

LES ACTEURS DU MARCHÉ AÉRIEN ESPAGNOL

INTRODUCTION

L'Espagne est le dernier grand pays européen à joindre la CEE. A ce titre, elle est particulièrement concernée par les nouvelles réglementations touchant le trafic aérien intra-communautaire.

L'Espagne par sa superficie est le deuxième plus grand pays d'Europe après la France. Cette particularité qui distingue l'Espagne de l'Italie, la RFA, ou la Grande-Bretagne, laisse présager de bonnes perspectives de développement du trafic intérieur à l'instar de ce qui existe déjà en France. De plus, l'Espagne a l'avantage de posséder un réseau ferroviaire rustique inadapté aux exigences d'une clientèle européenne tant au niveau de la qualité que de la ponctualité. Enfin, le relief accidenté de la péninsule ibérique rend difficile le développement d'un réseau routier harmonieux et efficient.

Compte-tenu des éléments ci-dessus ainsi que de l'accroissement du tourisme, il est possible d'affirmer que l'Espagne est appelée à jouer un rôle important dans le futur paysage aérien européen.

Farouchement européenne, l'Espagne a décidé de relever ce défi, convaincue que ses entreprises de transport aérien sauront conserver leurs marchés traditionnels et en conquérir de nouveaux.

La stratégie adoptée est celle de l'offensive. L'INI (Instituto Nacional Industrial) holding financier de l'Etat et propriétaire d'IBERIA, a engagé des investissements dans ce sens afin d'améliorer la qualité.

Par rapport à ses principaux concurrents européens, IBERIA est une compagnie d'importance moyenne se situant au niveau d'Alitalia. Sa politique jusqu'en 1987 a surtout été de gérer les acquis et de rentabiliser au maximum son réseau principalement tourné vers l'Amérique Latine

et l'Europe. La nouvelle dimension de l'Europe aérienne a donné des ailes à IBERIA. De gros investissements en hommes et en matériels ont été consentis :

- achats de nouvelles machines pour la maintenance;
- lancement d'une campagne de ponctualité pour mobiliser toutes les forces vives de la compagnie.

La politique d'IBERIA est de pouvoir compter parmi les cinq plus grosses compagnies européennes. Pour cela elle doit posséder différents éléments :

- un réseau étoffé en Espagne et en Europe;
- une flotte de qualité;
- une sérieuse image de marque;
- la disposition d'une plaque tournante;
- la coopération avec les compagnies complémentaires de deuxième et troisième niveau.

Des faiblesses structurelles existent : à l'instar de l'Italie, l'Espagne a demandé à la Commission de Bruxelles d'exclure de l'application des nouvelles réglementations les aéroports de : Barcelone, Malaga, Alicante, Bilbao, et Valencia. Cette prudence mal dissimulée n'est officiellement que très temporaire. Certes, IBERIA n'a connu qu'une croissance de 5,2 % en 1987, alors que la moyenne des compagnies affiliées à l'IATA était de 12 %. Cette tendance semble se renverser pour 1988, et encourage les dirigeants de la compagnie à considérer l'avenir avec sérénité.

CHAPITRE I : LA COMPAGNIE ESPAGNOLE IBERIA

1. IBERIA COMPAGNIE NATIONALE :

Le marché intérieur espagnol est partagé avec la compagnie AVIACO, filiale à 100 % d'IBERIA. Progressivement, IBERIA cède ses lignes intérieures à son partenaire afin de pouvoir concentrer son activité sur les liaisons internationales. A l'opposé, AVIACO branche domestique d'IBERIA, se concentre uniquement sur les liaisons intérieures alors qu'auparavant quelques tentatives avaient été faites au-delà des Pyrénées.

Les dirigeants d'AVIACO craignaient de voir, à partir de 1992, les grandes lignes intérieures tomber sous la coupe des compagnies étrangères. Plutôt que de se disperser dans une activité charter saisonnière, AVIACO a pris l'initiative de consacrer son énergie sur les lignes où elle tire le plus de profit telle que MADRID / BARCELONE, BARCELONE / SEVILLE, BILBAO / SEVILLE.

La flotte d'AVIACO compte aujourd'hui 35 appareils de type court et moyen courrier. D'ici 1992, les investissements en matériel devraient permettre d'atteindre le chiffre de 55 aéronefs, grâce notamment au remplacement de 8 F27 par 23 CN235 et 6 MD82.

Parallèlement, est mis en application un marketing tarifaire plus agressif tourné vers les familles, les jeunes, les personnes âgées, à l'instar de ce qui est fait chez Air Inter.

2. IBERIA COMPAGNIE INTERNATIONALE :

Le programme d'investissement de la compagnie espagnole est très ambitieux et témoigne d'une volonté certaine de privilégier le marché européen. Ainsi d'ici 1992, 20 DC9 et 8 DC10 seront retirés du service et remplacés par 17 MD80, 15 A320 et 8 A340 . L'accent est mis sur les moyens courriers et cette politique s'accompagnera de l'ouverture de nouvelles lignes sur Nice, Strasbourg, Munich, Hambourg...

Une des priorités d'IBERIA concerne l'amélioration de l'image de marque, notamment au niveau de la sécurité. Le renouvellement de la flotte comme l'adhésion à des associations de maintenance internationale vont dans ce sens.

Cette image de confiance à bord est selon eux, un moyen très efficace pour attirer la clientèle et ceci beaucoup plus qu'un dumping sur les tarifs. Cette dernière solution est tout de même envisagée mais IBERIA ne résisterait pas si celle-ci était sauvage, désordonnée et "unfair".

Dans le cadre des accords bilatéraux qui régissent encore les liaisons à partir de l'Espagne vers les autres pays de la CEE, IBERIA a pu transporter jusqu'à 58 % des passagers. Tout sera fait pour qu'IBERIA conserve une part de capacité majoritaire dans le cadre de la nouvelle réglementation.

Cependant, l'accroissement des gains de compétitivité ne pourra se réaliser que si IBERIA aligne sa croissance globale sur celle de la moyenne des autres compagnies de l'IATA. Cet enjeu est très important pour qu'IBERIA puisse maîtriser seule son avenir. La prise de conscience de cette faiblesse a peut-être été déterminante dans la décision de s'associer avec Lufthansa pour la création de la société VIVA. Chacune des compagnies détient 48 % des parts.

La raison d'être de VIVA est de réaliser un trafic charter entre la RFA et l'Espagne pour drainer les flux touristiques. VIVA, société de droit espagnol, complètera l'offre de Condor avec une flotte de 4 appareils achetés en leasing. Le plan d'investissement de cette nouvelle compagnie prévoit l'achat de 25 avions dans les 5 ans à venir. L'objectif est de devenir la première compagnie spécialisée dans les transports de touristes. Une diversification vers d'autres destinations est prévue une fois que l'axe RFA / Espagne sera établi avec solidité. Une des clef permettant la réussite de VIVA est la décentralisation de ses vols vers des villes de province en Allemagne et en Espagne.

CHAPITRE II : LES COMPAGNIES ESPAGNOLES DE DEUXIEME ET DE TROISIEME CATEGORIE

1. CANAFRICA :

Cette société de transport à la demande oriente délibérément sa stratégie vers l'international. Sa volonté est de transformer l'aéroport de Palma en véritable plaque tournante assurant des liaisons régulières avec Paris, Londres, Amsterdam, Bruxelles, Copenhague, Stockholm.

Actuellement, les dirigeants négocient l'ouverture d'une ligne entre Cologne et Palma. Pour cette compagnie la préparation de l'Europe de 1992 a déjà commencé et des plans sont élaborés pour briser le monopole existant entre Paris et Madrid et Paris-Barcelone. Malgré un chiffre d'affaires en croissance de 15 % cette année, rien n'est envisagé au niveau intérieur en Espagne. Pour le court terme, cette compagnie prévoit la signature d'accords de sous-traitance avec des voyagistes, à l'exemple de celui signé avec Nouvelles Frontières pour l'exploitation de la ligne Paris-Dakar.

La flotte est composée de 4 avions moyen courrier de type Boeing 737, et à terme cette société envisage de doubler ses capacités avec l'acquisition d'Airbus.

2. HISPANIA :

Cette société de charter est spécialisée dans l'organisation de vols vacances au départ de la Grande-Bretagne. Cette compagnie exclut tout comportement agressif vis à vis de ses concurrents et semble attendre les différentes échéances avec sérénité. Rien n'est envisagé en direction d'autres Etats de la CEE.

Le parc de 3 aéronefs est appelé à doubler dans les prochaines années. Des accords avec des tours opérateurs anglais permettront d'augmenter les capacités offertes.

3. LES COMPAGNIES REGIONALES :

Trois exemples permettront de souligner l'intérêt croissant que portent les "Generalitat" au transport aérien inter-régional : Comunidad autonomia de Madrid, de la Rioja, de l'Andalusia.

La région de la Rioja envisage de développer des liaisons aériennes avec les autres capitales régionales en Espagne, mais aussi avec des villes au-delà des Pyrénées comme Biarritz, Pau, Montpellier et Toulouse. Ces liaisons se réaliseront en combinaison avec des vols Air Inter afin de relier rapidement Paris. Cette région est prête à engager les investissements nécessaires pour pouvoir disposer d'infrastructures dignes d'un réseau européen.

Dans les deux autres régions, les projets sont moins avancés mais les exécutifs affichent un enthousiasme et un optimisme à toute épreuve. Leur but est d'éviter de tomber dans le piège d'une activité "commuter" vers Madrid; tout sera fait pour développer des liaisons directes évitant tant que possible la plaque tournante IBERIA.

CHAPITRE III : CONCLUSION GENERALE

Sans aucun doute, l'Espagne mobilise ses forces pour pouvoir faire face dans les meilleures conditions à la nouvelle donne aérienne en Europe.

IBERIA aura les moyens de préserver son marché grâce à de lourds investissements, mais réussira-t-elle à atteindre la taille critique suffisante pour résister à ses concurrents européens et américains ?

Le réseau aérien d'IBERIA est l'un des plus complémentaires par rapport à ceux d'Air France, British Airways et Lufthansa. Un rapprochement avec une ou plusieurs de ces compagnies paraît s'imposer. Les accords signés avec Lufthansa constituent un premier jalon qui va dans ce sens. Ce sera peut-être le noyau d'un futur méga-transporteur européen.

L'avenir d'AVIACO ne semble pas trop menacé étant donné que cette compagnie possède une bonne maîtrise de son marché intérieur.

Les autres compagnies charters ou régionales semblent pour le moment trop petites, trop spécialisées, trop saisonnières. Ce manque d'homogénéité et d'unité nuit à cette catégorie de transporteurs. De plus les ressources financières ne sont pas suffisantes pour leur permettre de se mesurer à leurs concurrents anglais ou scandinaves. La solution est sans doute celle de l'union ou de la fusion qui permettra la création d'un pavillon de taille moyenne pouvant prétendre assurer une majeure partie du trafic touristique.

Les pouvoirs publics espagnols incitent ces regroupements et aident les transporteurs à se préparer à ce pari pour l'Europe. Cette attitude volontaire donnera certainement des résultats tangibles montrant que l'Espagne ne se bradera pas et n'abandonnera pas la manne que représentent les vols vacances.

SABENA : L'EURO-VISION

CHAPITRE I : LES DONNEES DU TRANSPORT AERIEN EN BELGIQUE

La SABENA est la compagnie nationale belge et possède exclusivement le monopole des droits des dessertes régulières en Belgique. L'Etat détient 54 % de son capital de 9 milliards de francs belges.

La compagnie n'est pas subventionnée par son principal actionnaire.

Elle emploie 7 500 personnes en Belgique et 1 600 personnes à l'étranger.

Elle occupe, au sein de l'IATA (160 membres), la 15ème place pour le trafic cargo et la 20ème pour le trafic passagers.

En 1987, le groupe SABENA a réalisé un chiffre d'affaires de 38,9 milliards de BEF.

La compagnie belge est celle qui a le plus intégré la perspective européenne, voire même anticipé, et sera au coeur des évolutions qui verront le jour à l'approche de 1992.

I. PRESENTATION DE LA SABENA :

1.1 Historique :

L'écart qui sépare actuellement les compagnies néerlandaise et belge a ses origines dans la naissance de l'industrie du transport aérien, pendant les années '20.

Les néerlandais ont su abandonner plus tôt leurs colonies et n'ont pas cherché à protéger un marché non viable à terme. La perte des colonies a forcé les Pays-Bas à diversifier très vite leur commerce en termes de moyens de transport. Pays de petite taille, les Pays-Bas ont été forcés à s'intégrer très tôt au commerce international; la politique de pavillon maritime a par la suite enchaîné sur l'aérien.

Ces facteurs n'ont pas joué pour la Belgique qui est restée pendant longtemps fermée et qui a privilégié ses relations commerciales avec ses anciennes colonies, le Congo Belge et le Zaïre. Cette option explique également le développement très ancien de liaisons aériennes avec l'Afrique et, par là, le fait que SABENA ait aujourd'hui le plus dense réseau au monde avec ce continent (27 points desservis). En 1935, SABENA établit la première liaison avec l'Afrique, par l'ouverture d'une ligne régulière entre Bruxelles et Léopoldville (Congo).

L'Europe est actuellement le deuxième axe de développement de la compagnie belge, avec notamment un nombre important d'aéroports de 2è et de 3è catégorie desservis. La première ligne, Bruxelles-Strasbourg, a été ouverte en 1924.

I.2 Le réseau :

La SABENA dessert 80 escales (dont 34 en Europe et 27 en Afrique) dans 54 pays.

En 1946, SABENA ouvre sa première escale aux USA (New York); celle-ci restera la seule jusqu'en 1978, année depuis laquelle SABENA dessert 6 destinations aux USA.

Les ouvertures de lignes en 1987 / 1988 sont :

ANGOLA	Luanda	(88)
BENIN	Cotonu	(87)
CANADA	Toronto	(87)
ITALIE	Turin	(88) / à partir de Liège
NIGER	Niamey	(88)
TOGO	Lomé	(87)

En 1989, la priorité sera accordée à l'Europe : le nombre d'escales passera de 34 à 45, avec l'ouverture en février 1989 de :

NEWCASTLE
GLASCOW

qui seront suivies, au courant de l'année par neuf autres escales, dont :

VENISE
FLORENCE
BILBAO
BORDEAUX
BERNE
BALE, etc...

Compte tenu de la proximité géographique de certaines de ces destinations, des avions de la flotte de D.A.T seront souvent utilisés sous numéro de vol SABENA.

Il faut noter que la position centrale de Bruxelles en Europe n'est pas un avantage. La raison en est simple : les lignes européennes sont trop courtes, et par conséquent non rentables. En général, la position centrale d'une compagnie dans un réseau est moins avantageuse par rapport à celle d'une compagnie excentrée.

L'importance des différents réseaux se présente comme suit (année 1986) :

	offre	trafic	coefficient d'occupation
EUROPE	15,8 %	11,6 %	57,9 %
PROCHE-ORIENT	3,5 %	2,9 %	57,9 %
AFRIQUE	30,8 %	30,8 %	64,8 %
AMERIQUE DU NORD	33,7 %	37,3 %	71,5 %
EXTREME ORIENT	16,2 %	18,0 %	70,4 %

On voit que les vols long courrier sont les plus rentables (Amérique du Nord, Extrême- Orient).
En 1988 / 89, la part de l'offre en Europe augmentera considérablement.

I.3 La flotte :

La flotte de la Sabena est composée des appareils suivants :

- 3 Airbus A310
- 5 Mc Donnell Douglas DC-10
- 3 Boeing 747
- 17 Boeing 737

Courant 1987, SABENA et sa filiale SOBELAIR ont commandé 4 Boeing 737-400 au fuselage allongé et 12 Boeing 737-500 à fuselage standard.

En tenant compte des avions déjà acquis récemment (4 Boeing 737-300 pour la SABENA et 1 pour la SOBELAIR) qui ont en partie remplacé les Boeing 737-200, la compagnie belge et sa filiale charter disposeront ensemble en 1991/92 d'une flotte continentale homogène de 23 unités du type Boeing 737.

Sur les 20 unités de la flotte continentale SABENA, 12 vont offrir une capacité en sièges pratiquement égale à celle des actuels Boeing 737-200.

Il faut encore souligner que les cockpits des Boeing 737 seront standards sur les types 300, 400 et 500. Ceci facilitera la formation des équipages qui pourront ainsi piloter des appareils dont la capacité en sièges sera différente (111 sièges pour les 12 Boeing 737-500 et 144 pour les 4 Boeing 737-400).

Un nouveau simulateur de vol sera acquis et sera affecté à l'entraînement des pilotes de SABENA et SOBELAIR, mais aussi d'autres compagnies possédant les mêmes appareils, et ce à partir de juillet 1989.

La flotte intercontinentale est également en pleine mutation et en 1990, la SABENA prendra livraison d'un second Boeing 747-300, ce qui permettra de se défaire de ses 2 Boeing 747 de la première génération.

En 1993 ou 1994, les 5 DC-10 seront remplacés par des Airbus A 340 dont 7 unités sont en commande ou en préparation.

La SABENA disposera alors d'une flotte composée de Boeing et d'Airbus dont l'entretien sera assuré par la filiale SABENA TECHNICS qui développera parallèlement ses activités dans de nouveaux secteurs comme celui des simulateurs de vol. Comme indiqué plus haut, il est prévu un simulateur Boeing 737, de plus la filiale SABENA TECHNICS s'intéresse déjà de très près au simulateur du laboratoire spatial européen Hermès.

I.4 L'aéroport de Bruxelles ZAVENTEM :

En termes d'image, les grandes métropoles européennes (Londres, Paris) ont un pouvoir d'attraction touristique énorme, ce qui n'est pas le cas de Bruxelles. Par contre la capitale belge est un centre international parmi les plus importants, centre politique et administratif des communautés européennes, etc. Tous les axes d'accès à Zaventem existent, sous forme d'un réseau autoroutier et ferroviaire dense convergeant vers l'aéroport.

Le problème qui se pose à la compagnie belge pour la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport est qu'elle n'en a pas le contrôle des investissements nécessaires. Une nouvelle société, B.A.T.C (Brussels Airport Terminal Company), créée fin 1987 par le gouvernement, a pour mission de développer l'aéroport; c'est une société financière, dont le capital n'est pas ouvert aux usagers de ce dernier. Les bâtiments de Zaventem ont été cédés à la B.A.T.C en leasing, et c'est elle qui est chargée de leur extension future.

les projets mettent du temps à se réaliser, SABENA estime que la gestion de l'aéroport " devrait être confiée aux compagnies aériennes directement concernées par son essor, plutôt qu'à des financiers ". La promesse initiale d'ouvrir le capital à hauteur de 10 % aux compagnies n'a pas été tenue.

