



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, February 1984

**COMMISSION MEMORANDUM ON THE DEVELOPMENT
OF A COMMUNITY AIR TRANSPORT POLICY***

The Commission, acting on a proposal from Mr Contogeorgis and Mr Andriessen, has sent the Council a memorandum expanding on the objectives set out in the 1979 Commission memorandum and proposing a general framework for a common air transport policy serving the interests of consumers, airlines and workers alike. The aim is to produce more efficient, more profitable services offering higher quality at lower prices, without losing hold of the benefits of the present system. Consequently, the Commission proposals are rooted in today's system, with its mix of bilateral agreements between the Member States on the one hand and cooperation between the airlines on the other. Whilst seeking to relax the system they also envisage a procedure to control State aid to the civil aviation sector in order to ensure that the more flexible arrangements do not simply trigger a stampede for subsidies. The proposals apply solely to air services between the Member States and not to flights bound for non-Community countries.

INTRODUCTION

The Commission has adopted a memorandum on progress towards the development of a Community air transport policy based on in-depth talks with all parties concerned. It reviews and expands on the objectives set in the 1979 Commission memorandum in the light of the changes which have been made in the economy and in the legislation in the meantime and of the public debate on the improvements which ought to be made to civil aviation in Europe in the interests of consumers, airlines and workers alike.

The situation in the Community is so different from that in the USA - especially with State-owned, and hence State-financed, airlines common in Europe - that the Community cannot and must not strive for deregulation on the US model. With this in mind, the Commission proposals :

- (i) cover only intra-Community flights;
- (ii) keep to the structure of the existing system with its mix of bilateral agreements and arrangements between governments and cooperation between the airlines;
- (iii) nonetheless call for a number of changes to produce a more flexible system allowing competition greater play and aiming at making the airlines more efficient, at allowing efficient, innovatory airlines to make a profit, at stimulating growth and, hence, creating jobs and, finally, at providing a service more in tune with the passengers' requirements;
- (iv) provide a safety-net guaranteeing the airlines of the Member States party to bilateral agreements at least 25% of the market.

The Commission is convinced that a package of measures along these lines will gradually put civil aviation on a more efficient footing and enable it to get a tighter grip on its costs and to take greater account of the passengers' interests, without disrupting the industry.

./..

* COM(84) 72

The policy is built around action to relax the current system of State control combined with inter-airline agreements and to pass on the resultant savings to the passengers.

This should result in :

- (i) a flexible market, but no disruption;
- (ii) greater competition, but no deregulation;
- (iii) flexible fares, but no dumping or excessively high fares;
- (iv) cooperation between airlines (e.g. in the IATA or pools) but **not** at the price of stamping out competition;
- (v) greater mobility, but not at the expense of social progress;
- (vi) greater account being taken of passengers' requirements, but not without leaving the airlines a profit margin.

Since all the measures proposed are inextricably linked, they must be adopted and implemented as a single package. A brief measure-by-measure summary of the Commission's proposal is set out below :

ACTION ON COMPETITION

Current position

Competition between scheduled air services in the Community is governed by a framework agreement which lays down the conditions under which governments and airlines alike are to operate in this sector. In most cases competition is governed by :

- (i) bilateral agreements and arrangements between Member States dealing mainly with the scope of the traffic rights granted to the other Member State's airlines, and also with capacity and fares;
- (ii) inter-airline commercial and fare agreements covering the economic side of the airlines' operations.

Measures proposed in brief

The Commission feels that the main forms which the measures should take are :

- (a) Community rules on the content of the bilateral agreements and arrangements concluded by the Member States and on the method of applying them;
- (b) action to change the government machinery for fixing air fares;
- (c) action to limit the impact of commercial and fare agreements between airlines.

The Commission's objective is to relax the present system appreciably. Provided the changes proposed are adopted and implemented as a single coordinated package, they will ultimately produce more competitive services and hence more moderate fares for passengers, without endangering the gains made with the existing system.

1. Bilateral agreements and arrangements

Capacity and revenue sharing

The Commission hopes that the Member States will no longer consider pooling - whether of capacity or of revenue - to be a sine qua non for the operations covered by bilateral agreements. To open the door to competition, Member States should no longer insist on a strict 50/50% share of the traffic.

