

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουλίου 1995

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου
(Swissair/Sabena)

*(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)*

(95/404/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 της 23ης Ιουλίου 1992 του Συμβουλίου περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 5,

την αίτηση της βελγικής κυβέρνησης,

Εκτιμώντας:

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

I

Στις 4 Μαΐου 1995 συνάφθηκε συμφωνία μεταξύ του βελγικού κράτους και της «Swissair Société anonyme Suisse pour la Navigation aérienne (Swissair)» σύμφωνα με την οποία η Swissair θα αποκτήσει το 49,5 % του μετοχικού κεφαλαίου του βελγικού αερομεταφορέα Sabena SA (Sabena). Η συμφωνία ορίζει λεπτομερώς τους όρους και τις προϋποθέσεις της αγοράς αυτής καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών στη διαχείριση της Sabena.

Με επιστολή της 12ης Μαΐου 1995, που καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 18 Μαΐου, η βελγική κυβέρνηση ζήτησε από την Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, να εξετάσει κατά πόσον η

Sabena ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, και ιδίως όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο του αερομεταφορέα, βάσει της προαναφερθείσας συμφωνίας και να εκδώσει απόφαση σχετικά με το θέμα αυτό. Η επιστολή συνοδεύεται από τεχνικό υπόμνημα και αντίγραφα της συμφωνίας με τη Swissair και των παραρτημάτων της, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων του νέου καταστατικού της Sabena και μιας συμφωνίας συνεργασίας η οποία επρόκειτο να συναφθεί μεταξύ των δύο αερομεταφορέων.

Με περαιτέρω επιστολή της 15ης Ιουνίου 1995, που καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 16 Ιουνίου, η βελγική κυβέρνηση πληροφόρησε την Επιτροπή ότι τα μέρη υπέγραψαν συμπληρωματική συμφωνία στις 12 Ιουνίου 1995 η οποία τροποποιεί ορισμένα σημεία της συμφωνίας της 4ης Μαΐου και του σχεδίου της συμφωνίας συνεργασίας.

Η περιγραφή της συνολικής πράξης που παρατίθεται στη συνέχεια, μεταξύ του βελγικού κράτους, της Swissair και της Sabena, στηρίζεται στις πληροφορίες που υπήρχαν στις δύο επιστολές της 12ης Μαΐου και της 15ης Ιουνίου 1995 καθώς και στα παραρτήματά τους.

II

Η Sabena είναι ανώνυμη εταιρεία (société anonyme) σύμφωνα με τη βελγική νομοθεσία και έχει την έδρα της στις Βρυξέλλες. Υπόκειται εξ ολοκλήρου στη γενική βελγική νομοθεσία για το δικαίωμα των εταιρειών. Στόχος της εταιρείας, όπως προσδιορίζεται στο νέο καταστατικό της, είναι η παροχή εσωτερικών και διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών καθώς και η άσκηση άλλων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.

Η κατανομή του μετοχικού κεφαλαίου της Sabena έχει ως εξής: το βελγικό κράτος κατέχει ποσοστό 61,6%, είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω της Société fédérale d'Investissement (ΣΦΙ), η οποία είναι δημόσια εταιρεία χαρτοφυλακίου. Η Air France κατέχει ποσοστό 37,49% μέσω της θυγατρικής της FINACTA. Το υπόλοιπο 0,9% κατέχεται από θεσμικούς επενδυτές του Βελγίου καθώς και, σε ελάχιστο ποσοστό, από παλαιούς και σημερινούς υπαλλήλους της εταιρείας.

Η συμφωνία μεταξύ της Swissair και του βελγικού κράτους της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει τρεις σημαντικές χρηματοοικονομικές πράξεις.

Πρώτον, η SFI θα αγοράσει όλες τις μετοχές της Sabena που κατέχονται επί του παρόντος από τη FINACTA. Η αγορά θα χρηματοδοτηθεί από δάνειο ύψους τεσσάρων δισεκατομμυρίων βελγικών φράγκων που θα χορηγηθεί στην SFI από τη Swissair. Στο δάνειο αυτό προσαρτώνται 691 666 127 ειδικά παραστατικά (warrants) τα οποία, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, θα παρέχουν στη Swissair τη δυνατότητα να αγοράσει πρόσθετες μετοχές της Sabena.