Un " projet d'ensemble ", élaboré par le Ministère des Communications il y a quelques années, prévoit la construction de trois nouvelles jetées; les chances de succès de la SABENA après 1992 sont, selon les responsables de la compagnie, dans une large mesure liées à la construction de ces nouvelles jetées. Le délai de 4 à 5 ans prévu pour la construction de celles-ci est jugé trop long.

A coté des problèmes de gestion viennent s'ajouter des problèmes internes : l'antagonisme wallons/flamants, trop marqué au niveau politique en est la cause. Zaventem est situé en région flamande, et la partie wallone de SABENA est opposée à un investissement en commun dans un projet qui bénéficiera aux seuls flamants !

2. LE GROUPE SABENA :

Il est nécessaire de présenter le groupe SABENA afin de mieux connaître la compagnie belge, mais aussi et surtout afin de comprendre les enjeux des négociations de rapprochement récentes.

2.1 SOBELAIR S.A :

C'est la filiale charter de SABENA, qui détient 71,08 % de son capital social qui s'élève à 451.000.000 BEF.

SOBELAIR a été bénéficiaire de 22,9 millions BEF en 1985, de 41,8 millions en 1986, et de 59,5 millions BEF en 1987

La flotte est composée de :

3 appareils	737-200
1 appareil	737-300
1 appareil	707

Par ailleurs, des commandes ont été passées pour des appareils à livrer dès 1989 (cf. supra, flotte de SABENA).

2.2 D.A.T (Delta Air Transport) :

Elle effectue des transports aériens interrégionaux. SABENA est convaincue que les régions ont une cohérence que les Etats n'ont pas; en 1986, la volonté de la compagnie belge d'étendre ses activités dans le transport régional s'est traduit par l'augmentation de sa participation dans la D.A.T jusqu'à hauteur de 49,67 %.

Une nouvelle impulsion a été donnée à cette compagnie qui, d'une perte de 18,9 millions de BEF en 1985, passe à 20,3 millions BEF de bénéfice en 1986 et à 23,7 millions en 1987.

La flotte se compose de :

- 1 F 27 D, qui sera bientôt cédé
- 1 F 28, acheté en '87; un deuxième sera bientôt acheté
- 5 EMBRAER, avion brésilien d'une capacité de 30 places.

2.3 SABENA CATERING SERVICES S.A (100 %) :

Elle a pour activité la production, la préparation et la vente de repas préparés.

2.4 SABENA INTERSERVICE CENTER SA (97,25 %) :

Elle assure, pour le compte du groupe SABENA les activités de publicité, fourniture et rassemblement d'informations, assurance et réassurance, recherche scientifique, travaux comptables et administratifs, services d'informatique, gestion de trésorerie, études de marché, conseil juridiques et fiscaux, audit, etc.

2.5 AVIAFIN S.A (société avec lien de participation, 27,7 %) :

C'est une société de leasing, créée en 1982 pour financer l'achat des Airbus. Elle est vouée à disparaître car elle avait été créée dans le cadre d'une incitation fiscale limitée.

2.6 De nouvelles filiales :

En 1987, la SABENA a poursuivi les filialisations en créant 4 nouvelles filiales :

* **SABENA TECHNICS** qui regroupe les activités d'entretien et de révision des avions.

Les réparations sont faites à hauteur de 80 % pour le compte de tiers (activité aéronerfs), ce qui représente environ 1.200 emplois pour l'exportation.

* SABENA BUILDING

* SABENA SKYSHOPS

* SABENA LEASING : elle est destinée à reprendre, progressivement, les activités de AVIAFIN.

La création d'une dernière filiale est envisagée : il s'agit de SABENA WORLD AIRLINES, qui permettra d'assurer des activités de transport aérien au sein d'une entité juridique distincte. Sa création est soumise à l'accord préalable du roi.

Cette filiale, dont le capital sera détenu à 100 % par la SABENA, peut être le point de ralliement d'autres transporteurs qui permettraient ainsi de donner à la nouvelle entreprise une échelle européenne. La compagnie belge veut ainsi éviter d'être amenée à apporter toutes ses activités dans une fusion éventuelle.

2.7 La situation financière :

L'année 1987 a été le cinquième exercice bénéficiaire pour la SABENA. En effet, 1982 a marqué un tournant dans la vie de la compagnie : le personnel décide d'abandonner 15 à 20 % des effectifs; on procède à une rationalisation du réseau et à une suppression des lignes non rentables; enfin, la nouvelle direction réalise une augmentation du capital. L'ensemble de ces mesures avait pour objectif le retour à la rentabilité.

La structure du bilan consolidé de la SABENA laisse apparaître un endettement important au niveau du groupe :

	1984	1985	1986	1987
Capitaux propres/Passif	7,2 %	11,7 %	22,5 %	20,5 %

On voit que les capitaux propres se rétablissent en 1986, par une dotation de la réserve réglementée (réserve immunisée en wallon). Mais en 1987, on revient à une structure de 1/5, qui, à notre avis est très faible, compte tenu de l'effort financier que la SABENA sera appelée à faire (acquisition de

matériel, etc.). Cette structure ne pourra s'améliorer, puisqu'il n'y a pas eu de dotation en 1987, les objectifs financiers n'ayant pu être atteints.

Le groupe SABENA dans son ensemble, a enregistré un résultat global de 1 407,5 millions de BEF, se répartissant comme suit :

SABENA	507,8 millions BEF
SABENA CATERING SERVICES	85,5
SABENA INTERSERVICE CENTER	448,2
SOBELAIR	59,5
DELTA AIR TRANSPORT (D.A.T)	23,7
BELGIAN FUELLING & SERVICES COMPANY	8,4
AVIAFIN	272,9
COMPAGNIE INTERNATIONALE DE GESTION	2,3
COMPAGNIE DES GRANDS HOTELS AFRICAINS	10,1
TRANSAIR	- 3,2
SODEHOTEL	0,3
SABENA TRAITTEURS	- 8,0

L'évolution du chiffre d'affaires consolidé et du bénéfice se présente comme suit (en BEF) :

	1984	1985	1986	1987
CA	38 218 093	42 880 743	39 374 783	38 993 876
Bénéfice	26 423	2 284 129	5 645 426	70 306

En 1987, la SABENA a réalisé un bénéfice d'exploitation de 40 % inférieur à celui de 1986; à un niveau de coûts équivalent, son chiffre d'affaires a, comme on vient de voir, baissé de 0,97 %. Le niveau important des charges financières a lourdement grevé ce résultat, et la SABENA enregistre une perte courante avant impôts. C'est donc encore une fois grâce aux produits exceptionnels que l'exercice 1987 a été bénéficiaire.

Dans l'ensemble, on est en face d'une situation financière non pas vraiment difficile, mais plutôt fragile.

CHAPITRE II : LA SABENA AU SEUIL DE L'EUROPE

1. L'APPROCHE DU MARCHÉ UNIQUE EUROPEEN :

Le cadre actuel des accords bilatéraux constitue une protection pour les compagnies européennes. Plutôt qu'une menace, la SABENA voit l'ouverture des frontières comme une opportunité.

Tout d'abord, parce que dans une structure européenne, la SABENA sera en mesure de négocier de meilleurs accords aériens qu'elle ne peut le faire actuellement. En raison de la taille de son marché national, la compagnie belge dispose par exemple de moins de possibilités d'accès aux USA que l'Angleterre, l'Allemagne, ou la France. Dans l'avenir, c'est la CEE qui négociera les droits de trafic avec les tiers, ce qui permettra aux transporteurs européens de disposer de portefeuilles de droits de trafic d'importance équivalente.

D'autre part, le marché unique permettra d'établir, au sein de l'Europe, les conditions d'une concurrence loyale qui n'existe pas actuellement.

Le défi de 1992 consiste, pour la SABENA, à forger une alliance avec d'autres compagnies, elles aussi de format moyen. Les raisons de ce choix sont évidentes :

- tout d'abord, la SABENA n'a pas, à elle seule, le poids qui lui permettrait de jouer un rôle de protagoniste dans le marché unique européen;

- ensuite, l'intégration des activités de la SABENA à celles d'une grosse compagnie aboutirait à l'absorption de la compagnie belge.

En 1983 déjà, M. Carlos Van Rafelghem, le président de la SABENA déclarait : " j'essaie par tous les moyens d'éviter la régionalisation de la SABENA parce que c'est la mort de la compagnie et du transport aérien régulier en Belgique".

Cette volonté de la compagnie belge de se forger des alliances et d'acquérir du poids en Europe était claire, bien avant les textes européens de 1987. Européenne avant l'heure, la SABENA a cherché à rétablir sa structure financière afin de pouvoir négocier sur une base d'égalité avec des partenaires potentiels.

Quel est, tout d'abord le profil du partenaire recherché ? Eventuellement de plus grande taille, sans être une grosse compagnie, le transporteur devrait avoir des marchés et des droits de trafic complémentaires à ceux de la SABENA.

Le manque de structures aéroportuaires internationales à Zaventem, l'absence de projets d'expansion et d'adaptation de celui-ci, ainsi que l'ancienneté de la flotte de SABENA sont des handicaps de la compagnie belge lors de ses négociations.

2. RAPPROCHEMENT DE KLM ET DE SABENA ?

En 1973, à l'initiative de la SABENA, se met à l'étude un projet de fusion avec KLM. La partie wallonne s'y oppose fermement, parce que la SABENA était considérée par la KLM comme étant en mauvaise situation financière.

Quinze ans après, en 1988, KLM et SABENA se rapprochent de nouveau par des "négociations d'orientation" pour la création d'une filiale commune d'exploitation des lignes aériennes; il n'y a pas eu de véritables négociations, mais plutôt des études de reconnaissance préalables. Les pourparlers n'aboutiront toujours pas, et ne feront qu'alimenter les spéculations de la presse belge.

De nos entretiens, il ressort que, mis à part les problèmes du poids respectif de chacun des partenaires dans le groupement, des problèmes de nationalisme plus profonds sont sous-jacents : les francophones ne sont qu'à hauteur de 41 % dans la SABENA; une reprise de la compagnie par des néerlandophones présente le risque d'absorption de l'élément wallon et, à terme, de marginalisation, de disparition progressive de la langue française. L'influence politique, bien discrète, fait sentir son importance, au même titre que dans le cas de l'extension de Zaventem.

3. SABENA WORLD AIRLINES :

Suite à plusieurs filialisations, intervenues en 1988, la SABENA est actuellement une holding dont les filiales ont toutes un objet social apparenté au transport aérien. Les activités qui, pour l'instant ne font pas encore l'objet d'une filiale spécifique sont les **opérations aériennes régulières** proprement dites. Il est donc envisagé la création d'une entité juridique distincte reprenant ces

activités : SABENA WORLD AIRLINES. Cette dernière serait le point de ralliement d'autres transporteurs qui permettraient ainsi de donner à la nouvelle entreprise une échelle européenne.

La SABENA fait ainsi bien sentir qu'elle n'entend apporter que ses activités de transport aérien régulier dans le groupement européen.

4. LE PROJET DE GROUPEMENT EUROPEEN :

Comment la compagnie belge voit-elle ce groupement ? Au début, les avions des compagnies européennes intégrées opérant au départ d'un "hub" donné pourront continuer à porter leurs couleurs et leurs logos, même s'il s'agit du nom de compagnies précédemment non intégrées.

Avec le temps, couleurs et logos vont se confondre dans une entité qui donnera naissance à un nom nouveau et commun à tous. Cette entité opérera ses services aériens réguliers au départ de différents points d'Europe, l'un de ces points étant Bruxelles. Elle fera ainsi bénéficier à ses membres des avantages d'une économie d'échelle accrue. Sur ce point, des éléments d'analyse doivent être apportés.

Il est prévu, d'ici la fin du siècle, un accroissement du trafic de l'aéroport de Zaventem atteignant 12 millions de passagers, contre 5,4 actuellement. La SABENA pourra-t-elle maintenir sa part de trafic (40 %) sans agrandir sa flotte ?

Tout d'abord, la compagnie ne s'estime pas menacée à Zaventem : l'installation de concurrents par le lancement d'activités de manière intensive et concertée est encore trop risquée.

L'accroissement du trafic peut être compensé par la maximisation du taux de chargement et de la rotation des appareils. La SABENA peut difficilement envisager un investissement en matériel dans l'avenir immédiat, surtout compte tenu du fait que les services réguliers en Europe ne sont pas rentables. Les compagnies qui sont bénéficiaires en Europe ne puisent pas leurs bénéfices dans leurs vols réguliers; de manière générale, ces derniers ne sont pas suffisamment rentables pour générer du capital. Une mise en commun des flottes s'avère donc nécessaire.

Ainsi, si la SABENA veut augmenter sa part de trafic à Zaventem, elle doit s'allier à d'autres compagnies. La nouvelle compagnie intégrée disposera d'une flotte plus importante, qui pourra être exploitée de manière intensive dans le cadre d'un système multiple de "hubs". Une entité opérationnelle disposant de plusieurs "hubs" en Europe pourra affecter prioritairement sa flotte à ceux dont la croissance l'exige. La direction de la SABENA estime que Zaventem sera une de ces priorités.

Cette synergie pourra jouer dans un premier temps; par la suite, l'augmentation de la flotte s'avèrera peut-être inévitable, en fonction de la croissance du trafic.

La vision de la SABENA est celle d'une Europe dans laquelle les services aériens réguliers ne dépendront plus d'un système d'accords bilatéraux exclusifs conclus entre les différents Etats de la CEE.

Le problème dans les négociations actuelles est que la SABENA négocie l'intégration des services réguliers sur cette base, c'est-à-dire des droits de trafic "européens", alors que ceux-ci ne sont qu'une perspective.

Il ne faut pas non plus négliger les problèmes juridiques que pose un tel projet de création d'une société de droit européen, qui n'a pas encore de définition bien arrêtée.

5. RAPPROCHEMENT DE SAS ET DE SABENA ?

En 1986, la SAS a approché la SABENA pour une fusion des lignes intercontinentales des deux compagnies. Cette proposition a été d'emblée refusée, car la SABENA ne voulait envisager que l'intégration de l'ensemble des opérations aériennes régulières.

L'importance de l'apport respectif dans un groupement était également le problème central des négociations entreprises en 1987, entre la SABENA et SAS. Celles-ci ont été interrompues en juin '87, tout d'abord parce que la compagnie scandinave voulait l'apport de l'ensemble des activités de la SABENA, et non seulement de celles de transport aérien.

En outre, la contre-partie offerte était jugée trop faible par la SABENA. La SAS est actuellement la compagnie de trois pays scandinaves, partagée comme suit :

Suède : 3/7

Danemark : 2/7

Norvège : 2/7

Le projet de rapprochement avec la SABENA consistait, de manière globale, à partager en huitièmes, dont un huitième reviendrait à la Belgique, ce qui n'a finalement pas été accepté par la compagnie belge.

Les contacts ne sont pas pour autant rompus, ils ont pour objet l'étude d'une possible reprise des négociations.

Les deux compagnies ci-dessus (KLM, SAS) disposent d'importants réseaux vers l'Amérique du Nord et sont ainsi complémentaires avec la SABENA.

Les négociations avec ces deux compagnies ont été, certes, interrompues, mais ne peuvent pas être considérées comme closes.

6. AUTRES PROJETS DE COOPERATION :

Des études bilatérales préalables ont été entreprises également entre SABENA et Air France, Luxair et Swissair.

Aucune suite n'a été donnée dans les contacts avec Air France.

En ce qui concerne Luxair, on a laissé comprendre que sa participation dans le groupement était souhaitée, mais qu'elle ne pourrait pas donner à la SABENA le poids qu'elle recherche.

Swissair s'est avérée être un cas à part : après les premiers contacts, la compagnie suisse ne semble pas être intéressée par une intégration des activités de transport aérien, mais plutôt par des accords de coopération dans d'autres domaines.

Il faudrait distinguer clairement les formules de collaboration intégrées que la SABENA voudrait instaurer avec des partenaires européens, et les pourparlers que la SABENA tient avec des compagnies américaines et qui visent uniquement la conclusion d'accords commerciaux.

Depuis octobre '87, à l'initiative d'**American Airlines**, SABENA négocie un système de "code sharing", c'est-à-dire de partage de la desserte de destinations qui sont atteintes par des vols en correspondance. Chacun des deux partenaires peut ainsi utiliser le réseau de l'autre, le même numéro de vol apparaissant simultanément dans le système de réservation des deux compagnies associées. Ce système a pour avantage, par exemple pour les passagers, de permettre de voyager avec un même billet sur deux compagnies différentes qui auront harmonisé leurs correspondances; il y a également des avantages pour les compagnies, en ce qui concerne le traitement du système de réservation par ordinateur.

Les négociations avec **American Airlines** ont été très poussées, mais à la veille de la signature d'un accord, la partie américaine a fait marche arrière, sans qu'il y ait eu d'explications. La voie n'est cependant pas fermée.

Une formule semblable pourrait être envisagée avec la **TWA**, avec laquelle il n'y a pas eu, jusqu'à présent, de véritables négociations. Mais cette dernière ne semble pas être intéressée à collaborer sur une base de "code sharing".

Dans l'ensemble, aucune approche n'a été concrétisée, mais aucune voie n'est non plus fermée.

CHAPITRE III : CONCLUSION GENERALE

Combien de temps faudra-t-il encore attendre avant de voir se concrétiser en Europe des projets de coopération transfrontières ? La SABENA n'a-t-elle pas trop anticipé cette Europe ? Se serait-elle trop précipitée dans sa recherche de partenaires ? Aurait-elle trop médiatisé ses approches ?

Elle a en tout cas l'énorme mérite d'avoir fait figure de pionnier, d'avoir sensibilisé le milieu du transport aérien aux changements à venir, d'avoir prouvé sa conviction européenne.

L'"Euro-Vision" de la compagnie belge se concrétisera-t-elle ? La définition des termes des accords et l'attitude attentiste des protagonistes retardent sérieusement le processus. Mais, à notre avis, ce n'est qu'une question de temps. Seulement, il est regrettable de perdre du temps, car 1992 se prépare bien à l'avance.

VERS UN NOUVEL ESPACE AERIEN EUROPEEN?

Y AURA-T-IL UN ESPACE AÉRIEN UNIFIÉ ?

Un espace aérien européen sera nécessaire pour faire face à la menace des compagnies américaines et asiatiques, notamment pour les raisons suivantes :

*** vis à vis de l'extérieur de l'Europe**, l'évolution européenne vers un espace unifié s'affirmera d'elle-même et la Commission sera l'**interlocuteur unique pour le trafic au sein du continent européen**.