At the same time the Commission plans safeguards to counter another prospect unacceptable to most Member States - namely, that their airline might be squeezed out of the market altogether. To prevent this, the Community rules stipulate that the agreements between Member States may guarantee any one party 25% of the market at least.

Amendments to the 1981 proposal on air tariffs

The new proposal takes due account of the opinion given by Parliament and by the Economic and Social Committee. It also reflects recent developments in the economy and in the relevant legislation, and in particular the agreements between the USA and some of the countries in the ECAC (European Civil Aviation Conference) establishing a number of reference tariffs and "bracket tariffs", i.e. a pricing range within which the airlines can establish their tariffs freely without needing to seek government approval.

This amendment will leave the airlines and governments free to decide which types of tariff must be submitted for government approval. The freedom to manoeuvre left to each of the airlines determines how much government control is needed. The airlines' tariffs will have to be approved by both governments concerned if they are submitted in the form of bracket tariffs which exhibit a minimum interval between the upper and lower limits. A consultation procedure has been suggested to settle disputes. Under certain circumstances, however, the only way out might be to allow the country of origin to approve the fares unilaterally.

2. Inter-airline agreements

Inter-airline agreements hammer out the details of how airlines cooperate in practice and consist mainly of schedules and capacity-sharing, revenue-sharing and tariff agreements.

Capacity sharing

The Commission feels that the ban on cartels should not apply to inter-airline capacity-sharing agreements provided these are optional and allow either party to withdraw at reasonably short notice.

Revenue sharing

Agreements between airlines usually contain clauses granting each of the partners an equal (open pool) or almost equal (limited pool) share of the revenue generated.

The Commission feels that revenue pools should be permitted provided they satisfy certain criteria. For instance, open pools which simply share out the revenue between the two airlines in proportion to the share of capacity which each airline supplies cannot be exempted. On the other hand, limited pools are permissible provided the share-out of revenue improves the service on the route covered by the agreement.

Joint operations

The Commission feels that agreements of this type cannot be exempted en bloc. None the less they could be exempted one by one if, for example, there is only one airline in a position to operate a given route economically.

Tariff talks

The Commission supports group exemptions for tariff negotiations provided :

- (i) airlines retain the effective right to act independently, i.e. both to propose and to apply tariffs independently of other airlines, subject only to the limited government control referred to above;
- (ii) the Member States concerned and the Commission are authorized to sit in as observers at the tariff negotiations.

Nature of exemptions

Bearing in mind that more open competition should be encouraged but that the airlines must be allowed time to adjust to it, the Commission suggests that it would be wise to limit any exemptions allowed to seven years, after which they would come up for review.

ACTION ON STATE AIDS

The Commission is well aware that the measures to relax the current system will not work unless the State-aid problem is tackled as well. Failure to apply the rules on State aid properly could lead to any added competition between the airlines merely being financed by State aid - in other words, to a subsidy race.

The Commission memorandum therefore lays down the guidelines which the Commission will follow as it monitors State aid to airlines, as required by the Treaty.

MEASURES TO REDUCE AIRLINE COSTS

Infrastructure

A recent Commission study on airport capacity and air traffic control concluded that there were serious inadequacies in the air route system, especially in a number of countries or regions in Europe.

The Commission has no intention of becoming directly involved in air traffic control (ATC). None the less it proposes to study the shortcomings of the present ATC system which, the Commission feels, unreasonably hampers the airlines. It plans to lay down efficiency criteria for airports and general principles governing charges at major airports, based on the rules for other modes of transport.

Facilitation of air freight services

In 1984 the Commission will be submitting a report on the problems facing intra-Community air freight services today. Some of these problems will in any case be solved by the recently-adopted Council Directive on the facilitation of formalities and inspections in respect of the carriage of goods between Member States. The Commission plans to put a further proposal to the Council early in 1984.

OTHER MEASURES

Access to the market

To follow up the important Directive on scheduled inter-regional air services, adopted by the Council in 1983, the Commission feels that the civil aviation industry would be given a great boost and services to the passenger would improve if measures were taken to make it easier for smaller airlines to run scheduled services. Two types of measures are contemplated : (a) Many of the bilateral agreements between Member States include the right to operate routes not served at the moment but which only airlines flying smaller better-suited aircraft could run profitably. In this way it should be possible to encourage small airlines to expand without seriously damaging the major lines - for example, if the Community rules stated that any airline in either of the two States concerned may be authorized to take up any unused rights granted in the bilateral agreements. The Commission understands that a similar like this is working successfully in Scandinavia. (b) Another possibility is to abandon all restrictions (apart from the usual safety and professional competence regulations) on intra-Community services by Community operators in aircraft with, say, 25 seats or less.