Δεύτερο, το μετοχικό κεφάλαιο της Sabena θα αυξηθεί συνολικά κατά 9,5 δισεκατομμύρια βελγικά φράγκα, εκ των οποίων τα δύο δισεκατομμύρια θα εισφέρουν, με πρωτοδικία του βελγικού κράτους, θεσμικοί επενδυτές του Βελγίου (κατανεμημένα σε 895 323 084 μετοχές), 1,5 δισεκατομμύριο θα εισφέρει η SFI (κατανεμημένο σε 671 492 313 μετοχές) και τα υπόλοιπα έξι δισεκατομμύρια θα εισφέρει η Swissair (κατανεμημένα σε 2 685 969 251 μετοχές). Με την εν λόγω αύξηση του κεφαλαίου, η Swissair θα κατέχει ποσοστό 49,5% των μετοχών της Sabena με δικαίωμα ψήφου και το υπόλοιπο 50,5% θα κατέχεται από άλλα μέρη (που αντιστοιχούν σε 2 740 283 257 μετοχές εκ των οποίων τουλάχιστον 1 834 459 013 μετοχές θα κατέχονται από το βελγικό κράτος και την SFI). Στη συμφωνία προβλέπεται περαιτέρω ότι οι θεσμικοί επενδυτές θα ενεργούν μέσω ενός φορέα ειδικού σκοπού εγκατεστημένου στο Βέλγιο· οι υπήκοοι του Βελγίου θα κατέχουν την πλειοψηφική συμμετοχή του φορέα αυτού και θα ασκούν τον πραγματικό έλεγχο του. Το βελγικό κράτος και η SFI θα συνάψουν συμφωνία μετόχων με αυτό το φορέα ειδικού σκοπού η οποία θα προβλέπει ορισμένες ρυθμίσεις για τη ψηφορορία και αμοιβαία δικαιώματα προαίρεσης όσον αφορά τις μετοχές της Sabena. Οι ρυθμίσεις αυτές θα εξασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, ότι οι κοινές απόψεις του βελγικού κράτους και της SFI θα υπερτερούν σε κάθε περίπτωση έναντι εκείνων των θεσμικών επενδυτών.

Τρίτον, η Swissair θα καταβάλει ένα πρόσθετο ποσό ύψους 0,5 δισεκατομμυρίων βελγικών φράγκων ως αντάλλαγμα για 223 830 770 ειδικά πιστοποιητικά συμμετοχής που θα εκδοθούν από τη Sabena. Τα πιστοποιητικά αυτά θα έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

— δεν θα αποτελούν μέρος του μετοχικού κεφαλαίου της Sabena,

- θα είναι ονομαστικά,
- δεν θα προβλέπουν δικαιώματα ψήφου,
- θα παρέχουν το δικαίωμα στον κάτοχό τους να λάβει το ίδιο μέρος όπως και για τις κοινές μετοχές, το οποίο θα αντιστοιχεί σε ποσοστό τουλάχιστον 5% της τιμής της έκδοσής τους,
- σε περίπτωση εκκαθάρισης, παρέχουν στον κάτοχό τους το δικαίωμα είσπραξης της αρχικής έκδοσης πριν από κάθε εξόφληση των μετοχών που αντιστοιχούν σε μετοχικό κεφάλαιο, αλλά χωρίς καμία συμμετοχή σε τυχόν υπεραξίες εκκαθάρισης.

Και τα δύο μέρη της συμφωνίας έχουν το δικαίωμα, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και με την επιφύλαξη του δικαιώματος προαίρεσης του άλλου μέρους, να πωλήσουν ή εισαγάγουν στο χρηματιστήριο το σύνολο ή μέρος των μετοχών τους στη Sabena. Ωστόσο, η εν λόγω πώληση ή εισαγωγή στο χρηματιστήριο θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι η Sabena προβλέπει ότι οποιαδήποτε μεταβίβαση μετοχών πρέπει να κοινοποιείται στο διοικητικό συμβούλιο του μεταφορέα το οποίο μπορεί από πλευράς του να αντιταχθεί στη μεταβίβαση αυτή αν θίγονται οι εν λόγω απαιτήσεις.