Auparavant, les compagnies américaines pouvaient seules effectuer du trafic de 5ème liberté en Europe, suite aux accords qu'elles avaient conclus avec les différents Etats européens, négociés sur des bases bilatérales. Dorénavant, les compagnies US auront à négocier directement les droits de trafic avec la Commission ; ceux-ci seront accordés de façon plus restrictive. Par ailleurs, les compagnies européennes pourront elles aussi effectuer du trafic de 5ème liberté.

Cependant, les négociations inter-continentales sont toujours régies par le **bilatéralisme**, en ce qui concerne les 1ère, 2ème, 3ème et 4ème libertés et les relations entre Etats européens et non européens.

*** à l'intérieur de l'Europe**, la libéralisation notamment des vols de 5ème liberté et des vols régionaux favorisera l'unification, mais plusieurs obstacles la retardera :

- l'inertie des administrations : la "perestroïka" aérienne n'est pas bien accueillie;
- le **contrôle aérien** est très complexe et toujours non unifié;
- l'unification de l'espace aérien **exige une unification des normes** : certification commune des avions, unification des licences de commandement.

QUELLE CONCURRENCE DE LA PART DES MÉGATRANSPORTEURS AMÉRICAINS ET ASIATIQUES ?

Les transporteurs européens sont de taille beaucoup plus modeste que leurs concurrents américains.

En Europe, 14 transporteurs assurent 80 % du trafic intra-européen, qui en 1987 était de 9,1 milliards de TKM, comparativement aux 8 compagnies américaines transportant 80 % du trafic domestique américain soit un trafic de 33,9 milliards de TKM !

On peut également s'attendre à ce que les parts des compagnies européennes et américaines se réduisent dans les années à venir au profit des compagnies d'Extrême-Orient. En faisant l'hypothèse la plus probable que dans l'avenir très proche les droits de trafic entre les régions (Amérique du Nord, Europe et Asie / Australie) vont aussi être échangés sur la base de réciprocité, on en déduit que pour assurer leur croissance dans les autres régions, les transporteurs européens devront permettre plus de concurrence vers et en provenance de l'Europe de la part des compagnies américaines et asiatiques.

Dès que les possibilités d'expansion aux Etats-Unis se trouveront limitées, les compagnies américaines se tourneront vers l'Europe. Face à cette perspective, il sera très difficile aux compagnies européennes de maintenir leur marché de l'Atlantique Nord.

Le "hubbing" généré par la déréglementation américaine est redoutable :

- chaque "hub", par le fait qu'il concentre le trafic d'un nombre considérable de villes (plus de 60 pour American Airlines à Dallas), permet une ou plusieurs liaisons internationales au seul bénéfice de la compagnie opératrice.

Pratiquant les tarifs qu'elle veut sur ses vols d'apport, la compagnie opératrice du hub ratisse littéralement le marché international américain, alors que la compagnie européenne n'obtient des compagnies locales que des quote-parts peu promotionnelles.

- avec des lignes d'apport couvrant tous les Etats-Unis et peut-être toute l'Amérique du Nord, les compagnies américaines seront donc en mesure d'offrir au client des tarifs et/ou des services plus intéressants : sur les routes où certains pays imposent le maintien de prix élevés, les "mégacompanies" américaines auront les moyens d'offrir à leurs clients des forfaits très intéressants pour leurs déplacements à l'intérieur des Etats-Unis.

De même, elles pourront offrir des tarifs avantageux aux pays choisis pour devenir des "hubs" régionaux en Europe¹ et se servir de cette arme pour faire éclater les structures réglementaires actuelles.

La vente ou la réattribution, à des transporteurs plus puissants, des lignes de l'Atlantique de TWA et de PAN AM semble n'être qu'une question de temps.

Y AURA-T-IL DES MÉGATRANSPORTEURS EN EUROPE ?

Ce serait nécessaire pour que les compagnies européennes atteignent un poids important face aux compagnies américaines et asiatiques (Texas Air "pèse" environ 6 fois Air France).

Cependant, plusieurs obstacles subsistent aux fusions entre compagnies européennes :

* en premier lieu, celui de la **souveraineté des Etats** : le capital des "compagnies de pavillon" est verrouillé, et chaque Etat entend préserver ses intérêts en appliquant des mesures discriminatoires envers les non-nationaux. Le transporteur issu d'une éventuelle fusion n'est pas certain de disposer des droits de trafic dont disposaient les deux compagnies isolément (cf. la récente tentative de reprise de "Point Mulhouse" par TAT).

* **Les articles 85/6/7 du traité de Rome** interdisent les ententes et fusions pouvant nuire à la concurrence en Europe, et de telles manoeuvres tomberont sous le coup de ces dispositions.

* **Il n'y a pas encore de société de droit européen**; lors d'une fusion, le transporteur qui en sera issu devra prendre la nationalité de l'un ou l'autre des Etats; est-il concevable aujourd'hui qu' Air France par exemple devienne une société britannique?

* Viennent ensuite tous les problèmes découlant de la fusion entre deux compagnies : problèmes de culture d'entreprise et de systèmes de gestion, etc., et plus spécifiquement à l'aérien la **compatibilité et la complémentarité des réseaux**.

Le scénario le plus probable pour l'Europe n'est donc pas celui de la concentration, mais celui de la **coopération**.

¹ A ce titre, on peut citer comme exemple les négociations (qui n'ont pas abouti) d'American Airlines et de SABENA pour le "code sharing" entre les deux compagnies sur les lignes de l'Atlantique Nord.

L'AVENIR DES COMPAGNIES RÉGIONALES :

Il s'agit des potentialités de trafic à partir et vers des aéroports de 2ème et de 3ème catégorie, ce qui concerne un groupe non homogène de compagnies à l'intérieur duquel il faut distinguer:

- les compagnies existant déjà : Crossair, TAT, Air Europe...
- celles qui vont faire du régional : Air Inter...
- les nouvelles : Air Littoral, Alisarda...

Les trois groupes sont concernés à différents niveaux par les nouvelles évolutions en Europe : les vols effectués avec des avions de moins de 70 places ne rentreront plus, comme nous l'avons vu, dans le calcul de la capacité entre deux pays. Un essor du trafic régional et une multiplication des liaisons transrégionales / transfrontières sont donc envisagés. Néanmoins de multiples facteurs, comme par exemple la **saturation des aéroports et de l'espace européen**, freineront cette évolution.

Les grandes compagnies ne sont pas directement acteurs de ce changement, puisque leurs flottes actuelles sont inadaptées à ce type de trafic (pas d'avions de moins de 70 places). Cependant, la plupart des compagnies européennes disposent d'une filiale de transport régional leur permettant de suivre cette évolution et surtout d'avoir des perspectives de vols d'apport en provenance des aéroports de 2ème et de 3ème catégorie.

On peut difficilement envisager un développement significatif des aéroports régionaux de manière indépendante par rapport aux plaques tournantes, parce que cela va à l'encontre de la logique "réseau", valable aussi bien dans l'aérien que dans les autres modes de transport. Par ailleurs, la petite taille et la faiblesse financière des petites compagnies régionales ne leur permettront pas de faire cavalier seul.

Les scénarios les plus probables dans un horizon de 5 ans sont à notre avis :

* **coopération** entre compagnies régionales et compagnies nationales (par ex. Air France loue des avions TAT);

* **intégration** des activités des compagnies régionales dans celles des grandes compagnies.

En conclusion, nous pouvons prévoir un développement dans un premier temps des compagnies régionales ; puis, du fait de manque de moyens et compte tenu de l'évolution du paysage aérien en Europe, une synergie avec les grandes compagnies s'imposera à terme.

L'AVENIR DES COMPAGNIES CHARTER :

Les routes du soleil Nord-Sud intra-européennes sont caractérisées par une forte saisonnalité. En outre, les tarifs des services réguliers à l'intérieur du continent ne vont pas se modifier de manière significative par rapport à leur niveau actuel.

Pour ces deux raisons, l'activité charter ne disparaîtra pas en Europe, comme aux Etats-Unis; d'ailleurs, la majorité des compagnies européennes dispose d'une filiale charter, soit par rachat, soit par création directe (VIVA). Par contre, les facteurs de la concurrence vont se modifier profondément :

- L'augmentation du trafic, la multiplication des lignes et des fréquences rendront plus que jamais capitale l'importance du réseau. Les services charter seront de moins en moins adaptés, dans leur état actuel, aux exigences d'une clientèle soucieuse de souplesse au niveau des horaires, des combinaisons, voire des correspondances.

- La situation actuelle va s'inverser : la disposition et la maîtrise d'un réseau va sensibiliser, modeler, adapter l'offre à la demande. Il sera alors beaucoup plus difficile aux compagnies charter de répondre "par réaction" à la demande, qui va changer de nature.

En d'autres termes, le métier du transport aérien sera, plus que celui du transport "physique" proprement dit, un métier d'organisation.

- Les services réguliers ont un mix que les charters n'ont pas. Les tarifs intercontinentaux vont tendre à la baisse, de façon à rapprocher les services réguliers des charters, ce qui conduira à l'obsolescence de la raison d'être de ces derniers; ce phénomène s'est déjà produit sur la route de l'Atlantique Nord où les compagnies charter réalisent moins de 5 % du trafic.

Quelle sera alors la nouvelle place du charter ?

- Que ce soit pour la création de nouvelles compagnies ou pour l'expansion des compagnies existantes, l'environnement est actuellement propice. Ces compagnies essayent d'"occuper" le terrain afin de devenir dans un horizon de 5 ans indépendantes ou reprises par une grande compagnie au prix fort,

- soit vers un service régulier; ceci est plus probable pour les services intercontinentaux. Mais dans ce cas la collaboration ou l'intégration avec un transporteur qui dispose d'un réseau mondial sera nécessaire.

- soit vers un service à la demande, pour un voyageur ou une compagnie, programmé de plus en plus régulièrement; c'est la notion de "charter régulier". Par exemple, de nombreux cas de sous-location d'appareils ont été observés récemment : les appareils des compagnies charter effectuent des lignes régulières, que ce soit sous leur pavillon d'origine ou sous le pavillon du locataire. On voit de nouveau que le métier d'une compagnie aérienne n'implique pas nécessairement la propriété des appareils, mais avant tout l'organisation des vols.

Cependant, l'ambition de nombreuses compagnies ne se situe dans aucun des deux hypothèses indiquées ci-dessus, et reste celle d'une expansion sous la forme actuelle du charter. Ce ne pourra être le cas, à notre avis, que pour les services intra-européens et plus précisément sur les routes du soleil.

Dans tous les cas, l'indépendance d'une compagnie charter sera de plus en plus difficile à l'avenir.

Des vols réguliers au prix charter ?

L'avenir des voyageurs présente moins d'incertitudes; s'adressant de plus en plus à des compagnies régulières, ils répondent à un réel besoin : celui du remplissage des avions (achat forfaitaire d'un nombre x de places dans un vol régulier).

LES SYSTEMES DE RÉSERVATION :

AMADEUS et GALILEO constituent une réponse dynamique des compagnies européennes face à la menace des CRS (Computerized Reservation Systems) américains.

AMADEUS a une part de plus de 50 % de capital européen (4 compagnies-membres : Lufthansa, Air France, Iberia, SAS, et dernièrement Air Inter), alors que GALILEO est détenu à 49 % par COVIA, filiale de United, et regroupe British Airways, KLM, Swissair, Alitalia, Austrian Airlines, Aer Lingus, Olympic, TAP et la Sabena.

Il faut garder présent à l'esprit le fait que le système de réservation est un **outil de maîtrise de la distribution**, du marché : proposer ses forfaits, ses horaires, ses correspondances, etc, à partir des guichets des aéroports jusque dans la plus petite agence de voyages. C'est la raison pour laquelle le développement et la consolidation de ces deux systèmes européens

constituent des impératifs stratégiques d'une grande importance pour les compagnies membres.

De plus, ces systèmes pourront servir de base à une coopération plus large entre les compagnies-membres; un des principaux critères d'appartenance à GALILEO pour la Sabena a été la possibilité de synergies avec les autres compagnies membres.

LES PROBLEMES DE SATURATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET DES AÉROPORTS EN EUROPE :

Faire tomber des restrictions ne sert à rien si on n'agrandit pas les infrastructures existantes! L'Europe souffre, comme nous avons vu à plusieurs reprises, d'une saturation de ses principaux aéroports de 1ère catégorie ainsi que de son espace aérien.

Malgré l'environnement très réglementé en Europe et malgré le fait qu'une très faible partie de la population de 350 millions de personnes (1/3 de plus que celle des Etats-Unis) ait pris l'avion (moins de 15 % en France), le trafic aérien intra-européen a connu un fort développement ces dernières années (+ 20,4 % entre 1982 et 1986 selon les chiffres de l'AEA). Avec la libéralisation des services aériens, on peut s'attendre à une poursuite de cette tendance. Néanmoins, la limite "physique" de cette croissance sera bientôt atteinte par la saturation de l'espace et des aéroports.

En ce qui concerne l'espace, il faudra réduire les zones militaires, développer les vols de nuit, trouver des solutions. La Commission européenne élabore actuellement des recommandations à l'intention des pays de la CEE; ces recommandations pourraient être adoptées à la veille de la réunion de la CEAC, le 20 Octobre 1988 à Francfort.

En ce qui concerne les aéroports, une extension des infrastructures est nécessaire dans un premier temps.

Afin de maîtriser son développement, il apparaît clairement que la maîtrise de son propre "hub" sera capitale pour une compagnie : disposition de plages horaires pendant les heures de pointe, etc... ; ce dernier élément est un des motifs de fusion (acquérir les plages horaires et les capacités au sol d'une autre compagnie).

En dehors de son propre hub, une compagnie cherchera à contrôler celui de ses concurrents, et ceci revêt une importance accrue compte-tenu de la saturation des aéroports de 1ère catégorie en Europe.

Les aéroports de 2ème et 3ème catégorie vont se développer. Le trafic transrégional / transfrontières réduira de manière limitée la pression qui s'exerce sur les hubs.

LA CONCURRENCE DU RAIL :

La croissance du trafic aérien en France a été très forte (passage de l'indice 100 en 1979 à l'indice 200 en 1986), en grande partie sous l'effet d'une promotion commerciale très importante. Seule la ligne Paris-Lyon a connu une baisse significative du fait de la concurrence du TGV. Le rapprochement des indicateurs de trafic montre pour le mode aérien les conséquences de la concurrence du TGV. Mais dès 1985 le front de la concurrence semble s'être stabilisé ainsi qu'en témoigne une certaine reprise du trafic aérien sur le Sud-Est et la croissance plus ralentie du trafic TGV. Plus généralement, les relations entre modes de transport (captivité, concurrence...) se redessinent. La captivité à l'égard des modes s'estompe avec une augmentation des fréquences, de la qualité du service, une politique commerciale tarifaire plus agressive et une plus large diffusion de l'automobile au sein de la population. L'Europe est rentrée dans les faits avant qu'elle n'ait pu véritablement organiser sa croissance en transport.

Les investissements aéroportuaires vont devenir urgents. L'AEA a identifié **35 aéroports en Europe** où il existera des problèmes aigus de saturation. Il apparaît de plus en plus clairement qu'une réflexion sur un axe ne permet plus de cerner véritablement l'interaction entre une offre à grande vitesse et une offre nouvelle de transport. L'estimation d'une **induction** transport est très difficile. Les mécanismes s'amorcent progressivement au niveau des réseaux et les observations sur un axe deviennent une manifestation des phénomènes plus généraux. **La concurrence entre modes si elle augmente, change de nature.** Au delà du choix dicté par les tarifs respectifs (entre air et rail), la décision semble davantage reposer sur les caractéristiques générales de l'offre (souplesse, temps de transport, complémentarité satisfaisante de la chaîne de transport,...).

Cela montre un réel besoin de coordination inter-modale. Les enjeux sont énormes :

- La desserte des aéroports par les futures lignes TGV conduira-t-elle à une concurrence accrue entre le train et l'avion sur les relations européennes ?

- La connexion des aéroports majeurs aux grandes capitales par les futurs TGV conduira-t-elle :

- > à un rééquilibrage sensible du rôle respectif des "hubs" vis à vis du trafic inter-continental ?

- > à la banalisation du rail comme mode de pré et post acheminement de ce trafic intercontinental ?

En outre les projets actuels de modernisation du réseau ferroviaire ne doivent pas faire oublier que des nouvelles techniques sont susceptibles d'être mises au point .

QUELS SCÉNARIOS DE COOPÉRATION POUR L'EUROPE DE 1992 ?

Il apparaît clairement, au regard de l'exemple américain, que les regroupements constitueront un outil de gestion dans l'avenir, au même titre que les investissements, l'organisation interne, etc...

Nous avons vu que le transport aérien constitue, dans un environnement concurrentiel, un oligopole naturel au même titre que les autres types de transport, surtout grâce à l'effet réseau.

Jusqu'à présent, toutes les tentatives de rapprochements intra-européens ont été vouées à l'échec :

- British Caledonian, convoitée par SAS, est finalement reprise par British Airways suite à l'opposition du gouvernement britannique (pourtant le plus libéral!).

- Des.intérêts surtout politiques interdisent le rapprochement de KLM et de la Sabena.

- Les pourparlers entre SAS et la Sabena n'aboutissent pas, un accord sur le poids de Sabena dans la compagnie issue de la fusion avec le groupement scandinave n'ayant pu être obtenu.

- Le gouvernement français refuse d'accorder les droits de trafic dont Point Air disposait aux DOM-TOM à son candidat repreneur, le belge TAT.

On voit qu'il y a encore beaucoup à faire avant que ne se constituent les mégatransporteurs dont l'Europe a tant besoin pour affronter la concurrence américaine et asiatique. Les compagnies se heurtent contre la réalité de l'Europe des Etats, compartimentée, mais elles en sont conscientes; c'est pourquoi le mouvement ne va pas s'arrêter.

La création du nouvel espace aérien européen n'intéresse pas seulement les compagnies de la CEE, mais aussi le reste des compagnies européennes qui voient un risque de marginalisation, de dualité Europe CEE / hors CEE. Nous pensons notamment à Swissair et Austrian Airlines; la première ayant laissé courir des rumeurs sur son éventuelle participation dans l'axe KLM / Sabena/ SAS et la seconde sur son rapprochement avec Lufthansa. SAS a le statut particulier d'être aussi bien communautaire (participation Danoise), qu'extra-communautaire (Suède, Norvège).

Le marché des douze intéresse au même titre les compagnies américaines et asiatiques; il faut être conscient que, à défaut de pouvoir constituer des alliances en Europe, les compagnies européennes chercheront des synergies ailleurs :

- American Airlines est entrée plusieurs fois en négociation avec la Sabena pour le partage des numéros de vol (code sharing), ce qui donnerait aux deux compagnies un accès respectif au hub de l'autre.