Non-scheduled services

The Commission regards non-scheduled services as a key factor in maintaining competition throughout the aviation sector. To a certain degree, they act as a check on and stimulus to scheduled services and the fares demanded for them.

The Commission proposes two changes :

- A. There are no direct scheduled services to many destinations, and in particular to many tourist centres. At the same time scheduled and non-scheduled services operate side by side, to many other destinations, with the States concerned deciding the rules for competition between them. In all these cases the Commission suggests that a small percentage (for example, 15%) of the seats on the non-scheduled flights should be sold on a "seat only" basis.
- B. Once authorized, non-scheduled passenger services should not be prevented from carrying cargo and mail as well.

Social issues

All social issues raised in the civil aviation sector, or for that matter in any other sector of the economy, should be settled within the broader framework of the Community's general social policy.

Civil aviation directly provides some 300 000 jobs in the Community, plus perhaps another 200 000 indirectly. The Commission is anxious that any schemes proposed should not only improve the productivity of the airlines but also stimulate activity and open up new opportunities for carriers. In this way their net long-term effect should be to create jobs.

For some time the Commission has been studying the prospects for mutual recognition of licences and the national regulations limiting the crew's flying time. Once the findings are known the Commission will consider what further action, if any, should be taken.

Research

In pursuit of one of the objectives of the Commission's extensive research programme on the development of new technologies, the Commission is now working on a research programme for the air transport sector, similar to the programme for surface transport. It will be submitting the programme to the Council later in the year.

General aviation

Finally, the Commission has proposed a series of measures to improve the general conditions in the civil aviation sector in the Community, including, for example, measures to speed up border crossings, mutual recognition of certificates and other action of this type.

**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

- Bruxelles, février 1984

**MEMORANDUM DE LA COMMISSION EN VUE DU DEVELOPPEMENT
D'UNE POLITIQUE COMMUNE DE TRANSPORT AERIEN (1)**

La Commission vient de transmettre au Conseil, sur proposition de M. Contogeorgis et de M. Andriessen, un memorandum qui a pour objet de développer les objectifs du memorandum de la Commission de 1979 et, dans l'intérêt à la fois des consommateurs, des compagnies aériennes et des travailleurs, de proposer un cadre d'ensemble en vue de l'établissement d'une politique commune du transport aérien. Cette politique viserait à améliorer l'efficacité et la rentabilité ainsi que la qualité et les prix des services offerts sans perdre les avantages procurés par le système actuel. Les propositions de la Commission se basent sur le système actuel d'accords bilatéraux entre les Etats membres et la coopération entre les compagnies aériennes. Ces propositions cherchent à assouplir ce système tout en évitant que ceci ne mène tout simplement à une course aux subventions, un contrôle des aides accordées par l'Etat à l'aviation est envisagé. Les propositions concernent seulement le transport aérien entre les Etats membres et pas les vols en direction des pays tiers.

INTRODUCTION

La Commission vient d'adopter un memorandum sur l'état d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune du transport aérien. Cette communication, résultat de discussions approfondies avec toutes les parties concernées, a pour objet de développer et d'élargir les objectifs du memorandum de la Commission de 1979 à la lumière des modifications réglementaires et économiques intervenues depuis lors ainsi que du débat qui resurgit sur les améliorations qui pourraient être apportées au système du transport aérien en Europe dans l'intérêt à la fois des consommateurs, des compagnies aériennes et des travailleurs.

La Commission estime qu'en raison des différences constatées entre la Communauté et les USA (en particulier l'existence en Europe de compagnies aériennes qui sont la propriété de l'Etat et sont donc financées par lui), une déréglementation à l'américaine ne peut et ne doit pas être l'objectif de la Communauté. Ainsi les propositions présentées :

- ne traitent que du transport aérien intracommunautaire ;
- maintiennent la structure du système réglementaire actuel basé sur les accords et arrangements bilatéraux intergouvernementaux et sur la coopération entre compagnies aériennes, mais
- le modifient pour le rendre plus souple et plus concurrentiel afin d'augmenter l'efficacité des compagnies aériennes, de permettre aux compagnies efficaces et novatrices de faire des bénéfices, de promouvoir l'expansion et donc l'emploi et de mieux répondre aux besoins des consommateurs.
- prévoient un filet de sauvegarde qui, dans le cadre des accords conclus entre Etats membres, garantit à une compagnie aérienne d'une des parties une capacité d'au moins 25% du marché en question.

