose la question de l'application provisoire du 3ème paquet pour les Etats AELE autres que la Norvège et la Suède. M. Tosti répond que c'est une possibilité, mais que cela exigerait tout de même quelques mois.

M. Auer, en soulignant l'importance d'une approbation rapide du mandat pour le climat politique en Suisse, exprime le souhait que le mandat de négociation soit donné par le Conseil en septembre. M. Tosti répond que "selon la logique du système communautaire", il ne voyait que peu de chances que le mandat soit approuvé déjà lors de la première séance. Novembre lui paraît une échéance plus logique; toutefois, on ne peut exclure une surprise.

#### 4. Substance de l'acquis communautaire en matière d'aviation civile

La liste distribuée par les représentants de la Commission lors de la séance du 25 mai, et complétée à cette occasion, n'a pas à être modifiée.

La Commission prépare une proposition concernant le système de Varsovie. Elle concerne également les bagages. M. Gussetti souligne qu'il est délicat de réviser ce système sans le faire exploser (quelle solution retenir: relèvement du plafond, plancher avec renversement du fardeau de la preuve?..).

M. Spinner demande quels développements sont prévus au-delà du 3ème paquet. M. Tosti déclare que la Commission prépare des guidelines sur l'interprétation du 3ème paquet. Une copie en sera envoyée aux autorités suisses. En ce qui concerne les relations avec les pays tiers, le Conseil des ministres s'est limité pour le moment à la création d'un groupe du COREPER qui traitera de cette question. La proposition de la Commission n'a pas encore été traitée à fond. Il y aura peut-être une décision en juin 1994 au sujet de la base juridique pour la conclusion d'un accord.

M. Tosti souligne toutefois que tout n'est pas figé. Il y a toujours des possibilités de modification du droit. Si le 3ème paquet ne donne pas satisfaction dans quelques années, la Commission fera des propositions de modifications. Selon l'article 13 de la réglementation concernant l'accès au marché, la Commission devra publier un rapport d'ici au 1er avril 1994.

M. Auer demande si de nouvelles idées vont sortir du pipe-line. M. Tosti répond que des développements sont possibles au sujet du contrôle du trafic aérien. En ce qui concerne le ground handling, on ne sait pas encore si le problème peut être réglé par les règles de concurrence ou si une proposition au Conseil est nécessaire.

M. Auer rappelle que les arrangements JAA prévoient la possibilité de spécifications nationales. Il demande ce qu'il en est dans le cadre communautaire. M. Gussetti répond que la réglementation nationale rétrécit au fur et à mesure de l'avance de la législation communautaire. Une harmonisation totale est recherchée. Le Conseil peut toutefois accorder des exceptions, temporaires ou autres.

M. Tosti mentionne le problème des duty-times. Les difficultés sont énormes dans ce domaine et la situation est gelée pour le moment.

#### 5. Questions institutionnelles

M. Spinner, rappelant que nous sommes dans une phase de pure exploration, aborde le problème de la politique de souveraineté. Il désire connaître la ligne de la Communauté à cet égard. Quel concept a-t-elle en matière d'autonomie judiciaire et administrative? Comment peut-on garantir l'homogénéité de l'ordre avec un Etat non-communautaire? Il souligne que, contrairement à la



Norvège et la Suède, la Suisse applique la doctrine moniste, et qu'elle est ainsi proche, compte tenu de la primauté du droit international, de l'effet du droit communautaire à l'intérieur de la CE.

M. Tosti souligne qu'il est essentiel que la Commission puisse veiller directement et pleinement à l'application du droit communautaire.

M. Spinner demande quels domaines institutionnels et jurisprudentiel de l'acquis EEE pourraient faire partie d'un accord bilatéral sectoriel.

M. Tosti rappelle que l'accord sur l'EEE est très large, et qu'il a fallu recourir à certains mécanismes. La situation serait un peu différente en ce qui concerne un accord sectoriel avec un seul pays.

M. Spinner demande quel serait le point de départ: la création de nouvelles institutions ou l'exportation des institutions communautaires. M. Tosti répond que ce serait l'exportation des institutions communautaires.

M. Gussetti relève qu'il faut distinguer l'élaboration d'une règle et son application. En ce qui concerne l'élaboration, on peut imaginer des mécanismes pour que la Suisse ne soit pas qu'un récepteur passif, mais qu'elle participe à l'échange d'idées de manière dynamique.

M. Spinner pose les questions suivantes à propos de la phase d'élaboration:

- Qui prend l'initiative d'une modification?
- Qui fait la proposition formelle de modification?
- Présence suisse au niveau de la Commission?
- Présence suisse au niveau du conseil?
- Que se passe-t-il si la Suisse refuse une modification du droit?

M. Tosti déclare que la Suisse serait d'abord informée du fait que la DG VII a l'intention de proposer une modification à la Commission. Dans le domaine technique de l'aviation, la Commission agit parce que certaines choses sont nécessaires pour tous les Etats. Il y a donc peu de chances d'avoir des problèmes. Ceux-ci surviennent lorsqu'on mentionne une intervention de la Suisse dans ce processus. Les institutions ont une certaine autonomie de fonctionnement. La participation d'un expert suisse à la préparation d'un projet n'est interdite par aucune norme. La Commission peut consulter la Suisse sans demande au Conseil.