- SAS vient de prendre début octobre 1988 une participation dans le capital de Texas Air.

CONCLUSION GENERALE

A la lecture de ce rapport, on peut identifier les premiers traits qui caractériseront le métier du transport aérien dans l'avenir : celui-ci sera marqué de plus en plus par le dualisme organisateur / transporteur proprement dit.

Les compagnies aériennes seront des professionnels maîtrisant les techniques de remplissage des avions, de gestion des réseaux et ayant accès à plusieurs plaques tournantes. Leurs forces seront la perfection et l'extrême souplesse du service : tous les tarifs, à forfaits de surcroît, toutes les destinations et prises en charge du client de bout en bout, toutes les correspondances; les mégacompanies de l'an 2000 proposeront le service "intégral". Elles n'auront pas forcément à disposer d'une flotte gigantesque, mais plutôt d'une flotte bien gérée, qui pourra faire appel à la location si besoin est.

On voit facilement l'importance du réseau qui constitue un des facteurs-clé de maîtrise du marché. La taille de celui-ci offrira des effets cumulatifs et creusera de plus en plus l'écart avec ceux qui suivront.

C'est pour ces raisons qu'il sera capital pour les compagnies européennes de ne pas partir en retard dans la course à la maîtrise du marché mondial, ou du moins d'essayer de le rattraper, afin de pouvoir se battre à armes égales dans l'avenir avec leurs concurrents américains et asiatiques.

A cet égard, une réelle opportunité est offerte aux compagnies européennes par 1992, qui, en les solidarisant tout au moins de manière psychologique, les incitera à se regrouper.

Il faut cependant que les problèmes de congestion se résolvent et que l'Europe des Etats devienne un marché commun.

Si les compagnies européennes ne réussissent pas cela, elles risquent de se retrouver, tôt ou tard dans l'orbite d'un megatransporteur, américain ou asiatique.

En conclusion, il se dessinera deux groupes de compagnies au seuil de l'Europe :

* Celles qui regrouperont autour d'elles (Lufthansa, Air France, British Airways...) des "satellites" : compagnies régionales ou charter, compagnies de moindre importance, et qui ont le marché et les ressources pour croître par croissance interne.

* Celles qui créeront des associations, voire des fusions sur une base de réciprocité, en cherchant à préserver leur identité (Sabena, KLM, SAS...); la création de la compagnie aérienne européenne autour de cet axe est une possibilité.

Sabena vient de filialiser ses activités aériennes au sein de son groupe afin de pouvoir intégrer cette branche à la création d'une filiale aérienne commune européenne.

Voici donc l'Europe aérienne à l'approche de 1992 : une réalité, un défi, et surtout une opportunité.

ANNEXES

Nous remercions pour leur collaboration les personnes contactées :

ADMNISTRATIONS EUROPEENNES

COMMISSION EUROPEENNE :

M.SORENSEN, *Responsable de l'aviation à la direction générale des transports.*

Mme BOSTOCK et M. TOSTI, ses collaborateurs.

CONFERENCE EUROPEENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC) :

M. Raymond BENJAMIN, *Secrétaire adjoint.*

ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES (AEA) :

M. Kees VEENSTRA, *General manager aeropolitical affairs.*

BELGIQUE

SABENA :

M. Roger CLAES, *Attaché de presse et des relations publiques.*

ESPAGNE

IBERIA :

M.Jaime FERNANDEZ, *Directeur de la planification et de la stratégie.*

CANAFRICA :

M.Javier MARANON, *Manager.*

M.Santiago ABRIL, *Manager.*

HISPANIA :

M. BELMAIN

COMMUNIDAD AUTONOMIA DE LA RIOJA :

Mme Ana BETANZOOS, *Résidente.*

FRANCE**AIR FRANCE :**

M. Pierre de BAECQUE, *Route manager zone Allemagne, Autriche, Danemark.*

DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) :

Mme. DALLO, *Responsable des problèmes européens.*

ITALIE**ALITALIA, ATI, ALIBLU :**

Dottore Giorgio ZADRA, *Senior manager international strategy.*

Dottore CARMINATI, *Senior manager international marketing.*

M.GAILLARD, *Responsable des relations publiques, Paris.*

ALINORD :

Sg MARIELLA, *Chairman.*

TRANSAVIO :

Sg GOBESSI, *Chairman.*

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE**LUFTHANSA :**

M. WERNET, *Directeur de la direction stratégique.*

M. Wolfgang PFEIFER, *Manager corporate strategy.*

M. Michael BINZ, *Manager corporate strategy.*

DEUTSCH LUFT TRANSPORT :

Pr Dott Konrad LISSMANN, *Chairman.*

MINISTERE DES TRANSPORTS ALLEMAND :

M.Detlef WINTER, *Directeur de l'aviation civile.*

M. Thilo SCHMIDT, *Responsable des vols internationaux.*

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 25 juillet 1983

concernant l'autorisation de services aériens réguliers interrégionaux pour le transport de passagers, d'articles postaux et de fret entre États membres

(83/416/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social²⁾,

considérant qu'une procédure communautaire d'autorisation des services aériens réguliers interrégionaux entre États membres, pour le transport de passagers seuls ou de passagers ainsi que d'articles postaux et ou de fret entre certains aéroports de la Communauté, donnerait aux compagnies aériennes de meilleures possibilités de conquérir des marchés et pourrait ainsi contribuer au développement du réseau intracommunautaire;

considérant qu'il convient d'établir des règles communes concernant l'accès à ces services par des compagnies aériennes qui sont effectivement contrôlées par des États membres ou leurs ressortissants ou qui, bien que n'appartenant pas et n'étant pas effectivement contrôlées par des États membres ou leurs ressortissants satisfont néanmoins à certaines exigences;

considérant que ces règles ne devraient pas affecter les relations entre l'État dont les compagnies aériennes sont ressortissantes et ces compagnies;

considérant qu'il est nécessaire de développer le trafic aérien intracommunautaire sur routes régionales de manière à contribuer au développement des régions à l'intérieur de la Communauté européenne;

considérant que, en matière tarifaire il convient de respecter le principe du rapport raisonnable avec les coûts d'exploitation et celui de la juste rémunération du capital;

considérant que la présente directive ne devrait pas porter atteinte aux dispositions législatives et réglementaires des États membres concernant la protection de l'environnement, les conditions sociales et les questions relatives aux aéroports;

considérant que l'État dont les compagnies aériennes sont ressortissantes et l'État concerné devraient avoir la possibilité d'appliquer des dispositions moins restrictives que celles de la présente directive et que les droits de trafic qui ont déjà été accordés par un État membre à un autre ne devraient pas être restreints par la présente directive;

considérant que le système institué par la présente directive est de nature expérimentale et qu'un bilan de sa mise en œuvre devrait donc être dressé par le Conseil un certain temps après sa prise d'effet;

considérant que le développement du trafic aérien dans les îles grecques est actuellement insuffisant et que, pour cette raison, les aéroports situés dans ces îles devraient être temporairement exemptés de l'application de la présente directive.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique aux procédures d'autorisation des services aériens réguliers interrégionaux, pour le développement du trafic aérien intracommunautaire, pour le transport:

- de passagers ou
- de passagers ainsi que d'articles postaux et/ou de fret,

sur des voyages qui commencent et se terminent sur le territoire européen des États membres et qui sont exploités:

¹⁾ JO n° C 257 du 9. 11. 1982, p. 114

²⁾ JO n° C 343 du 31. 12. 1982, p. 13

- a) sur des parcours ayant chacun plus de 400 kilomètres ou sur des parcours inférieurs à 400 kilomètres lorsque le transport aérien permet un gain de temps substantiel par rapport aux transports de surface, en raison d'obstacles naturels tels que la mer ou des montagnes;
- b) au moyen d'aéronefs ayant une capacité ne dépassant pas 70 places ou dont le poids maximal au décollage ne dépasse pas 30 tonnes, et
- c) entre deux aéroports de la Communauté des catégories 2 et 2, 2 et 3 ou 3 et 3, ouverts au trafic international régulier. La classification des aéroports figure à l'annexe A.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) service aérien régulier: une série de vols possédant chacun toutes les caractéristiques ci-après:
 - i) ils sont effectués, au sens de l'article 1^{er}, moyennant rémunération de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public;
 - ii) ils sont exécutés afin d'assurer le trafic entre deux mêmes points ou plus,
 - 1) soit suivant un horaire publié,
 - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'ils constituent une série systématique évidente de vols;
- b) service aérien interrégional: un service aérien régulier pouvant être autorisé conformément à l'article 1^{er};
- c) compagnie aérienne:
 - i) une entreprise de transport aérien qui a son administration centrale et son principal lieu d'activité dans la Communauté et dont la participation majoritaire est détenue par des ressortissants des États membres et/ou par les États membres et qui est effectivement contrôlée par ces ressortissants ou États, ou
 - ii) une entreprise de transport aérien qui, tout en ne répondant pas à la définition visée au point i), à la date d'adoption de la présente directive:
 - A) soit a son administration centrale et son principal lieu d'activités dans la Communauté et a effectué pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente directive des services aériens réguliers ou non dans la Communauté;
 - B) soit a effectué, pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente directive, des services réguliers entre États membres au titre de la troisième et de la quatrième libertés de l'air.

Les compagnies aériennes qui répondent aux critères visés ci-dessus figurent à l'annexe B.

- d) État dont la compagnie aérienne est ressortissante, l'État membre dans lequel la compagnie aérienne est établie en tant que transporteur aérien à des fins commerciales;
- e) État concerné: l'État membre autre que l'État de la compagnie aérienne est ressortissante, dans lequel sont situés les aéroports desservis par un service aérien interrégional.

Article 3

1. S'il donne son approbation, l'État dont la compagnie aérienne concernée est ressortissante transmet la demande d'exploitation d'un service aérien interrégional à l'État concerné.

2. L'État concerné autorise la compagnie aérienne en question à exploiter un tel service aérien interrégional s'il est conforme à la présente directive.

Toutefois, cette disposition ne s'applique pas dans le cas où, au moment de la demande d'autorisation:

- a) soit un service aérien régulier indirect, existe déjà entre les deux aéroports concernés, ou entre d'autres aéroports situés chacun dans un rayon de 50 kilomètres de l'un des deux, et que ce service implique:
 - un temps total de transit de moins de 90 minutes entre les vols et
 - une augmentation du temps total de vol par rapport au service aérien interrégional proposé de moins de 50 %;
- b) soit un service aérien régulier existe déjà:
 - entre un des deux aéroports concernés et un autre aéroport situé dans un rayon de 50 kilomètres de l'autre aéroport concerné, ou
 - entre deux autres aéroports situés, l'un et l'autre, dans un rayon de 50 kilomètres de l'un des deux aéroports concernés.

3. Lorsque l'État dont la compagnie est ressortissante transmet une demande d'exploitation d'un service aérien interrégional à l'État concerné, celui-ci doit, dans un délai de trois mois à compter de la date de la réception de la demande, prendre une décision qui soit autoriser l'exploitation du service, soit la refuser pour les motifs prévus au présent article ou à l'article 6, et notifier sa décision à l'État dont la compagnie aérienne est ressortissante et à la Commission.

Article 4

Un service aérien interrégional ne peut être approuvé aux termes de la présente directive que si le point de départ de ce service est situé dans l'État dont la compagnie aérienne concernée est ressortissante.

Article 5

1. Les autorisations visées à l'article 3 donnent à la compagnie aérienne concernée le droit d'embarquer et de débarquer les catégories de trafic visées à l'article 1^{er}.

2. Les autorisations visées au paragraphe 1 sont valables pour une durée de trois ans au moins, ou pour une période inférieure si la compagnie aérienne concernée le souhaite, sauf révocation ou retrait dû au fait que le service en cause ne répond plus aux conditions qui ont permis l'autorisation.

3. Une autorisation expire si la compagnie aérienne concernée ne commence pas l'exploitation dans l'année qui suit la date d'ouverture indiquée dans l'autorisation.

4. Lorsqu'une compagnie aérienne ne jouit pas du droit de survol ou d'escale à des fins autres que celles du trafic sur le territoire d'un État membre, cet État lui accorde ce droit aux fins de l'exploitation de tout service aérien interrégional conforme à la présente directive.

Article 6

1. Un État concerné autorise un service aérien interrégional, sauf si un ou plusieurs des motifs ci-après s'y opposent, à condition toutefois que ceux-ci n'entraînent pas de discrimination à l'encontre des services aériens interrégionaux :

- a) l'aéroport concerné dans cet État a des possibilités insuffisantes pour accueillir le service;
- b) les aides à la navigation existant dans cet État ne sont pas adéquates pour accueillir le service;
- c) la desserte du trafic sollicité est déjà assurée d'une manière satisfaisante tant du point de vue qualitatif que du point de vue quantitatif par des services aériens directs existant entre les deux aéroports concernés.

2. Dans le cas où une compagnie aérienne d'un État membre a reçu l'autorisation d'effectuer un service

aérien interrégional, l'État dont cette compagnie aérienne est ressortissante ne fait pas objection à une demande d'exploitation d'un service interrégional sur le même itinéraire par une compagnie aérienne de l'État concerné.

Article 7

L'État dont la compagnie aérienne est ressortissante et l'État concerné approuvent les tarifs pratiqués, sans subvention extérieure, par une compagnie aérienne pour un service aérien interrégional déterminé, pour autant :

- a) qu'ils soient en rapport raisonnable avec les coûts d'exploitation de la compagnie aérienne pour ce service, sans aide directe ou indirecte de l'État, et permettent en même temps une rémunération adéquate du capital, et
- b) qu'ils n'aient pas un caractère de *dumping*.

Article 8

Les territoires des États membres relevant du champ d'application de la présente directive sont les territoires européens des États membres auxquels s'applique le traité.

Article 9

La présente directive ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires des États membres applicables sur le plan national, régional ou local qui concernent soit la protection de l'environnement, ou des conditions sociales, soit des questions relatives à l'implantation, à l'exploitation ou à la sécurité des aéroports ou de leurs installations. Toutefois, ces dispositions législatives et réglementaires ne doivent pas établir de discrimination à l'encontre des services aériens interrégionaux.

Article 10

1. L'État dont la compagnie aérienne est ressortissante et un État concerné peuvent convenir d'appliquer les dispositions moins restrictives dans le respect de la présente directive

2. La présente directive ne restreint aucun droit de trafic qui, à la date d'adoption de la directive, a été accordé par un État membre à un autre, et en vertu duquel une compagnie aérienne de la Communauté a été ou peut être autorisée à exploiter une liaison aérienne.

Article 11

Un État concerné qui refuse une autorisation conformément aux articles 4 et 5 doit, s'il y est invité, indiquer par écrit les raisons qui justifient sa décision.

Article 12

1. La Commission présente au Conseil un rapport annuel sur la mise en œuvre de la présente directive, qui comprend des informations statistiques sur le nombre des services aériens interrégionaux agréés autorisés ou refusés, et le nombre de ces services qui ont commencé ou cessé de fonctionner au cours de la période considérée.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application de la présente directive, notamment en ce qui concerne la collecte des informations visées au paragraphe 1.

Article 13

Le Conseil dresse, avant le 1^{er} juillet 1986, un bilan de la mise en œuvre de la présente directive, sur la base des rapports que lui aura présentés la Commission.

Article 14

1. Après consultation de la Commission, les États membres prennent les mesures nécessaires pour modifier leurs dispositions législatives et administratives afin de les rendre conformes à la présente directive au plus tard le 1^{er} octobre 1984.

2. Les États membres communiquent à la Commission toutes les dispositions législatives et administratives adoptées en vue de l'application de la présente directive.

Article 15

1. Les aéroports des îles grecques sont exemptés de l'application de la présente directive jusqu'au 1^{er} juillet 1993.

2. À moins que le Conseil n'en décide autrement sur proposition de la Commission, cette exemption s'appliquera pour une nouvelle période de cinq ans et pourra être prolongée à nouveau de cinq ans.

3. La Commission fournira un rapport sur la situation du trafic aérien dans les îles grecques pour le 31 décembre 1991 et un nouveau rapport pour le 31 décembre 1996.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 25 juillet 1983.

Par le Conseil

Le président

C. SIMITIS

ANNEXE A

Classification des aéroports accessibles au trafic international régulier

Etat membre	Aéroport	Catégorie des aéroports
BELGIQUE	Bruxelles-Zaventem	1
DANEMARK	København-Kastrup/Roskilde	1
ALLEMAGNE	Frankfurt-Rhein-Main	1
	Düsseldorf-Lohausen	1
	München-Riem	1
	Hamburg-Fuhlsbüttel	2
	Stuttgart-Echterdingen	2
	Köln-Bonn	2
GRÈCE	Athina-Hellinikon	1
	Thessaloniki-Micra	1
FRANCE	Paris-Charles de Gaulle/Orly	1
	Marseille-Margnane	2
	Nice-Côte d'Azur	2
	Lyon-Satolas	2
	Bâle-Mulhouse	2
	Ajaccio	3
IRLANDE	Dublin	1
	Shannon	2
ITALIE	Rome-Fiumicino/Ciampino	1
	Milano-Linate/Malpensa	1
	Napoli-Capodichino	2
	Venice-Tessera	2
	Catania-Fontanarossa	2
LUXEMBOURG	Luxembourg-Findel	2
PAYS-BAS	Amsterdam-Schiphol	1
ROYAUME-UNI	London-Heathrow/Garwick/Stnsted	1
	Luton	1
	Manchester-Ringway	2
	Birmingham-Edmondson	2
	Glasgow-Abbotsinch	2
Tous les autres aéroports accessibles au trafic international régulier		3
<i>Espagne</i>	<i>Barcelone</i>	<i>2</i>
	<i>Malaga</i>	<i>1</i>
	<i>Las Palmas</i>	<i>1</i>
	<i>Palma</i>	<i>1</i>
	<i>Madrid</i>	<i>1</i>

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ Règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens 1
- ★ Règlement (CEE) n° 3976/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens 9

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

87/601/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres 12

87/602/CEE:

- ★ Décision du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres 19

1

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 3975/87 DU CONSEIL

du 14 décembre 1987

déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 87,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu les avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que les règles de concurrence font partie des dispositions générales du traité qui s'appliquent également aux transports aériens; que les modalités d'application de ces dispositions sont précisées dans le chapitre relatif à la concurrence ou doivent être fixées selon les procédures qui y sont prévues;

considérant que, en vertu du règlement n° 141 du Conseil ⁽⁴⁾, le règlement n° 17 du Conseil ⁽⁵⁾ ne s'applique pas aux services de transport; que le règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil ⁽⁶⁾ s'applique seulement aux transports intérieurs; que le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil ⁽⁷⁾ s'applique seulement aux transports maritimes; que, dès lors, la Commission ne dispose actuellement pas de moyens pour instruire directement les cas d'infraction présumée aux articles 85 et 86 du traité dans le secteur des transports aériens; qu'elle ne possède pas non plus de pouvoirs propres pour prendre les décisions ou infliger les

sanctions dont elle a besoin pour mettre un terme aux infractions qu'elle constate;

considérant que le secteur des transports aériens a des caractéristiques qui lui sont propres; que, en outre, les transports aériens internationaux sont régis par un réseau d'accords bilatéraux interétatiques définissant les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens désignés par les parties aux accords peuvent assurer les liaisons entre leurs territoires;

considérant que des pratiques susceptibles d'affecter la concurrence dans le domaine des transports aériens entre États membres peuvent avoir des effets non négligeables sur le commerce entre États membres; qu'il est donc souhaitable de fixer les règles suivant lesquelles la Commission, agissant en étroite et constante liaison avec les autorités compétentes des États membres, pourra prendre les mesures requises pour l'application des articles 85 et 86 du traité aux transports aériens internationaux entre aéroports de la Communauté;

considérant que cette réglementation doit prévoir les procédures, pouvoirs de décision et sanctions appropriées pour assurer le respect des interdictions énoncées à l'article 85 paragraphe 1 et à l'article 86 du traité; qu'il convient, à cet égard, de tenir compte des dispositions de procédure du règlement (CEE) n° 1017/68, applicable aux transports internes, lequel tient compte de certains caractères distinctifs des activités de transport considérées dans leur ensemble;

considérant qu'il y a lieu d'accorder aux entreprises concernées le droit d'être entendues par la Commission, de donner aux tierces parties dont les intérêts peuvent être affectés par une décision l'occasion de présenter au préalable leurs observations et d'assurer une large publicité des décisions prises;

considérant que toutes les décisions prises par la Commission en application du présent règlement sont soumises au contrôle de la Cour de justice dans les conditions définies par le traité; qu'il est, en outre, souhaitable d'attribuer à la

⁽¹⁾ JO n° C 182 du 9. 7. 1984, p. 2.