La Commission est convaincue que la mise en oeuvre de telles mesures déboucherait progressivement, sans désorganiser le secteur de l'aviation sur un système plus efficace qui maîtriserait mieux ses coûts tout en tenant mieux compte des intérêts des consommateurs.

L'élément clé est le relâchement du système du contrôle gouvernemental et d'accords entre compagnies aériennes, afin de répercuter ces économies sur l'utilisateur.

Les résultats seraient :

- flexibilité du marché, mais pas de désordre ;
- plus de concurrence, mais pas de déréglementation ;
- flexibilité des tarifs, mais pas de dumping ou de tarifs excessifs ;
- coopération entre les compagnies (p.ex.: IATA, pools), mais pas au prix de la disparition de la concurrence ;
- mobilité sociale, mais pas d'exclusion du progrès social ;
- prise en compte des besoins des consommateurs, mais avec une marge de profit pour les compagnies.

Toutes les mesures proposées étant étroitement liées, il est indispensable qu'elles soient adoptées et mises en oeuvre globalement. Voici un bref aperçu des différentes positions :

ACTION DANS LE DOMAINE DE LA CONCURRENCE

La situation actuelle

La concurrence entre les compagnies aériennes régulières dans la Communauté est déterminée par un cadre qui régit les conditions d'exploitation de ce secteur tant au niveau gouvernemental qu'au niveau des entreprises. Dans la plupart des cas, la concurrence est structurée :

- sur des accords et arrangements bilatéraux entre Etats membres concernant essentiellement l'étendue des droits en matière de trafics accordés à leurs compagnies aériennes respectives, ainsi que des questions de capacité et de tarifs ;
- sur la base d'accords commerciaux et tarifaires entre les compagnies aériennes qui déterminent les aspects économiques de leurs activités.

Les mesures proposées en bref

La Commission considère que les principales mesures à prendre sont les suivantes :

- (a) règles communautaires concernant certains points ayant trait au contenu et à la méthode d'application des accords et arrangements bilatéraux que les Etats membres concluent ;
- (b) action visant à modifier la procédure gouvernementale pour la fixation de tarifs aériens ;
- (c) action visant à limiter l'effet des accords commerciaux et tarifaires entre les compagnies aériennes.

L'objectif de la Commission est d'introduire un assouplissement important du système actuel. Si les modifications proposées sont adoptées et mises en oeuvre comme un ensemble coordonné, elles aboutiront à des services plus compétitifs et donc à des tarifs raisonnables pour le consommateur sans mettre en péril les avantages résultants du système actuel.

1) Accords et arrangements bilatéraux

Répartition de la capacité et des recettes

Au sujet des règles de répartition de la capacité et des recettes, la Commission souhaite que les Etats membres acceptent que les accords de pool entre compagnies aériennes qu'ils portent sur la capacité ou sur les recettes, ne soient pas considérés comme une condition d'exploitation dans le cadre des accords bilatéraux. Pour ouvrir la porte de la concurrence, les Etats membres ne devraient pas insister sur une répartition rigide 50 / 50% du trafic dans les services entre deux pays.

Pour tenir compte, d'autre part, des préoccupations de la plupart des Etats membres pour lesquels l'exclusion totale du marché de leur propre compagnie serait inacceptable, la Commission envisagerait des sauvegardes à cet égard. Ainsi, les règles communautaires prévoiraient que dans les accords conclus entre eux, les Etats membres peuvent prévoir que la capacité fournie par la compagnie d'une des parties soit assurée pour au moins 25% du marché en question.

Modification de la proposition de 1981 sur les tarifs aériens

La nouvelle proposition tient compte des avis du PE et du CES. Elle reflète également l'évolution récente dans le domaine économique et réglementaire, telle que les accords entre les Etats-Unis et certains Etats CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) sur la fixation d'un certain nombre de tarifs de référence et de zones de flexibilité tarifaire - c.à.d. une gamme de prix - au sein desquelles les compagnies aériennes peuvent fixer librement leurs tarifs sans solliciter l'approbation du gouvernement.