M. Gussetti précise que la Commission n'a aucune liberté de manœuvre dans la dernière phase, celle de la proposition.

Quant à la question de l'application de la législation, M. Spinner demande quelles seraient les structures d'application du droit communautaire en Suisse. Y aurait-il exportation des institutions communautaires? M. Tosti répond par l'affirmative.

M. Gussetti rappelle qu'on parle d'un secteur déjà très intégré. L'aspect homogénéité y a une très grande importance. En ce qui concerne les règles de concurrence, les problèmes à examiner seront de divers types:

- rapports Commission-entreprises
- rapports Commission-Etats membres
- arbitrage de la Commission entre Etats
- arbitrage entre Etats et compagnies aériennes.

La situation est différente que dans le cas de l'EEE.

M. Tosti déclare qu'il fournira une liste de législation avec mention des cas où un rôle est prévu pour la Commission. M. Gussetti ajoute qu'un complément concernant la mécanique procédurale utilisée sera fourni un peu plus tard.

M. Spinner demande ce qu'il en est en matière jurisprudentielle (interprétation authentique, dernière instance). Il soulève le problème du traitement des cas concernant des sociétés suisses. Faudrait-il une marge de manoeuvre dans le mandat de négociation de la CE?

M. Tosti répond qu'il y a peu de marge de manoeuvre. C'est une question politique. L'effort d'imagination éventuel est limité par l'intégration du marché. M. Gussetti souligne que si Swissair a tous les avantages découlant du 3ème paquet, il serait impensable qu'elle puisse bénéficier d'une approche variable avec des normes différenciées pour elle.

M. Spinner demande si un avis majoritaire suffirait du côté communautaire pour entraîner la dénonciation de l'accord. Si tel est le cas, une clause de dénonciation suffit, il n'est pas nécessaire de prévoir un effet-guillotine. M. Gussetti déclare que la même majorité est requise pour la conclusion que pour la dénonciation de l'accord.

M. Tosti demande si la Suisse serait prête à accepter des concessions de substance, par exemple d'attendre le 1er avril 1997 pour bénéficier des droits de cabotage entre deux pays communautaires. Ces droits n'ont pas un très grand intérêt économique et cela aiderait la Commission à présenter son dossier. M. Auer répond qu'on part de l'idée d'une application harmonisée du 3ème paquet, avec des règles du jeu identiques pour tous.

Il rappelle par ailleurs que si un accord bilatéral CE-Suisse est conclu, il faudra encore régler la question des relations entre la Suisse et les pays AELE. M. Tosti mentionne l'éventualité d'un accord temporaire et de la création ultérieure d'un espace aérien européen.

M. Tosti demande si la Suisse pratique des redevances aéroportuaires différentes pour les vols domestiques et internationaux. M. Auer répond par la négative. L'OFAC fixe des critères sur la base desquels les aéroports déterminent ces redevances.

## 6. Suite à donner

La date de la prochaine rencontre sera fixée ultérieurement. Les représentants des deux parties se mettront directement en contact pour discuter des problèmes techniques.

Aucun communiqué de presse ne sera rédigé après la rencontre d'aujourd'hui.

G. Panchard





Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)  
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

9/ 777.507

CH - 3003 Bern, 9. September 1993

Bundeshaus Inselgasse  
☎ 031 / 61 41 11

Telegr.: Civilair Bern  
Telex: 912601 ofa ch  
Telefax: 031 / 61 78 85

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostro segno

Ihre Nachricht vom  
Votre communication du  
Vostra comunicazione del

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostro segno

786.03

Bitte in der Antwort wiederholen  
Prière de rappeler dans la réponse  
Pregasi rammentare nella risposta

Rückfrage  
Rappel ☎  
Richiamo

031 / 325 91 76

Gegenstand  
Objet  
Oggetto

## 2. Exploratorische Gesprächsrunde vom 25. Juni 1993 in Bern

Sehr geehrte Herren

Nach Abschluss der zweiten exploratorischen Gesprächsrunde, orientierten wir den Bundesrat Ende Juni mittels einer Informationsnotiz in allgemeiner Form über den Ausgang der Gespräche. Wir stellten Ihnen damals eine Kopie dieser Notiz zu.

Es liegt uns daran, auch die in der Informationsnotiz nicht erwähnten, jedoch im Verlauf der weiteren Gespräche zweifellos bedeutsamen Detailfragen für alle Delegationsmitglieder in schriftlicher Form festzuhalten; aus diesem Grund erstellten wir anhand unserer Notizen ein Protokoll, das wir Ihnen zur Vervollständigung Ihrer Akten und gleichzeitig als Vorbereitung für kommende Gesprächs- und Verhandlungsrunden zustellen.

Mit freundlichen Grüssen

BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT  
Sektion Nichtlinienverkehr und  
multilaterale Beziehungen

Urs Haldimann

Beilage: erwähnt

Kopie an: Au, Pa

## Exploratorische Gespräche Luftverkehr vom 25. Juni 1993

Protokoll geht an:

Botschafter B. Spinner, Integrationsbüro EDA/EVD, 3003 Bern

Minister J. Doswald, Direktion für Völkerrecht, 3003 Bern

Herrn B. Gasser, Integrationsbüro EDA/EVD, 3003 Bern

Herrn D. Felder, Integrationsbüro EDA/EVD, 3003 Bern

Herrn Chr. Burgener, Direktion für Völkerrecht, Sektion Verkehr, 3003 Bern

Herrn M. Ambühl, Schweiz. Mission bei den EG, Brüssel (mit Kurier)