⁽²⁾ JO n° C 182 du 19. 7. 1982, p. 120 et JO n° C 345 du 21. 12. 1987.

⁽³⁾ JO n° C 77 du 21. 3. 1983, p. 20.

⁽⁴⁾ JO n° 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽⁵⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽⁶⁾ JO n° L 175 du 23. 7. 1968, p. 1.

⁽⁷⁾ JO n° L 378 du 31. 12. 1986, p. 4.

Cour de justice, en vertu de l'article 172 du traité, une compétence de pleine juridiction à l'égard des décisions par lesquelles la Commission inflige des amendes ou des astreintes;

considérant qu'il convient d'exempter certains accords, décisions et pratiques concertées de l'interdiction énoncée à l'article 85 paragraphe 1 du traité, dans la mesure où leur seul objet et leur unique effet consistent à apporter des améliorations ou à instaurer une coopération sur le plan technique;

considérant que, étant donné les caractéristiques particulières des transports aériens, il appartient en premier lieu aux entreprises elles-mêmes de veiller à ce que leurs accords, décisions ou pratiques concertées soient conformes aux règles de concurrence et qu'il n'est donc pas nécessaire de les obliger à les notifier à la Commission;

considérant que les entreprises peuvent, dans certains cas, souhaiter s'assurer auprès de la Commission que ces accords, décisions ou pratiques concertées sont conformes aux dispositions en vigueur et qu'il convient de prévoir une procédure simplifiée à cet effet;

considérant que le présent règlement ne préjuge pas l'application de l'article 90 du traité,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transports aériens.

2. Le présent règlement vise uniquement les transports aériens internationaux entre aéroports de la Communauté.

Article 2

Exception de certains accords techniques

1. L'interdiction énoncée à l'article 85 paragraphe 1 du traité ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées énumérés à l'annexe, dans la mesure où leur seul objet ou effet est d'apporter des améliorations ou d'instaurer une coopération sur le plan technique. Cette liste n'est pas exhaustive.

2. Au besoin, la Commission soumet au Conseil des propositions de modification de la liste figurant à l'annexe.

Article 3

Procédure engagées sur plainte ou à l'initiative de la Commission

1. La Commission, agissant sur plainte ou de sa propre initiative, engage des procédures en vue de faire cesser toute infraction à l'article 85 paragraphe 1 ou à l'article 86 du traité.

Sont habilités à déposer plainte;

- a) les États membres;
- b) les personnes physiques ou morales qui font valoir un intérêt légitime.

2. La Commission peut attester, à la demande des entreprises ou associations d'entreprises concernées, qu'il n'y a pas lieu pour elle, au vu des éléments dont elle dispose, d'intervenir au sujet d'un accord, d'une décision ou d'une pratique concertée sur la base de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité.

Article 4

Aboutissement des procédures engagées sur plainte ou à l'initiative de la Commission

1. Lorsque la Commission constate une infraction à l'article 85 paragraphe 1 ou à l'article 86 du traité, elle peut, par voie de décision, exiger des entreprises ou associations d'entreprises concernées qu'elles mettent fin à cette infraction.

Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, la Commission peut adresser aux entreprises ou associations d'entreprises concernées des recommandations visant à faire cesser l'infraction avant de prendre une décision selon le paragraphe précédent.

2. Si la Commission, agissant sur plainte, arrive, au vu des éléments de preuve dont elle dispose, à la conclusion qu'il n'y a pas lieu d'intervenir au sujet d'un accord, d'une décision ou d'une pratique concertée sur la base de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité, elle prend une décision rejetant la plainte comme non fondée.

3. Si la Commission, agissant sur plainte ou de sa propre initiative, arrive à la conclusion qu'un accord, une décision ou une pratique concertée réunit les conditions à la fois du paragraphe 1 et du paragraphe 3 de l'article 85 du traité, elle prend une décision en application du paragraphe 3 de cet article. La décision indique la date à partir de laquelle elle prend effet. Cette date peut être antérieure à celle de la décision.

*Article 5**Article 6*Application de l'article 85 paragraphe 3 du traité
Procédure d'oppositionDurée de validité et révocation des décisions d'application
de l'article 85 paragraphe 3

1. Les entreprises et associations d'entreprises qui désirent se prévaloir de l'article 85 paragraphe 3 du traité au sujet d'accords, de décisions et de pratiques concertées visés au paragraphe 1 dudit article auxquels elles participent adressent à la Commission une demande à cet effet.

2. Si elle juge la demande recevable et est en possession de tous les éléments de preuve disponibles et qu'aucune mesure n'a été prise au titre de l'article 3 à l'encontre de l'accord, de la décision ou de la pratique concertée en question, la Commission publie, dans les meilleurs délais, un résumé de la demande au *Journal officiel des Communautés européennes* et invite toutes les tierces parties intéressées et les États membres à lui faire part de leurs observations dans un délai de trente jours. La publication tient compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

3. À moins que la Commission ne notifie aux demandeurs, dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de publication au *Journal officiel des Communautés européennes*, qu'il existe des doutes sérieux quant à l'applicabilité de l'article 85 paragraphe 3 du traité, l'accord, la décision ou la pratique concertée sont, pour autant qu'ils soient conformes à la description qui en est donnée dans la demande, réputés exemptés de l'interdiction pour la période déjà écoulée et pour six ans au maximum à compter de la date de publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Si, après expiration du délai de quatre-vingt-dix jours mais avant expiration de la période de six ans, la Commission constate que les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité ne sont pas réunies, elle prend une décision déclarant applicable l'interdiction visée au paragraphe 1 dudit article. Cette décision peut être rétroactive lorsque les parties concernées ont fourni des indications inexactes ou lorsqu'elles abusent de la dérogation à l'article 85 paragraphe 1 ou ont enfreint l'article 86.

4. La Commission peut adresser aux demandeurs la notification prévue au paragraphe 3 premier alinéa; elle est tenue de le faire si, dans un délai de quarante-cinq jours suivant la transmission de la demande aux États membres en application de l'article 8 paragraphe 2, un État membre le requiert. Cette requête doit être justifiée par des considérations fondées sur les règles de concurrence du traité.

Si elle constate que les conditions de l'article 85 paragraphes 1 et 3 du traité sont réunies, la Commission prend une décision en application de l'article 85 paragraphe 3. La décision indique la date à partir de laquelle elle prend effet. Cette date peut être antérieure à celle de la demande.

1. Toute décision d'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité prise conformément aux articles 4 ou 5 du présent règlement doit indiquer sa période de validité; en règle générale, cette période n'est pas inférieure à six ans. La décision peut être assortie de conditions et d'obligations.

2. La décision peut être renouvelée si les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité continuent d'être réunies.

3. La Commission peut rapporter ou modifier sa décision ou interdire certains actes déterminés des intéressés:

- a) lorsque la situation de fait s'est modifiée en ce qui concerne un élément essentiel à la décision
ou
- b) lorsque les intéressés contreviennent à une obligation dont la décision a été assortie
ou
- c) lorsque la décision repose sur des indications inexactes ou a été obtenue frauduleusement
ou
- d) lorsque les intéressés abusent de la dérogation à l'article 85 paragraphe 1 du traité qui leur a été accordée par la décision.

Dans les cas relevant des points b), c) ou d), la décision peut être rapportée avec effet rétroactif.

Article 7

Compétence

Sous réserve du contrôle éventuel de la Cour de justice, la Commission a compétence exclusive pour adopter des décisions en application de l'article 85 paragraphe 3 du traité.

Les autorités des États membres restent compétentes pour déterminer si une affaire relève de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité aussi longtemps que la Commission n'a pas engagé de procédure en vue de prendre une décision dans l'affaire en cause ou n'a pas adressé la notification prévue à l'article 5 paragraphe 3 premier alinéa du présent règlement.

Article 8

Liaison avec les autorités des États membres

1. La Commission mène les procédures prévues dans le présent règlement en liaison étroite et constante avec les

autorités compétentes des États membres; celles-ci sont habilitées à formuler des observations sur ces procédures.

2. La Commission transmet sans délai aux autorités compétentes des États membres copie des plaintes et des demandes ainsi que des pièces les plus importantes qui lui sont adressées ou qu'elle communique dans le cadre de ces procédures.

3. Un comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens est consulté avant toute décision consécutive à une procédure visée à l'article 3 ou avant toute décision en application de l'article 5 paragraphe 3 second alinéa, de l'article 5 paragraphe 4 second alinéa ou de l'article 6. Il est également consulté préalablement à l'adoption des dispositions d'application prévues à l'article 19.

4. Le comité consultatif est composé de fonctionnaires compétents dans le domaine des transports aériens et en matière d'ententes et de positions dominantes. Chaque État membre désigne deux fonctionnaires qui le représentent et qui peuvent chacun être remplacés, en cas d'empêchement, par un autre fonctionnaire.

5. La consultation a lieu en réunion conjointe convoquée par la Commission et tenue au plus tôt quatorze jours après l'envoi de la convocation. À celle-ci sont annexés, pour chaque cas à examiner, un exposé de l'affaire, avec indication des pièces les plus importantes, et un avant-projet de décision.

6. Le comité consultatif peut émettre un avis même si des membres sont absents et ne se sont pas fait remplacer. Le résultat de la consultation fait l'objet d'un compte rendu écrit qui est joint au projet de décision. Il n'est pas rendu public.

Article 9

Demande de renseignements

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir tous les renseignements nécessaires auprès des gouvernements et des autorités compétentes des États membres, ainsi que des entreprises et associations d'entreprises.

2. Lorsque la Commission adresse une demande de renseignement à une entreprise ou association d'entreprises, elle en fait parvenir simultanément une copie à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

3. Dans sa demande, la Commission indique la base juridique et le but de sa demande, ainsi que les sanctions prévues à l'article 12 paragraphe 1 point b) au cas où un renseignement inexact serait fourni.

4. Sont tenus de fournir les renseignements demandés les propriétaires des entreprises ou leurs représentants et, dans le cas de personnes morales ou de sociétés ou associations n'ayant pas la personnalité juridique, leur fondé de pouvoir légal ou statutaire.

5. Lorsqu'une entreprise ou une association d'entreprises ne fournit pas les renseignements requis dans le délai imparti par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision. Cette décision précise les renseignements demandés, fixe un délai approprié dans lequel ils doivent être fournis et indique les sanctions prévues à l'article 12 paragraphe 1 point b) et à l'article 13 paragraphe 1 point c), ainsi que le droit de faire appel de la décision devant la Cour de justice.

6. La Commission adresse simultanément copie de sa décision à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

Article 10

Enquêtes des autorités des États membres

1. À la demande de la Commission, les autorités compétentes des États membres procèdent aux enquêtes que la Commission juge nécessaires au titre de l'article 11 paragraphe 1 ou qu'elle a ordonnées par voie de décision prise en application de l'article 11 paragraphe 3. Les agents des autorités compétentes des États membres chargés de les mener exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit délivré par l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée. Ce mandat indique l'objet et le but de l'enquête.

2. Des agents de la Commission peuvent, à sa demande ou à celle de l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée, prêter assistance aux agents de l'autorité compétente dans l'accomplissement de leurs tâches.

Article 11

Pouvoirs d'enquête de la Commission

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut procéder à toutes les vérifications nécessaires auprès des entreprises et associations d'entreprises. À cet effet, les agents

mandatés par la Commission sont investis des pouvoirs indiqués ci-après :

- a) contrôler les livres et autres documents professionnels ;
- b) prendre des copies ou des extraits des livres et documents professionnels ;
- c) demander sur place des explications orales ;
- d) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transports utilisés par les entreprises ou associations d'entreprises.

2. Les agents mandatés par la Commission exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit qui indique l'objet et le but de l'enquête ainsi que des sanctions prévues à l'article 12 paragraphe 1 point c) au cas où les livres ou autres documents professionnels requis seraient présentés de façon incomplète. En temps utile avant l'enquête, la Commission avise l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée de la mission et de l'identité des agents mandatés.

3. Les entreprises et associations d'entreprises sont tenues de se soumettre aux enquêtes que la Commission a ordonnées par voie de décision. La décision indique l'objet et le but de l'enquête, fixe la date à laquelle celle-ci doit commencer et indique les sanctions prévues à l'article 12 paragraphe 1 point c) et à l'article 13 paragraphe 1 point d) ainsi que le droit de faire appel de la décision devant la Cour de justice.

4. La Commission prend les décisions visées au paragraphe 3 après avoir consulté l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée.

5. Les agents de l'autorité de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée peuvent, à la demande de cette autorité ou à celle de la Commission, prêter assistance aux agents de la Commission dans l'accomplissement de leurs tâches.

6. Lorsqu'une entreprise s'oppose à une enquête ordonnée en vertu du présent article, l'État membre concerné prête aux agents mandatés par la Commission l'assistance nécessaire pour leur permettre de mener l'enquête. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires, après consultation de la Commission, au plus tard le 31 juillet 1989.

Article 12

Amendes

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes d'un montant de cent à cinq mille Écus lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles :

- a) donnent des indications inexactes ou fallacieuses à l'occasion d'une demande présentée au titre de l'article 3 paragraphe 2 ou de l'article 5
ou
- b) fournissent un renseignement inexact en réponse à une demande faite en application de l'article 9 paragraphes 3 ou 5 ou ne fournissent pas le renseignement dans le délai fixé par voie de décision arrêtée en vertu de l'article 9 paragraphe 5
ou
- c) présentent de façon incomplète, lors des enquêtes effectuées au titre des articles 10 ou 11, les livres ou autres documents professionnels requis ou refusent de se soumettre à une enquête ordonnée par voie de décision prise en application de l'article 11 paragraphe 3.

2. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes de mille Écus à un million d'Écus, ce dernier montant pouvant être majoré sans qu'il puisse pour autant dépasser 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice précédent par les entreprises ayant participé à l'infraction, lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles :

- a) contreviennent à l'article 85 paragraphe 1 ou à l'article 86 du traité
ou
- b) manquent à l'une ou l'autre des obligations imposées en vertu de l'article 6 paragraphe 1 du présent règlement.

Pour la détermination du montant de l'amende, il est tenu compte de la gravité et de la durée de l'infraction.

3. L'article 8 s'applique.

4. Les décisions prises en vertu des paragraphes 1 et 2 n'ont pas de caractère pénal.

5. Les amendes prévues au paragraphe 2 point a) ne peuvent pas être infligées pour des actes postérieurs à la notification à la Commission et antérieurs à la décision de celle-ci prise en application de l'article 85 paragraphe 3 du traité, pour autant que ces actes restent dans les limites de l'activité décrite dans la notification.

Toutefois, cette disposition ne s'applique pas lorsque la Commission a fait savoir aux entreprises ou associations d'entreprises concernées que, après examen provisoire, elle estime que l'article 85 paragraphe 1 du traité est applicable et que l'application de l'article 85 paragraphe 3 n'est pas justifiée.

*Article 13**Astreintes*

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des astreintes à raison de cinquante à mille Écus par jour de retard à compter de la date qu'elle fixe dans sa décision, pour les contraindre:

- a) à mettre fin à une infraction à l'article 85 paragraphe 1 ou à l'article 86 du traité dont la cessation a été ordonnée et vertu de l'article 4 du présent règlement;
- b) à mettre fin à toute action interdite en vertu de l'article 6 paragraphe 3;
- c) à fournir de manière complète et exacte les renseignements demandés par voie de décision prise en application de l'article 9 paragraphe 5;
- d) à se soumettre à une enquête qui a été ordonnée par voie de décision prise en application de l'article 11 paragraphe 3.

2. Lorsque les entreprises ou associations d'entreprises ont satisfait à l'obligation pour l'exécution de laquelle l'astreinte avait été infligée, la Commission peut fixer le montant total de celle-ci à un chiffre inférieur à celui qui résulterait de la décision initiale.

3. L'article 8 s'applique.

*Article 14**Contrôle de la Cour de justice*

La Cour de justice statue avec compétence de pleine juridiction au sens de l'article 172 du traité sur les recours intentés contre les décisions par lesquelles la Commission a fixé une amende ou une astreinte; elle peut annuler, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

*Article 15**Unité de compte*

Pour l'application des articles 12 à 14, l'Écu est l'unité de compte retenue pour l'établissement du budget de la Communauté, conformément aux articles 207 et 209 du traité.