La modification proposée laisserait les compagnies aériennes ainsi que les gouvernements libres de décider quel type de tarifs les premières devraient proposer et les secondes approuver. La proposition fait varier le degré d'intervention des gouvernements en fonction de la souplesse laissée aux compagnies aériennes individuelles. Les tarifs des compagnies aériennes seraient soumis à la double approbation, c.à.d. par les deux gouvernements, si ils sont présentés sous la forme de zones de flexibilité dont les limites supérieure et inférieure présenteraient entre elles un écart minimum. En cas de désaccord une procédure de consultation est prévue qui pourrait mener sous certaines conditions à l'approbation des tarifs par le pays d'origine du trafic.

2) Accords entre compagnies aériennes

Les accords entre compagnies aériennes déterminent les modalités d'application de leur coopération commerciale. Les principaux sont les accords sur les horaires, les accords de répartition de la capacité et des recettes et les accords tarifaires.

Répartition de la capacité

La Commission estime que les accords de répartition de la capacité entre compagnies aériennes pourraient être exemptés de l'interdiction de cartels pour autant qu'ils soient facultatifs et qu'ils permettent à chaque partenaire de se retirer d'un tel accord moyennant un préavis raisonnablement court.

Répartition des recettes

Les accords entre compagnies aériennes comportent généralement des clauses concernant la répartition des recettes, destinées à assurer un partage égal (pools ouverts) ou presque égal (pools limités) des recettes entre les partenaires du pool.

La Commission estime que les pools de recettes devraient être exemptés s'ils satisfont à certains critères. Ainsi les pools ouverts qui répartissent simplement les recettes entre les deux compagnies aériennes sur la base de la capacité offerte ne peuvent être exemptés. Les pools limités d'autre part, pourraient être exemptés si la répartition des recettes résultant d'un accord de pool améliore les services de transport aérien découlant de l'accord.

Exploitations conjointes

La Commission estime que ces accords ne peuvent bénéficier d'une exemption de groupe. Toutefois, il pourrait y avoir une exemption individuelle (si par exemple seule une compagnie aérienne pouvait exploiter une route économiquement).

Consultations tarifaires

La Commission considère que les conditions permettant d'accorder une exemption de groupe en faveur des consultations tarifaires seraient remplies :

- si les compagnies aériennes avaient un droit effectif d'action indépendante aussi bien pour ce qui est de proposer des tarifs indépendamment des autres compagnies aériennes qu'en ce qui concerne la liberté d'appliquer ces tarifs, sous réserve uniquement du contrôle gouvernemental limité sus-mentionné ;
- si les Etats membres concernés et la Commission étaient autorisés à participer, en tant qu'observateurs, aux consultations tarifaires.

Nature des exemptions

La Commission est d'avis qu'étant donné la situation et le fait qu'un régime de concurrence plus ouverte est souhaitable mais que les compagnies aériennes bénéficient d'une période d'adaptation, il serait sage de limiter les exemptions prévues

à sept ans et de les réexaminer à la fin de cette période.

ACTION DANS LE DOMAINE DES AIDES D'ETAT

La Commission estime que la libéralisation du système réglementaire existant décrite ci-dessus n'aura aucun effet si le problème des aides d'Etat n'est pas abordé. Car si les règles relatives aux aides d'Etat ne sont pas appliquées de façon adéquate, tout accroissement de la concurrence entre les compagnies aériennes pourrait donner lieu au financement de cette concurrence au moyen d'aides d'Etat, en d'autres termes à une course à la subvention.

La Commission établit dans le memorandum les lignes directrices pour le contrôle par elle, sur la base des règles du Traité, les aides accordées par les Etats aux compagnies aériennes.

MESURES DESTINEES A REDUIRE LES COUTS DES COMPAGNIES AERIENNES

Infrastructure

Une étude menée récemment par la Commission et qui portait sur la capacité au niveau des aéroports et du contrôle du trafic aérien (CTA), a abouti à la conclusion qu'il y avait de graves insuffisances dans le système des routes aériennes, notamment dans certains pays ou certaines régions d'Europe.

Il n'entre pas dans les intentions de la Commission d'intervenir directement dans les questions de CTA. Elle propose pourtant d'étudier les lacunes du système du CTA, qui, à son avis, constituent des handicaps déraisonnables pour les compagnies aériennes. Elle compte mettre au point des critères d'efficacité pour les aéroports, ainsi que des principes concernant les charges aéroportuaires en tenant compte des modalités appliquées aux autres modes de transports.

Facilitation du transport aérien de marchandises

La Commission présentera en 1984 un rapport concernant les difficultés auxquelles se heurte actuellement le transport de fret aérien intracommunautaire. Certains problèmes seront résolus par la directive récemment approuvée par le Conseil et relative à la facilitation des formalités et contrôles lors du transport de marchandises entre Etats membres. La Commission envisage de soumettre une proposition complémentaire au Conseil au début de 1984.

AUTRES MESURES

Accès au marché

Vu l'importance relative de la directive sur les services aériens interrégionaux, adopté par le Conseil en 1983, il semble à la Commission que le secteur de l'aviation civile serait stimulé et que les services fournis à la clientèle seraient améliorés s'il était plus facile pour les petites compagnies aériennes d'exploiter des services réguliers. Deux types de mesures sont prévus : a) De nombreux accords bilatéraux entre Etats membres prévoient le droit d'exploiter des routes qui ne sont pas encore utilisées actuellement et ne peuvent être exploitées avec profit que par des compagnies aériennes possédant de petits avions qui sont mieux adaptés à ces routes. On pourrait alors stimuler le développement de ces compagnies aériennes sans léser gravement les grandes compagnies si les règles communautaires prévoient que, lorsqu'il existe des droits inutilisés dans les accords bilatéraux, n'importe quelle compagnie aérienne de l'un des deux Etats concernés devrait être autorisée par son Etat d'origine à utiliser ces droits. La Commission croit savoir qu'un tel système est appliqué avec succès en Scandinavie. b) Une autre possibilité serait d'abandonner toute restriction (sous réserve bien entendu des règlements de sécurité et d'aptitude habituels) concernant les services exploités par n'importe quel transporteur communautaire sur les routes entre les Etats membres de la Communauté avec un avion d'une capacité inférieure à, disons, 25 sièges.

Services non réguliers

De l'avis de la Commission, les services non réguliers constituent un élément de concurrence important dans l'ensemble du système de transport aérien et, dans une certaine mesure, jouent un rôle de contrôle et de stimulant pour les services fournis et les tarifs appliqués sur les services réguliers.

La Commission propose deux modifications :

- A) Il existe de nombreux endroits, en particulier dans les régions de vacances, qui ne sont pas directement desservis par des services réguliers. Il existe également des endroits où les services réguliers et non réguliers coexistent et où la concurrence entre eux est réglée par les conditions imposées par les Etats concernés. Dans tous ces cas, la Commission considère comme raisonnable qu'un pourcentage réduit (par exemple 15%) des sièges disponibles sur les services non réguliers puissent être vendus sur une base siège uniquement.
- B) Dès qu'un service non régulier de voyageurs a été autorisé, il ne devrait pas être empêché de transporter aussi des marchandises et du courrier.

Questions sociales

Les questions sociales dans le transport aérien devraient tout d'abord être résolues, comme dans d'autres secteurs de l'économie dans le cadre plus large de la politique sociale de la Communauté.

Au sein de la Communauté, l'aviation civile fournit environ 300.000 emplois directement et probablement 200.000 autres indirectement. De l'avis de la Commission, les initiatives proposées devraient non seulement améliorer la productivité des compagnies aériennes mais stimuler aussi l'activité en ouvrant un certain nombre de nouvelles possibilités pour les transporteurs ; elles auraient ainsi dans l'ensemble un effet positif à long terme sur l'emploi.

Par ailleurs, la Commission étudie depuis un certain temps la reconnaissance mutuelle des licences et les réglementations nationales concernant les limitations du temps de vol du personnel navigant. Sur la base des résultats de ces études, la Commission examinera si une action est nécessaire dans ce domaine.

Recherche

Comme dans le domaine des transports terrestres, la Commission travaille, sur la base des objectifs du vaste programme de recherche de la Commission concernant le développement des technologies modernes, sur un programme de recherche pour le transport aérien qu'elle soumettra au Conseil en 1984.

Aviation générale

La Commission propose également certaines mesures tendant à améliorer les conditions de l'aviation civile générale au sein du Marché Commun (p.ex. facilitation des passages frontaliers, reconnaissance mutuelle des diplômes).

= = = = =