*Article 16**Audition des intéressés et de tierces personnes*

1. Avant de refuser de délivrer l'attestation visée à l'article 3 paragraphe 2 ou de prendre les décisions prévues à

l'article 4, à l'article 5 paragraphe 3 second alinéa et paragraphe 4, à l'article 6 paragraphe 3 et aux articles 12 et 13, la Commission donne aux entreprises ou associations d'entreprises concernées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission.

2. Si la Commission ou les autorités compétentes des États membres l'estiment nécessaire, elles peuvent aussi entendre d'autres personnes physiques ou morales. Lorsque celles-ci demandent à être entendues, il doit être fait droit à leur demande lorsqu'elles justifient d'un intérêt suffisant.

3. Lorsque la Commission se propose de prendre une décision en application de l'article 85 paragraphe 3 du traité, elle publie au *Journal officiel des Communautés européennes*, sous forme abrégée, l'accord, la décision ou la pratique concertée en cause et invite toutes les tierces parties intéressées à lui faire part de leurs observations dans le délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à un mois. La publication tient compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

*Article 17**Secret professionnel*

1. Les informations recueillies en application des articles 9, 10 et 11 ne peuvent être utilisées qu'aux fins des demandes ou enquêtes correspondantes.

2. Sans préjudice des articles 16 et 18, la Commission et les autorités compétentes des États membres ainsi que leurs fonctionnaires et autres agents sont tenus de ne pas divulguer les informations couvertes par le secret professionnel et qu'ils ont recueillies dans le cadre de l'application du présent règlement.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'opposent pas à la publication de renseignements généraux ou d'études qui ne comportent pas d'indications sur des entreprises ou associations d'entreprises déterminées.

*Article 18**Publication des décisions*

1. La Commission publie les décisions qu'elle adopte en application de l'article 3 paragraphe 2, de l'article 4, de l'article 5 paragraphe 3 second alinéa et paragraphe 4, et de l'article 6 paragraphe 3.

2. La publication mentionne les parties intéressées et l'essentiel de la décision; elle tient compte de l'intérêt

légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

Article 19

Dispositions d'application

La Commission est habilitée à adopter des dispositions d'application concernant la forme, la teneur et les autres

modalités des plaintes visées à l'article 3, des demandes visées à l'article 3 paragraphe 2 et à l'article 5 et des auditions prévues à l'article 16 paragraphes 1 et 2.

Article 20

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 1987.

Par la Conseil

Le président

U. ELLEMANN-JENSEN

ANNEXE

Liste visée à l'article 2

- a) L'introduction ou l'application uniforme de normes techniques obligatoires ou recommandées pour les aéronefs, les pièces d'aéronefs, le matériel et l'équipement d'aéronefs, lorsque de telles normes sont fixées par une organisation généralement reconnue à l'échelle internationale ou par un fabricant d'aéronefs ou de matériel;
- b) l'introduction ou l'application uniforme de normes techniques pour les installations fixes servant aux aéronefs, lorsque de telles normes sont fixées par une organisation généralement reconnue à l'échelle internationale;
- c) l'échange, l'exploitation en crédit-bail, la mise en commun, l'achat en commun, ou l'entretien d'aéronefs, de pièces d'aéronefs, de matériel ou d'installations fixes à des fins d'exploitation de services aériens et l'achat en commun de pièces d'aéronefs, pour autant que de tels arrangements sont conclus sur une base non discriminatoire;
- d) l'introduction, l'exploitation et l'entretien de réseaux techniques de communications, pour autant que de tels arrangements sont conclus sur une base non discriminatoire;
- e) l'échange, la mise en commun ou la formation de personnel à des fins techniques ou opérationnelles;
- f) l'organisation et l'exécution de transports suppléatifs de voyageurs, de courrier et de bagages en cas de panne ou de retard d'un aéronef, soit sous charte-partie, soit par la fourniture d'un aéronef de remplacement en application de dispositions contractuelles;
- g) l'organisation et l'exécution de services de transports aériens successifs ou complémentaires ainsi que la fixation et l'application de prix et conditions globaux pour ces services;
- h) le groupage d'envois isolés;
- i) l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport, pour autant qu'elles ne fixent pas directement ou indirectement les prix et conditions de transport;
- j) les dispositions concernant la vente, l'endossement et l'acceptation des billets entre compagnies aériennes (« interlining ») ainsi que les méthodes de remboursement ou de calcul au prorata et les systèmes comptables mis au point à de telles fins;
- k) la compensation et l'apurement des comptes entre les compagnies aériennes au moyen d'une chambre de compensation, avec tous les services annexes ou nécessaires à cet effet; la compensation et l'apurement des comptes entre les compagnies aériennes et leurs agents agréés au moyen d'un plan ou d'un système d'apurement centralisé et automatisé, avec tous les services annexes ou nécessaires à cet effet.

RÈGLEMENT (CEE) N° 3976/87 DU CONSEIL

du 14 décembre 1987

concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 87,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu les avis du Parlement européen ⁽²⁾,vu les avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que le règlement (CEE) n° 3975/87 ⁽⁴⁾ détermine les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises dans le secteur des transports aériens; que le règlement n° 17 du Conseil ⁽⁵⁾ fixe les modalités d'application de ces règles aux accords, décisions et pratiques concertées autres que ceux qui se rapportent directement à la prestation de services de transports aériens;

considérant que l'article 85 paragraphe 1 du traité peut être déclaré inapplicable à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées qui satisfont aux conditions énoncées à l'article 85 paragraphe 3;

considérant que des modalités communes d'application de l'article 85 paragraphe 3 devraient être adoptées par la voie d'un règlement arrêté sur la base de l'article 87; que, en vertu de l'article 87 paragraphe 2 point b), un tel règlement doit déterminer les modalités d'application de l'article 85 paragraphe 3, en tenant compte de la nécessité, d'une part, d'assurer une surveillance efficace et, d'autre part, de simplifier dans toute la mesure du possible le contrôle administratif; que, en vertu de l'article 87 paragraphe 2 point d), un tel règlement est nécessaire pour définir le rôle respectif de la Commission et de la Cour de justice;

considérant que le secteur des transports aériens est régi, à ce jour, par un réseau d'accords internationaux, d'accords bilatéraux entre États et d'accords bilatéraux et multilatéraux

entre transporteurs aériens; que les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce régime international pour accroître la concurrence devraient être progressives, afin de laisser au secteur des transports aériens un temps d'adaptation;

considérant que la Commission devrait être habilitée à déclarer par voie de règlement que les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 ne s'appliquent pas à certaines catégories d'accords entre entreprises, de décisions d'associations d'entreprises et de pratiques concertées;

considérant qu'il convient de préciser les conditions et les circonstances dans lesquelles la Commission pourra exercer ce pouvoir en liaison étroite et constante avec les autorités compétentes des États membres;

considérant qu'il est souhaitable, en particulier, de prévoir des exemptions de groupe pour certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées; que lesdites exemptions devraient être accordées pour une période limitée, au cours de laquelle les transporteurs aériens pourront s'adapter à un environnement plus concurrentiel; que la Commission, agissant en étroite liaison avec les États membres, devrait être en mesure de définir avec précision la portée de ces exemptions et les conditions qui s'y rattachent;

considérant qu'une exemption ne peut être acquise lorsque les conditions énumérées à l'article 85 paragraphe 3 ne sont pas réunies; que la Commission devrait donc avoir le pouvoir de prendre les mesures appropriées lorsqu'il s'avère qu'un accord a des effets incompatibles avec l'article 85 paragraphe 3; qu'elle devrait par conséquent être à même d'abord d'adresser des recommandations aux parties, puis de prendre des décisions;

considérant que le présent règlement ne préjuge pas l'application de l'article 90 du traité;

considérant que, lors de leur rencontre de juin 1986, les chefs d'État ou de gouvernement sont convenus que le marché intérieur dans le secteur des transports aériens devait être achevé d'ici 1992 dans le cadre des actions de la Communauté tendant à renforcer sa cohésion économique et sociale: que les dispositions du présent règlement, ainsi que celles de la directive 87/601/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres ⁽⁶⁾ et celles de la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concer-

⁽¹⁾ JO n° C 182 du 9. 7. 1984, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 262 du 14. 10. 1985, p. 44, JO n° C 190 du 20. 7. 1987, p. 182 et JO n° C 345 du 21. 12. 1987.

⁽³⁾ JO n° C 303 du 25. 11. 1985, p. 31 et JO n° C 333 du 29. 12. 1986, p. 27.

⁽⁴⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

⁽⁵⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽⁶⁾ Voir page 12 du présent Journal officiel.

nant la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres ⁽¹⁾, constituent un premier pas dans cette direction et que, en conséquence, afin d'atteindre l'objectif fixé par les chefs d'État ou de gouvernement, le Conseil adoptera de nouvelles mesures de libéralisation à la fin d'une période initiale de trois ans,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement s'applique aux transports aériens internationaux entre aéroports de la Communauté.

Article 2

1. Sans préjudice de l'application du règlement (CEE) n° 3975/87 et conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité, la Commission peut déclarer, par voie de règlement, que l'article 85 paragraphe 1 n'est pas applicable à certaines catégories d'accords entre entreprises, de décisions d'associations d'entreprises et de pratiques concertées.

2. La Commission peut notamment adopter des règlements au sujet d'accords, de décisions ou de pratiques concertées qui ont pour objet:

- la planification conjointe et la coordination des capacités à prévoir sur les services aériens réguliers, pour autant que cela contribue à assurer une répartition des services aux heures de la journée ou à des périodes durant lesquelles le trafic est moins dense ou sur des liaisons moins fréquentées, à condition que tout partenaire puisse se retirer de tels accords, décisions ou pratiques concertées sans être pénalisé et sans devoir notifier avec un préavis supérieur à trois mois son intention de ne plus participer à cette planification conjointe et à cette coordination pour les saisons à venir,
- le partage de recettes provenant de services aériens réguliers, à condition que le transfert ne dépasse pas 1 % des recettes susceptibles d'être mises en commun qui sont collectées sur une liaison donnée par le partenaire effectuant le transfert, qu'aucun frais ne soit partagé ni pris en charge par le partenaire effectuant le transfert et que le transfert vise à compenser la perte que subit le bénéficiaire du transfert pour avoir accepté de programmer des vols à des heures de la journée ou à des périodes de l'année où le trafic est moins dense,

- des consultations en vue d'une préparation en commun de propositions relatives aux tarifs, aux prix et aux conditions applicables au transport de passagers et de bagages sur des services réguliers, pour autant que les consultations sur ce sujet soient facultatives, que les transporteurs aériens ne soient pas tenus d'en respecter les résultats et que la Commission et les États membres dont les transporteurs aériens sont concernés puissent participer à n'importe laquelle de ces consultations en qualité d'observateurs,

- une répartition des créneaux horaires dans les aéroports et l'établissement des horaires, pour autant que les transporteurs aériens concernés soient autorisés à participer à de tels arrangements, que les procédures nationales et multilatérales relatives à ces arrangements soient transparentes et qu'ils tiennent compte de toutes les contraintes et règles de distribution définies par les autorités nationales ou internationales et de tous les droits que les transporteurs aériens peuvent avoir acquis dans le passé,

- l'achat, le développement et l'exploitation en commun de systèmes de réservation informatisés concernant les horaires, les réservations et la délivrance de billets par les entreprises de transport aérien, pour autant que les transporteurs aériens des États membres puissent accéder à ces systèmes dans des conditions identiques, que les transporteurs participants puissent faire mentionner leurs services sans aucune discrimination et en outre que tout participant puisse se retirer du système moyennant un préavis raisonnable,

- les opérations techniques et opérationnelles au sol dans les aéroports, telles que le roulage au sol, le ravitaillement en carburant, le nettoyage et les contrôles de sécurité,

- la prise en charge des passagers, du courrier, du fret et des bagages dans les aéroports,

- les services permettant d'assurer la restauration en vol.

3. Sans préjudice du paragraphe 2, les règlements de la Commission définissent les catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées auxquelles ils s'appliquent et précisent notamment:

a) les restrictions ou les clauses qui peuvent ou non figurer dans les accords, les décisions et les pratiques concertées;

b) les clauses qui doivent figurer dans les accords, les décisions et les pratiques concertées, ou toute autre condition qui doit être remplie.

Article 3

Tout règlement arrêté par la Commission en vertu de l'article 2 expire le 31 janvier 1991.

(¹) Voir page 19 du présent Journal officiel.

Article 4

Les règlements arrêtés en vertu de l'article 2 comprennent une disposition précisant qu'ils s'appliquent avec effet rétroactif aux accords, décisions et pratiques concertées existant à la date de leur entrée en vigueur.

Article 5

Avant d'arrêter un règlement, la Commission en publie le projet et invite toutes les personnes et organisations concernées à lui faire connaître leurs observations dans un délai raisonnable qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à un mois.

Article 6

Avant de publier un projet de règlement et d'arrêter un règlement, la Commission consulte le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens, institué par l'article 8 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 3975/87.

Article 7

1. Lorsque les personnes physiques ou morales concernées ne respectent pas une condition ou une obligation dont est assortie une exemption accordée par un règlement arrêté en vertu de l'article 2, la Commission peut, en vue de faire cesser cette infraction:

- adresser des recommandations à ces personnes
- et,
- si celles-ci n'observent pas ces recommandations, et en fonction de la gravité de l'infraction en cause, adopter

une décision qui, soit, leur interdit ou leur enjoint d'accomplir certains actes, soit, tout en leur retirant le bénéfice de l'exemption de groupe dont elles jouissent, leur accorde une exemption individuelle conformément à l'article 4 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 3975/87 ou encore leur retire le bénéfice de l'exemption de groupe dont elles jouissent.

2. Lorsque la Commission constate, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre ou de personnes physiques ou morales qui font valoir un intérêt légitime, que, dans un cas déterminé, un accord, une décision ou une pratique concertée que vise une exemption de groupe accordée par un règlement arrêté en vertu de l'article 2 paragraphe 2 produit cependant des effets qui sont incompatibles avec l'article 85 paragraphe 3 ou sont interdits par l'article 96 du traité, elle peut retirer le bénéfice de l'exemption de groupe à cet accord, cette décision ou cette pratique concertée et prendre, en vertu de l'article 13 du règlement (CEE) n° 3975/87, toutes les mesures appropriées pour faire cesser cette infraction.

3. Avant de prendre une décision conformément au paragraphe 2, la Commission peut adresser aux personnes concernées des recommandations visant à faire cesser l'infraction.

Article 8

Le Conseil statue sur la révision du présent règlement au plus tard le 30 juin 1990, sur la base d'une proposition de la Commission à présenter avant le 1^{er} novembre 1989.

Article 9

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 1987.

Par le Conseil

Le président

U. ELLEMANN-JENSEN

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 14 décembre 1987

sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres

(87/601/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2 et son article 227 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu les avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que l'assouplissement des procédures d'approbation des tarifs des transports aériens réguliers de passagers entre États membres ouvrira aux transporteurs aériens de meilleures perspectives pour développer les marchés et répondre davantage aux besoins des consommateurs;

considérant qu'il convient d'encourager les transporteurs aériens à maîtriser leurs coûts, à accroître leur productivité et à fournir des services efficaces à des prix attractifs;

considérant qu'il convient d'établir des règles communes pour définir les critères d'approbation des tarifs aériens;

considérant que, en vertu de l'article 189 du traité, les États membres peuvent choisir les moyens les plus appropriés pour mettre en œuvre les dispositions de la présente directive et qu'ils peuvent notamment appliquer de façon plus précise les critères fixés à l'article 3;

considérant qu'il convient d'instaurer des procédures pour le dépôt des tarifs proposés par les transporteurs aériens, ainsi que pour leur approbation expresse et automatique par les États membres; que les transporteurs aériens devraient être libres de proposer des tarifs soit individuellement, soit après consultation d'autres transporteurs visant notamment à fixer les modalités d'accords interligne, en raison des avantages importants conférés par ces derniers;

considérant qu'il convient de prévoir des consultations rapides entre États membres en cas de désaccord, de même que des procédures de règlement des différends relatifs à l'approbation des tarifs qui n'auraient pu être résolus par voie de consultations;

considérant qu'il convient de prévoir la consultation régulière des groupes de consommateurs sur les questions qui ont trait aux tarifs aériens;

considérant que, lors de leur rencontre de juin 1986, les chefs d'État ou de gouvernement sont convenus que le marché intérieur dans le domaine des transports aériens devrait être achevé d'ici 1992 dans le cadre des actions de la Communauté tendant à renforcer sa cohésion économique et sociale; que les dispositions de la présente directive sur les tarifs aériens constituent un premier pas dans cette direction et que, en conséquence, afin d'atteindre l'objectif fixé par les chefs d'État ou de gouvernement, le Conseil adoptera de nouvelles mesures de libéralisation en matière de tarifs aériens à la fin d'une période de trois ans,

⁽¹⁾ JO n° C 78 du 30. 3. 1982, p. 6.

⁽²⁾ JO n° C 322 du 28. 11. 1983, p. 10 et JO n° C 345 du 21. 12. 1987.

⁽³⁾ JO n° C 77 du 21. 3. 1983, p. 26.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Champ d'application et définitions

Article premier

La présente directive s'applique aux critères et aux procédures valables pour l'établissement des tarifs aériens réguliers pratiqués pour toute liaison entre un aéroport d'un État membre et un aéroport d'un autre État membre.

Elle ne s'applique pas aux départements d'outre-mer visés à l'article 227 paragraphe 2 du traité.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) tarifs aériens réguliers: les prix à payer dans la monnaie nationale pour le transport de passagers et de bagages sur les services aériens réguliers, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;
- b) zone de flexibilité: la zone tarifaire visée à l'article 5, à l'intérieur de laquelle les tarifs aériens répondant aux conditions fixées à l'annexe II se qualifient pour une approbation automatique par les autorités aéronautiques des États membres. Les limites d'une zone exprimées en pourcentages du tarif de référence;
- c) tarif de référence: le tarif aérien économique normal pratiqué par un transporteur aérien de troisième ou de quatrième liberté sur les liaisons en question; s'il existe plusieurs tarifs de ce type, c'est le niveau moyen qui sera retenu, sauf s'il en est convenu différemment par voie bilatérale; lorsqu'il n'existe pas de tarif économique normal, c'est le tarif entièrement flexible le plus bas qui est retenu;
- d) transporteur aérien: une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable pour l'exploitation de services aériens réguliers;
- e) transporteur aérien de troisième liberté: un transporteur aérien autorisé à débarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier embarqués dans l'État dans lequel il est enregistré;

transporteur aérien de quatrième liberté: un transporteur aérien autorisé à embarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret ou du courrier en vue de leur débarquement dans l'État dans lequel il est enregistré;

transporteur aérien de cinquième liberté: un transporteur aérien autorisé à effectuer le transport commercial de passagers, de fret et de courrier entre deux États autres que l'État dans lequel il est enregistré;

- f) transporteur aérien communautaire:

- i) un transporteur aérien qui a son administration centrale et son principal établissement dans la Com-

munauté, dont la participation majoritaire est détenue par des ressortissants d'États membres et/ou par des États membres et qui est effectivement contrôlé par de tels ressortissants ou États

ou

- ii) un transporteur aérien qui, à la date d'adoption de la présente directive, tout en ne répondant pas à la définition visée sous i):

1) soit a son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté et a effectué, pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente directive, des services aériens réguliers ou non dans la Communauté;

2) soit a effectué, pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente directive, des services réguliers entre des États membres au titre des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les compagnies aériennes qui répondent aux critères visés ci-dessus sont énumérées à l'annexe I;

- g) États concernés: les États membres entre lesquels le service aérien régulier en question est exploité;
- h) service aérien régulier: une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
 - i) il traverse l'espace aérien de plus d'un État membre;
 - ii) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers ou des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
 - iii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus:
 - 1) soit selon un horaire publié;
 - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- i) vol: un départ d'un aéroport déterminé vers une destination déterminée.

Critères

Article 3

Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 2, les États membres approuvent les tarifs aériens s'ils présentent un rapport raisonnable avec l'ensemble des coûts supportés à long terme par le transporteur aérien demandeur, tout en prenant en considération d'autres facteurs pertinents. À cet égard, ils tiennent compte des besoins des consommateurs, de la nécessité d'une rémunération satisfaisante du capital,

de la situation concurrentielle du marché, y compris des tarifs pratiqués par les autres transporteurs exploitant la liaison, et de la nécessité d'empêcher tout dumping. Toutefois, le fait qu'un tarif aérien proposé soit inférieur au tarif offert par un autre transporteur exploitant la liaison ne constitue pas une raison suffisante pour refuser l'approbation.

Procédures

Article 4

1. Les tarifs aériens sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des États concernés. À cette fin, les transporteurs aériens doivent déposer leurs tarifs dans les formes prescrites par ces autorités.

Ce dépôt est effectué:

- a) soit individuellement;
- b) soit après consultation d'autres transporteurs aériens, à condition que cette consultation soit conforme aux dispositions des règlements arrêtés en application du règlement (CEE) n° 3976/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine du transport aérien (*).

Les autorités aéronautiques ne doivent pas exiger des transporteurs aériens qu'ils déposent leurs tarifs pour approbation plus de soixante jours avant leur entrée en vigueur.

2. Sous réserve de l'article 5, et sans préjudice de l'article 6, les tarifs requièrent l'approbation de deux États concernés. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé sa désapprobation dans un délai de trente jours à compter de la date de dépôt d'un tarif, celui-ci est considéré comme approuvé.

3. Une fois approuvé, un tarif aérien reste en vigueur jusqu'à ce qu'il vienne à expiration ou qu'il soit remplacé. Ce tarif peut toutefois être prolongé après sa date d'expiration initiale pendant une période à n'excédant pas douze mois.

4. Les États membres autorisent un transporteur aérien d'un autre État membre exploitant un service aérien régulier direct ou indirect à s'aligner, moyennant un préavis raisonnable, sur un tarif aérien déjà approuvé entre les deux mêmes villes. Cette disposition ne s'applique pas aux services indirects dont la longueur dépasse de plus de 20 % celle du service direct le plus court.

(*) Voir page 9 du présent Journal officiel.

5. Seuls des transporteurs aériens de troisième et de quatrième liberté sont autorisés à exercer un effet d'entraînement en matière de prix.

Article 5

1. Tout service aérien régulier comporte les deux zones de flexibilité suivantes:

- une zone à tarifs réduits qui s'étend de 90 % à plus de 65 % du tarif de référence,
- une zone à tarifs très réduits qui s'étend de 65 % à 45 % du tarif de référence.

2. À l'intérieur des zones de flexibilité, les États concernés autorisent les transporteurs aériens de troisième ou de quatrième liberté à pratiquer les tarifs aériens réduits ou très réduits de leur choix, sous réserve des conditions respectives fixées à l'annexe I et pour autant que ces tarifs aient été déposés auprès des États concernés au moins vingt-et-un jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

3. Si un tarif qui a été ou est approuvé au titre du régime d'approbation bilatérale et qui, en ce qui concerne les conditions y afférentes, se qualifie pour une approbation automatique à l'intérieur de la zone à tarifs très réduits est inférieur au plancher de cette zone, il bénéficie d'une marge de flexibilité supplémentaire quant au niveau de ce tarif. Cette marge de flexibilité supplémentaire se situe entre 10 % au-dessous du niveau de ce tarif approuvé bilatéralement et le plafond de la zone à tarifs très réduits.

Un tarif qui peut bénéficier d'une flexibilité supplémentaire conformément au présent paragraphe est reconduit pour les périodes tarifaires suivantes, à la demande du transporteur aérien concerné, à un niveau non inférieur au pourcentage du tarif de référence auquel il correspondait à la fin de la période tarifaire précédente, toute modification du niveau du tarif de référence étant dûment prise en compte. Aux fins du présent paragraphe, les périodes tarifaires d'été et d'hiver sont traitées séparément.

Article 6

La présente directive n'empêche pas les États membres de conclure des arrangements plus souples que les dispositions des articles 4 et 5 ou de maintenir de tels arrangements en vigueur.

Article 7

1. Lorsqu'un État concerné («le premier État») décide, conformément aux articles qui précèdent, de ne pas approuver un tarif aérien régulier, il en informe l'autre État concerné («le second État») par écrit dans un délai de vingt-et-un jours à compter du dépôt du tarif, en motivant sa décision.

2. Si le second État n'approuve pas la décision du premier État, il en informe celui-ci dans les sept jours qui suivent le

moment où il a eu connaissance de ladite décision, en motivant son désaccord, et demande des consultations. Chaque État communique à l'autre toute information utile demandée par ce dernier. Chacun des deux États concernés peut demander à la Commission d'assister aux consultations.

3. Si le premier État ne dispose pas d'informations suffisantes pour prendre une décision sur le tarif, il peut demander au second État la tenue de consultations avant l'expiration du délai de vingt-et-un jours prescrit au paragraphe 1.

4. Les consultations doivent se terminer dans les vingt-et-un jours suivant la date à laquelle elles ont été demandées. Si le désaccord subsiste à la fin de cette période, le litige est soumis à l'arbitrage à la demande de l'un ou l'autre des États concernés. Les deux États concernés peuvent convenir de prolonger les consultations ou de recourir directement à l'arbitrage sans consultations.

5. L'arbitrage est exercé par un comité de trois arbitres, à moins que les États concernés ne conviennent de faire appel à un arbitre unique. Les États concernés désignent chacun un membre du comité et s'efforcent de parvenir à un accord sur le troisième membre, qui sera un ressortissant d'un troisième État membre et assumera les fonctions de président du comité. Ils peuvent aussi désigner un arbitre unique. La constitution du comité a lieu dans un délai de sept jours. Les sentences du comité sont rendues à la majorité des voix.

6. Si l'un des États concernés ne désigne pas de membre du comité ou n'est pas d'accord sur la désignation du troisième membre, le Conseil en est aussitôt informé et son président complète la composition du comité dans un délai de trois jours. Dans le cas où la présidence est exercée par un État membre, partie au litige, le président du Conseil invite le gouvernement de l'état membre devant exercer la présidence suivante et non partie au litige à compléter la composition du comité.

7. L'arbitrage est rendu dans un délai de vingt-et-un jours suivant la constitution complète du comité ou la désignation de l'arbitre unique. Les États concernés peuvent toutefois convenir de prolonger ce délai. La Commission a le droit d'y assister en tant qu'observateur. Les arbitres précisent dans quelle mesure la sentence se fonde sur les critères fixés à l'article 3.

8. La sentence arbitrale est notifiée immédiatement à la Commission.

Dans un délai de dix jours, la Commission confirme la sentence, sauf si les arbitres n'ont pas respecté les critères fixés à l'article 3 ou n'ont pas suivi la procédure prévue par

la présente directive ou si la sentence n'est pas conforme au droit communautaire à d'autres égards.

En l'absence de décision dans le délai indiqué, la sentence est réputée confirmée par la Commission. Une sentence confirmée par la Commission lie les États concernés.

9. Au cours de la procédure de consultation et d'arbitrage, les tarifs aériens concernées existants restent en vigueur jusqu'à l'accomplissement de la procédure et l'entrée en vigueur d'un nouveau tarif.

Dispositions générales

Article 8

La Commission consulte, une fois par an au moins, les représentants des organisations des usagers du transport aérien existant dans la Communauté sur les tarifs aériens et sur les questions connexes, en fournissant aux participants, à cette fin, les informations appropriées.

Article 9

1. Avant le 1^{er} novembre 1989, la Commission publie un rapport sur l'application de la présente directive, lequel comprendra des informations statistiques sur les cas où l'article 7 a été invoqué.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application de la présente directive, notamment en ce qui concerne la collecte des informations visées au paragraphe 1.

3. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application de la présente directive sont couvertes par le secret professionnel.

Article 10

Si un État membre a conclu, avec un ou plusieurs pays tiers, un accord qui octroie à un transporteur aérien d'un pays tiers des droits de cinquième liberté pour une liaison entre États membres et si cet accord contient en la matière des dispositions incompatibles avec la présente directive, l'État membre prend, à la première occasion, toutes les mesures appropriées pour éliminer ces incompatibilités. Jusqu'à l'élimination des incompatibilités, la présente directive n'affecte pas les droits et les obligations résultant dudit accord à l'égard des pays tiers.

Article 11

1. Après consultation de la Commission, les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1987.

2. Les États membres communiquent à la Commission toutes les dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils adoptent en application de la présente directive.

Article 12

Le Conseil statue sur la révision de la présente directive au plus tard le 30 juin 1990, sur la base d'une proposition de la Commission, à présenter avant le 1^{er} novembre 1989.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 1987.

Par le Conseil

Le président

U. ELLEMANN-JENSEN

ANNEXE I

Compagnies aériennes visées à l'article 2 point f) sous ii)

Les compagnies aériennes indiquées ci-après répondent aux critères énoncés à l'article 2 point f) sous ii) aussi longtemps qu'elles sont agréées en tant que compagnies aériennes nationales par l'État membre qui les agrée en tant que telles à la date d'adoption de la présente décision :

- Scandinavia Airlines System
- Britannia Airways
- Monarch Airlines.

ANNEXE II

Conditions liées aux tarifs réduits et très réduits

ZONE À TARIFS RÉDUITS

1. Pour qu'un tarif puisse relever de la zone à tarifs réduits, il faut que soient réunies toutes les conditions suivantes:
 - a) voyage aller-retour ou circulaire;
 - b) séjour maximal de 6 mois
et, soit:
 - c) séjour minimal comprenant au moins la nuit du samedi au dimanche ou 6 nuits,
soit:
 - d) en période hors pointe, telle que définie à l'appendice, achat du billet au moins 14 jours à l'avance, la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet devant intervenir en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est possible qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet.

ZONES À TARIFS TRÈS RÉDUITS

2. Pour relever de la zone à tarifs très réduits, un tarif doit satisfaire:
 - soit aux conditions 1 a), b) et c) et à l'une des conditions suivantes:
 - a) réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet intervenant en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est possible qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet;
 - b) obligation d'acheter le billet au moins 14 jours à l'avance, la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet devant intervenir en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est possible qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet;
 - c) achat du billet autorisé uniquement la veille du voyage aller, la réservation devant intervenir séparément pour le voyage aller et le voyage retour et uniquement dans le pays de départ, la veille de chacun des voyages;
 - d) âge du voyageur non supérieur à 25 ans ou non inférieur à 60 ans;
 - soit, en période hors pointe, telle que définie à l'appendice, aux conditions 1 a) et b) et en outre aux conditions suivantes:
 - soit la condition 2 b) et l'une des conditions suivantes:
 - e) âge du voyageur non supérieur à 25 ans ou non inférieur à 60 ans;
 - f) père et/ou mère voyageant avec des enfants dont l'âge n'est pas supérieure à 25 ans (3 personnes au minimum);
 - g) groupe de 6 personnes ou plus, voyageant ensemble à l'aller et au retour et munies de billets individuels émis conjointement;
 - soit:
 - h) obligation d'acheter le billet au moins 28 jours à l'avance, la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet devant intervenir en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est possible que:
 - s'il a lieu 28 jours au moins avant le voyage aller, moyennant le paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet
ou
 - s'il a lieu moins de 28 jours avant le voyage aller, moyennant le paiement d'une pénalité égale à 50 % au moins du prix du billet.

*Appendice***Définition de la période hors pointe**

Un transporteur aérien peut désigner certains vols comme devant s'effectuer en période hors pointe sur la base de considérations commerciales.

Lorsqu'un transporteur aérien souhaite appliquer la condition 1 d) ou l'une quelconque des conditions 2 e) à h), les vols désignés comme hors pointe sur chaque liaison sont fixés par accord entre les autorités aéronautiques des États membres concernés, sur la base de la proposition faite par ce transporteur.

Sur chaque liaison où l'ensemble de l'activité des transporteurs de troisième et quatrième libertés atteint une moyenne hebdomadaire de 18 vols aller-retour, le transporteur aérien concerné est autorisé au minimum à appliquer les conditions 1 d) ou 2 e) à h) à concurrence de 50 % de l'ensemble de ses vols quotidiens, si les vols auxquels ces conditions sont applicables partent entre 10 h 00 et 16 h 00 ou entre 21 h 00 et 6 h 00.

DÉCISION DU CONSEIL

du 14 décembre 1987

concernant la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres

(87/602/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2 et son article 227 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu les avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant qu'il convient d'accroître la flexibilité et la concurrence dans le système communautaire des transports aériens;

considérant qu'il y a lieu, dès lors, d'atténuer les contraintes artificielles qui pèsent sur la capacité que peuvent offrir les transporteurs aériens et sur l'accès de ces derniers au marché;

considérant que, compte tenu de la situation concurrentielle du marché, il convient de prendre des dispositions pour empêcher que les transporteurs aériens ne subissent des effets économiques injustifiables; que, en conséquence, les États membres devraient être en mesure d'intervenir lorsque la quote-part de capacité de leurs transporteurs dans une relation bilatérale risque autrement de tomber au-dessous d'un certain pourcentage;

considérant qu'un accès accru au marché stimulera le développement du secteur des transports aériens dans la Communauté et se traduira par une amélioration des services au bénéfice des usagers; que, toutefois, afin de prévenir une perturbation induite des systèmes de trafic aérien existants et de permettre un certain temps d'adaptation, il convient de prévoir quelques limitations quant à l'accès au marché;

considérant qu'il est nécessaire de veiller à ce que ces limitations ne confèrent d'avantages inéquitables à aucun des transporteurs;

considérant qu'il est nécessaire, afin de créer un ensemble équilibré de possibilités et compte tenu des mesures considérées globalement, de remédier aux désavantages économiques des transporteurs aériens établis dans les États membres périphériques;

considérant qu'il est nécessaire, en particulier, de ne pas appliquer à un certain nombre d'aéroports l'ouverture de liaisons entre aéroports principaux d'un État et aéroports régionaux d'un autre État, pour des raisons tenant à l'infrastructure aéroportuaire et en vue d'assurer une mise en œuvre progressive de la politique communautaire de libéralisation qui évite les effets négatifs sur le système communautaire de transports aériens;

considérant que le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, au moyen d'une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar et que ce régime n'est pas encore entré en application;

considérant que les transporteurs aériens devraient être libres de toute obligation imposée par l'État de conclure des accords avec d'autres transporteurs aériens en ce qui concerne la capacité et l'accès au marché;

considérant que, lors de leur rencontre de juin 1986, les chefs d'État ou de gouvernement sont convenus que le marché intérieur dans le domaine des transports aériens devrait être achevé d'ici 1992 dans le cadre des actions de la Communauté tendant à renforcer sa cohésion économique et sociale; que les dispositions de la présente décision sur la répartition de la capacité et l'accès au marché constituent un premier pas dans cette direction et que, en conséquence, afin d'atteindre l'objectif fixé par les chefs d'État ou de gouvernement, le Conseil adoptera de nouvelles mesures de libéralisation en matière de répartition de la capacité et d'accès au marché, y compris l'exercice de nouveaux droits de cinquième liberté entre aéroports communautaires, à la fin d'une période initiale de trois ans,

⁽¹⁾ JO n° C 182 du 9. 7. 1984, p. 1.

⁽²⁾ JO n° C 262 du 14. 10. 1985, p. 44 et JO n° C 345 du 21. 12. 1987.

⁽³⁾ JO n° C 303 du 25. 11. 1985, p. 31.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Champ d'application et définitions

Article premier

1. La présente décision porte sur:

- a) la répartition de la capacité en sièges entre le ou les transporteurs aériens d'un État membre et le ou les transporteurs aériens d'un autre État membre sur les services aériens réguliers reliant ces deux États;
- b) l'accès du ou des transporteurs aériens de la Communauté à certaines liaisons entre États membres qu'ils n'exploitent pas encore.

2. La présente décision n'affecte pas les rapports entre un État membre et ses propres transporteurs aériens en ce qui concerne la répartition des capacités et l'accès au marché.

3. La présente décision ne s'applique pas aux départements d'outre-mer visés à l'article 227 paragraphe 2 du traité.

4. Les articles 3 et 4 ne s'appliquent pas aux services relevant de la directive 83/416/CEE du Conseil, du 25 juillet 1983, concernant l'autorisation de services aériens réguliers interrégionaux pour le transport de passagers, d'articles postaux et de fret entre États membres ⁽¹⁾, modifiée par la directive 86/216/CEE ⁽²⁾.

5. L'application de la présente décision à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

6. L'application des dispositions de la présente décision à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime contenu dans la déclaration conjointe faite par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni le 2 décembre 1987. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil à cet égard à la date en question.

Article 2

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- a) capacité: le nombre de sièges offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;

b) quote-part de capacité: la quote-part du ou des transporteurs aériens d'un État membre exprimée en pourcentage de la capacité totale dans une liaison bilatérale avec un autre État membre, à l'exclusion de toute capacité offerte en application de l'article 6 paragraphe 3 ou en application de la directive 83/416/CEE ainsi que de toute capacité offerte par un transporteur aérien de cinquième liberté;

c) transporteur aérien: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation valable pour l'exploitation de services aériens réguliers;

d) transporteur aérien de troisième liberté: un transporteur aérien autorisé à débarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier embarqués dans l'État dans lequel il est enregistré;

transporteur aérien de quatrième liberté: un transporteur aérien autorisé à embarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier, en vue de leur débarquement dans l'État dans lequel il est enregistré;

transporteur aérien de cinquième liberté: un transporteur aérien autorisé à effectuer le transport commercial de passagers, de fret et de courrier entre deux États autres que l'État dans lequel il est enregistré;

e) États concernés: les États membres entre lesquels le service aérien régulier en question est exploité;

f) transporteur aérien de la Communauté:

i) un transporteur aérien qui a son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté, dont la participation majoritaire est détenue par des ressortissants d'États membres et/ou par des États membres et qui est effectivement contrôlé par de tels ressortissants ou États

ou

ii) un transporteur aérien qui, à la date d'adoption de la présente décision, tout en ne répondant pas à la définition visée sous i):

1) soit a son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté et a effectué, pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente décision, des services aériens réguliers ou non dans la Communauté;

2) soit a effectué, pendant les douze mois précédant l'adoption de la présente décision, des services réguliers entre des États membres au titre des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les compagnies aériennes qui répondent aux critères visés ci-dessus sont énumérées à l'annexe I;

g) service aérien régulier: une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

i) il traverse l'espace aérien de plus d'un État membre;

⁽¹⁾ JO n° L 237 du 26. 8. 1983, p. 19.

⁽²⁾ JO n° L 152 du 6. 6. 1986, p. 47.

- ii) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers ou des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
- iii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus:
 - 1) soit selon un horaire publié;
 - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- h) vol: un départ d'un aéroport déterminé vers une destination déterminée;
- i) désignation multiple sur la base d'une paire de pays: la désignation par un État membre de deux ou plus de ses transporteurs aériens pour l'exploitation de services aériens réguliers entre son territoire et celui d'un autre État membre;
- j) désignation multiple sur la base de paires de villes: la désignation par un État membre de deux ou plus de ses transporteurs aériens pour l'exploitation d'un service aérien régulier entre un aéroport ou un système aéroportuaire situé sur son territoire et un aéroport ou un système aéroportuaire situé sur le territoire d'un autre État membre;
- k) aéroport de première catégorie: un aéroport figurant sur la liste de l'annexe II;
 aéroport régional: tout aéroport de deuxième ou de troisième catégorie figurant sur la liste de l'annexe II;
- l) système aéroportuaire: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville.

Quotes-parts de capacité

Article 3

1. Pendant la période allant du 1^{er} janvier 1988 au 30 septembre 1989, un État membre autorise tout transporteur aérien de troisième et quatrième libertés autorisé par les États concernés au titre des arrangements en vigueur entre eux à exploiter des liaisons entre leurs territoires respectifs, à adapter sa capacité, à condition que la quote-part de capacité qui en résulte ne dépasse pas les limites 55/45 %.

2. À moins qu'une décision différente ne soit prise dans le cadre de l'article 4, les limites dans lesquelles un État

membre autorise le ou les transporteurs aériens d'un autre État membre à augmenter leur quote-part de capacité sont portées à 60/40 % à partir du 1^{er} octobre 1989.

3. Dans l'application des paragraphes 1 et 2, il n'est pas tenu compte des réductions unilatérales de capacité. Dans de tels cas, la base du calcul des quotes-parts de capacité est la capacité offerte au cours des périodes correspondantes précédentes par le ou les transporteurs aériens de l'État membre qui ont réduit leur capacité.

4. Les ajustements à l'intérieur des limites 55/45 % ou 60/40 %, selon le cas, sont autorisés en toute saison, aux conditions suivantes:

- a) après la première approbation automatique, le ou les transporteurs aériens de l'État membre offrant le moins de capacité sont autorisés à augmenter leur propre capacité jusqu'à concurrence de la capacité approuvée pour le ou les transporteurs aériens de l'État membre qui offrent la plus grande capacité;
- b) si ce ou ces derniers transporteurs choisissent de réagir à l'augmentation précitée, il bénéficie de l'approbation automatique pour une nouvelle augmentation jusqu'au niveau de leur première demande de capacité pour la saison en question dans les limites applicables;
- c) le ou les transporteurs de l'État membre offrant le moins de capacité reçoivent alors l'approbation automatique pour une augmentation jusqu'au niveau correspondant;
- d) toute nouvelle augmentation au cours de la saison en question est soumise aux dispositions bilatérales applicables entre les deux États membres concernés.

Article 4

1. À la demande de tout État membre auquel l'application de l'article 3 paragraphe 1 a causé de sérieux préjudices financiers en ce qui concerne son ou ses transporteurs aériens, la Commission examine la situation avant le 1^{er} août 1989 et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché, la situation financière du ou des transporteurs et de taux d'utilisation de la capacité atteint, décide s'il y a lieu d'appliquer intégralement ou non l'article 3 paragraphe 2.

2. La Commission communique sa décision au Conseil, qui, statuant à l'unanimité, peut prendre une décision différente dans un délai de deux mois à compter de cette communication.

Désignation multiple

Article 5

1. Un État membre accepte la désignation multiple sur la base de paires de pays par un autre État membre ; toutefois, sous réserve du paragraphe 2, il n'est pas tenu d'accepter la désignation de plus d'un transporteur aérien sur une liaison quelle qu'elle soit.

2. Un État membre accepte en outre la désignation multiple sur la base de paires de villes par un autre État membre :

— durant la première année qui suit la notification de la présente décision, sur des liaisons sur lesquelles ont été transportés plus de 250 000 passagers au cours de l'année précédente,

— durant la deuxième année, sur des liaisons sur lesquelles ont été transportés plus de 200 000 passagers au cours de l'année précédente ou sur lesquelles sont assurés plus de 1 200 vols aller-retour par an,

— durant la troisième année, sur des liaisons sur lesquelles ont été transportés plus de 180 000 passagers au cours de l'année précédente ou sur lesquelles sont assurés plus de 1 000 vols aller-retour par an.

3. Le présent article s'applique sous réserve des articles 3 et 4.

Liaisons entre aéroports de première catégorie et aéroports régionaux

Article 6

1. Sous réserve des articles 3, 4 et 5, les transporteurs aériens de la Communauté sont autorisés à instaurer des services réguliers de troisième ou de quatrième liberté entre des aéroports ou systèmes aéroportuaires de première catégorie situés sur le territoire d'un État membre et des aéroports régionaux situés sur le territoire d'un autre État membre. Les catégories d'aéroports sont énumérées à l'annexe II.

2. i) Le paragraphe 1 ne s'applique pas :

a) aux aéroports régionaux exemptés de l'application de la directive 83/416/CEE ;

b) pendant la période de validité de la présente décision :

— aux aéroports suivants, qui, au moment de la notification de la présente décision, ont un trafic de moins de 100 000 passagers par an sur des services réguliers internationaux :

Aalborg,	Séville,
Bergame,	Skrydstrup,
Billund,	Sønderborg,
Bologne,	Stauning,
Esbjerg,	Thisted,
Karup,	Tirstrup,
Odense,	

— aux aéroports ou aux systèmes aéroportuaires suivants, qui, au moment de la notification de la présente décision, répondent aux critères énoncés à l'article 9 :

Barcelone,
Malaga,
Milan-Linate/Malpensa ;

ii) en outre, afin de prévenir toute perturbation majeure des systèmes de trafic aérien existants et de laisser le temps d'adaptation nécessaire, les aéroports suivants sont également exclus de l'application du paragraphe 1 pendant la période de validité de la présente décision :

Alicante,	Salonique-Micra,
Athènes,	Turin,
Bilbao,	Valence,
Gènes,	Venise.

3. Les articles 3 et 4 ne s'appliquent pas dans le cas de services entre un aéroport de première catégorie et un aéroport régional qui sont assurés par des aéronefs dont la capacité n'excède pas 70 places.

4. Lorsqu'un transporteur d'un État membre a été autorisé, conformément au présent article, à exploiter un service aérien régulier, l'État d'enregistrement de ce transporteur aérien ne doit émettre aucune objection si une demande d'instauration d'un service aérien régulier sur la même liaison est présentée par un transporteur aérien de l'autre État concerné.

5. Le présent article n'affecte en rien le droit d'un État membre de régler la répartition du trafic entre les aéroports à l'intérieur d'un système aéroportuaire.

Combinaisons de points

Article 7

1. En exploitant des services aériens réguliers à destination ou au départ de deux points ou plus situés dans un ou plusieurs autres États membres, un transporteur aérien de la Communauté de troisième ou de quatrième liberté est autorisé, sous réserve des articles 3, 4 et 5, à combiner des services aériens réguliers à condition que des droits de trafic ne soient pas exercés entre les points combinés.

2. Pendant la période de validité de la présente décision, les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas sur le territoire espagnol. De même, les transporteurs aériens enregistrés en Espagne ne peuvent pas se prévaloir de ces dispositions pendant cette période.

Droits de cinquième liberté

Article 8

1. Sans préjudice de l'article 6 paragraphe 2, un transporteur aérien de la Communauté est autorisé à exploiter un

service aérien régulier de cinquième liberté sur une liaison où il existe des droits de transport de troisième ou de quatrième liberté, à condition que le service réponde aux conditions suivantes :

- a) il doit être autorisé par l'État d'enregistrement du transporteur aérien communautaire concerné ;
- b) il doit constituer l'extension d'un service au départ de l'État d'enregistrement ou le préliminaire d'un service à destination de cet État ;
- c) sans préjudice du paragraphe 2, il doit être exploité entre deux aéroports dont l'un au moins n'est pas un aéroport de première catégorie
et
- d) le transporteur ne peut utiliser, pour le transport de trafic de cinquième liberté, plus de 30 % de la capacité annuelle qu'il met en œuvre sur la liaison considérée.

2. Sous réserve du paragraphe 1 points a), b) et d), l'Irlande et la République portugaise peuvent choisir chacun un aéroport de première catégorie dans chacun des autres États membres et désigner chacun un transporteur aérien pour assurer le trafic de cinquième liberté sur les services entre ces aéroports, à condition qu'aucun des transporteurs ainsi désignés ne puisse exercer ces droits de et vers un aéroport, quel qu'il soit, sur plus d'une liaison de ce type. Les États membres concernés ne sont pas tenus de désigner le même transporteur pour toutes les liaisons, mais ne peuvent désigner à cet effet qu'un seul transporteur à chacun des autres États membres.

3. Le présent article ne s'applique pas pendant la période de validité de la présente décision aux liaisons à partir ou à destination du territoire espagnol. De même, pendant cette période, les transporteurs aériens enregistrés en Espagne ne peuvent pas demander de droits de cinquième liberté sur la base du présent article.

Dispositions générales

Article 9

Nonobstant les articles 5 à 8, un État membre n'est pas tenu d'autoriser un service aérien régulier dans les cas où :

- a) l'aéroport concerné de cet État possède une infrastructure insuffisante pour assurer ce service ;
- b) les aides à la navigation y sont insuffisantes pour assurer ce service.

Article 10

1. La présente décision n'empêche pas les États membres de conclure ou de maintenir en vigueur des arrangements plus souples que les dispositions de la présente décision.

2. Les dispositions de la présente décision ne peuvent être invoquées pour restreindre les arrangements existants en matière de capacité ou d'accès au marché.

Article 11

Les États membres n'obligent pas les transporteurs aériens à conclure avec d'autres transporteurs aériens des accords ou des arrangements relatifs à une disposition quelconque de la présente décision et ne le leur interdisent pas.

Article 12

1. Après consultation de la Commission, les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente décision au plus tard le 31 décembre 1987.

2. Les États membres communiquent à la Commission toutes les dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils adoptent en application de la présente décision.

Article 13

1. Avant le 1^{er} novembre 1989, puis tous les deux ans, la Commission publie un rapport sur l'application de la présente décision.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application de la présente décision, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.

3. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application de la présente décision sont couvertes par le secret professionnel.

Article 14

Le Conseil statue sur la révision de la présente décision au plus tard le 30 juin 1990, sur la base d'une proposition de la Commission à présenter avant le 1^{er} novembre 1989.

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 1987.

Par le Conseil

Le président

U. ELLEMANN-JENSEN

ANNEXE I

Compagnies aériennes visées à l'article 2 point f) sous ii)

Les compagnies aériennes indiquées ci-après répondent aux critères énoncés à l'article 2 point f) sous ii) aussi longtemps qu'elles sont agréées en tant que compagnies aériennes nationales par l'État membre qui les agréé en tant que telles à la date d'adoption de la présente directive:

- Scandinavian Airlines System
- Britannia Airways
- Monarch Airlines.

ANNEXE II

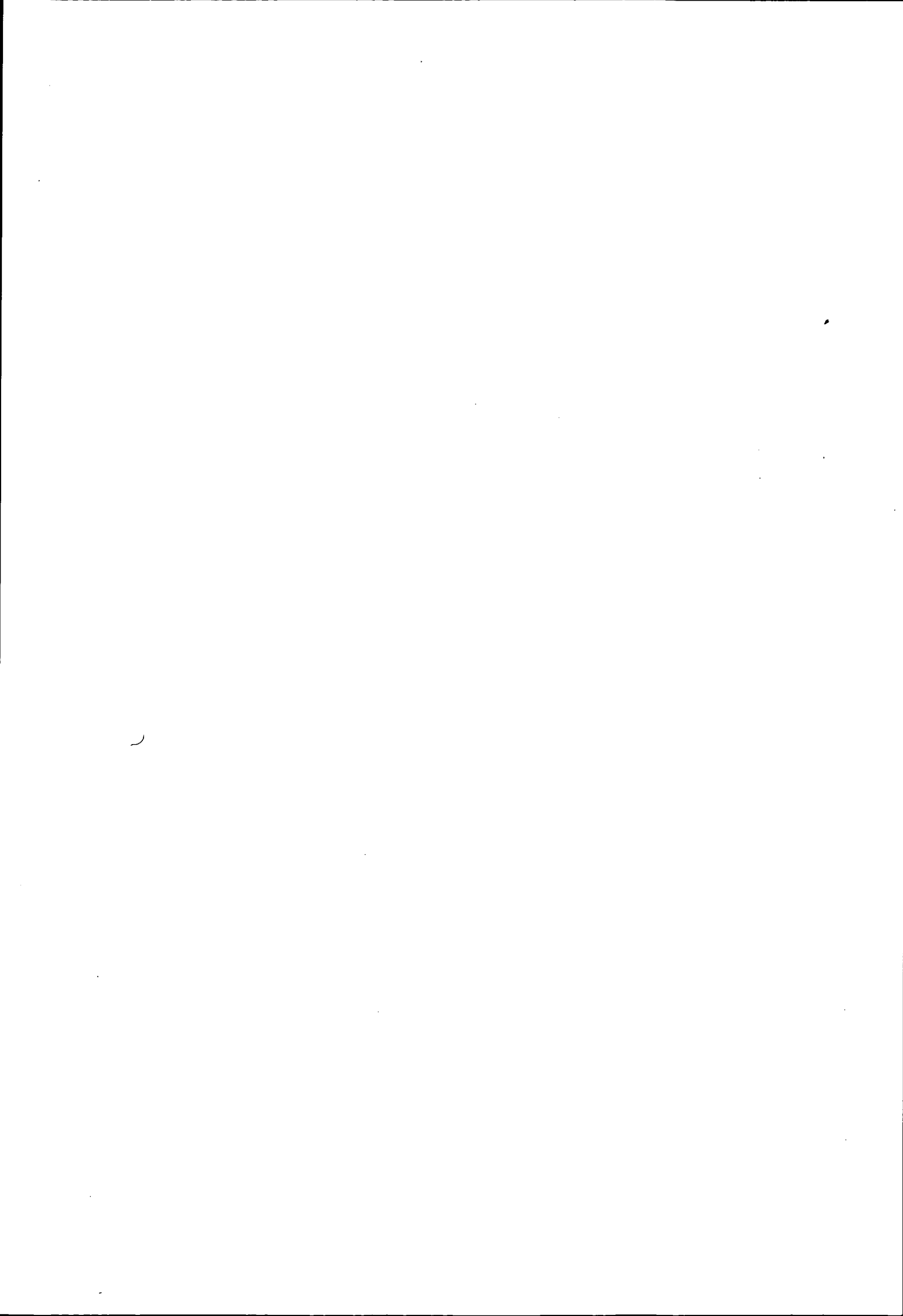
Liste des catégories d'aéroports

<i>Catégorie 1</i>	BELGIQUE:	Bruxelles-Zaventem
	DANEMARK:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
	ALLEMAGNE:	Francfort/Rhin-Main, Dusseldorf-Lohausen, Munich-Riem
	ESPAGNE:	Palma-Majorque, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas
	GRÈCE:	Athènes-Hellenikon, Salonique-Micra
	FRANCE:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
	IRLANDE:	Dublin
	ITALIE:	Rome-Fiumicino/Ciampino, Milan-Linate/Malpensa
	PAYS-BAS:	Amsterdam-Schiphol
	PORTUGAL:	Lisbonne, Faro
	ROYAUME-UNI:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
<i>Catégorie 2</i>	ALLEMAGNE:	Hambourg-Fuhlsbüttel, Stuttgart-Echterdingen, Cologne/Bonn
	ESPAGNE:	Tenerife-Sur, Barcelone, Ibiza, Alicante, Gérone
	FRANCE:	Marseille-Marignane, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas, Bâle-Mulhouse
	IRLANDE:	Shannon
	ITALIE:	Naples-Capodichino, Venise-Tessera, Catania- Fontanarossa
	LUXEMBOURG:	Luxembourg-Findel
	PORTUGAL:	Funchal, Porto
	ROYAUME-UNI:	Manchester-Ringway, Birmingham-Edndon, Glasgow-Abbotsinch
<i>Catégorie 3</i>	Tous les autres aéroports officiellement ouverts aux services internationaux réguliers.	

Communication du gouvernement de la république fédérale d'Allemagne

Le Conseil a reçu la communication suivante du gouvernement de la république fédérale d'Allemagne:

Lors du dépôt des instruments de ratification des traités instituant les Communautés européennes, la république fédérale d'Allemagne a déclaré que ces traités s'appliquaient également au land de Berlin. Elle a déclaré en même temps que les droits et responsabilités de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique ne s'en trouvaient pas affectés en ce qui concerne Berlin. Compte tenu du fait que l'aviation civile fait partie des domaines pour lesquels les États précités se sont expressément réservés des compétences à Berlin, et après consultation des gouvernements de ces États, le gouvernement fédéral fait savoir que la directive du Conseil sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres et la décision du Conseil concernant la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres ne concernent pas le land de Berlin et que, de même, le règlement du Conseil déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens ainsi que le règlement du Conseil concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens ne sont pas applicables dans le land de Berlin.



PRIX : 100 Francs