III

Παράλληλα με την εφαρμογή των πράξεων που περιγράφηκαν στο προηγούμενο τμήμα, η Sabena θα διακόψει τις διαρθρωτικές σχέσεις της με την Air France που απορρέουν από το «protocole d'accord» της 10ης Απριλίου 1992 και η διαχείριση και η διοίκησή της θα ανατεθεί αμέσως στα μέρη της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995 σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται κατωτέρω.

Στη γενική συνέλευση των μετόχων της Sabena, τα δικαιώματα ψήφου αντιστοιχούν στο ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου που κατέχεται από κάθε μέρος. Η συνέλευση των μετόχων αποφασίζει, με πλειοψηφία 75% των ψήφων που εκπροσωπούνται στη συνέλευση, σχετικά με οποιαδήποτε τροποποιήσεις του καταστατικού της εταιρείας (συμπεριλαμβανομένων μεταβολών της νομικής μορφής της και των εταιρικών σκοπών), για οποιαδήποτε αύξηση ή μείωση του εταιρικού κεφαλαίου της καθώς και για τυχόν εκκαθάριση, συγχώνευση ή διάσπαση της εταιρείας. Επιπλέον, η γενική συνέλευση των μετόχων έχει το δικαίωμα να αποφασίσει, με απλή πλειοψηφία για τα εξής θέματα:

- τη διανομή μερισμάτων,
- την έγκριση των ετήσιων λογαριασμών της εταιρείας,
- το διορισμό και την ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών,
- την απαλλαγή των μελών του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών,
- οποιοδήποτε άλλο θέμα παραπέμπεται στη συνέλευση από το διοικητικό συμβούλιο λόγω σύγκρουσης συμφερόντων τουλάχιστον τριών μελών του διοικητικού συμβουλίου.

Τόσο η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 όσο και το νέο καταστατικό της Sabena προβλέπουν ότι σε οποιαδήποτε γενική συνέλευση των μετόχων, το σύνολο των ψήφων μετόχων που δεν έχουν την υπηκοότητα κράτους μέλους της Κοινότητας (ή εξομοιούμενη υπηκοότητα), ή που βρίσκονται υπό τον έλεγχο προσώπων που δεν ικανοποιούν από το κριτήριο της υπηκοότητας, θα υπολογίζονται πάντοτε ως ποσοστό χαμηλότερο του 50 % του συνολικού αριθμού των ψήφων.

Με την επιφύλαξη των εξουσιών που ανατίθενται στη γενική συνέλευση των μετόχων, το διοικητικό συμβούλιο είναι επιφορτισμένο με τη διαχείριση της εταιρείας και τον προσδιορισμό της γενικής πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων σε θέματα στρατηγικού χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα για την κατάρτιση του επιχειρηματικού προγράμματος και του ετησίου προϋπολογισμού, τις σημαντικές αποφάσεις όσον αφορά το στόλο και τις σημαντικές μεταβολές της διαμόρφωσης του δικτύου. Το διοικητικό συμβούλιο αναθέτει την καθημερινή διαχείριση σε έναν γενικό διευθυντή («chief executive officer», εφεξής CEO), αλλά η ανάθεση αυτής της αρμοδιότητας δεν θίγει τις γενικές διαχειριστικές εξουσίες του διοικητικού συμβουλίου το οποίο, κατά συνέπεια, έχει την τελική ευθύνη των αποφάσεων. Τα μέρη τηρούν, συνεπώς, τους γενικούς κανόνες που προβλέπονται στη βελγική νομοθεσία περί δικαιίων των εταιρειών.

Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από δώδεκα μέλη, συμπεριλαμβανομένου του προέδρου, τα οποία λαμβάνουν όλες τις αποφάσεις με απλή ψηφοφορία (με την προϋπόθεση ότι είναι παρόντα ή εκπροσωπούνται τουλάχιστον έξι μέλη). Κανένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου δεν θα έχει υπερισχύουσα ψήφο. Ο διορισμός και η ανάκλησή τους από τη γενική συνέλευση των μετόχων διέπεται από τους εξής κανόνες που προβλέπονται στη συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995:

- πέντε μέλη του διοικητικού συμβουλίου διορίζονται βάσει προτάσεως της Swissair,
- έξι μέλη του διοικητικού συμβουλίου διορίζονται βάσει προτάσεως των βέλγων μετόχων,
- ο πρόεδρος διορίζεται βάσει κοινής προτάσεως που υποβάλλεται και από τις δύο ομάδες μετόχων. Στην περίπτωση που δεν μπορεί να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των μερών για κοινή πρόταση εντός ενός προκαθορισμένου χρονικού ορίου, υπερισχύει η πρόταση της Swissair. Ωστόσο, αντίθετα με τις δύο προηγούμενες ομάδες των μελών του διοικητικού συμβουλίου, η γενική συνέλευση των μετόχων είναι ελεύθερη να αποδεχθεί ή να απορρίψει την πρόταση αυτή,
- οποιοδήποτε μέλος του διοικητικού συμβουλίου εκτός από τον πρόεδρο μπορεί να ανακληθεί κατόπιν αιτήσεως των μετόχων προτάσει των οποίων διορίστηκε, εκτός εάν στην ανάκληση αυτή αντιτίθεται η πλειοψηφία του 75 % των ψήφων κατά τη γενική συνέλευση των μετόχων,
- ο πρόεδρος μπορεί να ανακληθεί οποτεδήποτε από τη γενική συνέλευση που αποφασίζει με πλειοψηφία των ψήφων.

Η συμφωνία προβλέπει περαιτέρω ότι τουλάχιστον ο πρόεδρος και τα έξι μέλη που διορίζονται βάσει προτάσεως των

βέλγων μετόχων θα έχουν τη υπηκοότητα ενός κράτους μέλους ή εξομοιούμενη υπηκοότητα, έτσι ώστε να είναι η Sabena σε θέση να διατηρήσει την ιδιότητά της ως βελγικού αερομεταφορέα στο πλαίσιο της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και των διμερών συμφωνιών: αεροπορικών υπηρεσιών του Βελγίου.

Στην περίπτωση που ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου ανακαλείται ή παύει να ασκεί τα καθήκοντά του για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ο αντικαταστάτης του εκλέγεται προσωρινά από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου προτάσει της αντίστοιχης ομάδας των μετόχων μέχρι την οριστική εκλογή του από τη γενική συνέλευση των μετόχων. Ωστόσο, η εκλογή νέου προέδρου από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο βάσει κοινής προτάσεως και των δύο ομάδων μετόχων. Η βελγική κυβέρνηση ανέφερε στην επιστολή της της 12ης Μαΐου 1995, ότι αν δεν μπορεί να επιτευχθεί συμφωνία για μία τέτοια κοινή πρόταση, η θέση του προέδρου δεν μπορεί να καλυφθεί με εκλογή από τα ήδη υπάρχοντα μέλη και συνεπώς θα πρέπει να μείνει προσωρινά κενή.

Όπως προαναφέρθηκε ήδη ανωτέρω, η καθημερινή διαχείριση της εταιρείας ανατίθεται σε ένα γενικό διευθυντή (CEO) ο οποίος, κατά τη διάρκεια της συμπληρωματικής συμφωνίας της 12ης Ιουνίου 1995, θα διορίζεται και θα ανακαλείται από το διοικητικό συμβούλιο, που θα αποφασίζει με απλή πλειοψηφία, βάσει κοινής προτάσεως, που θα υποβάλλεται πρώτον, από την πλειοψηφία του προέδρου και των έξι μελών του διοικητικού συμβουλίου που διορίζονται βάσει προτάσεως των βέλγων μετόχων και, δεύτερον, την πλειοψηφία των πέντε μελών του διοικητικού συμβουλίου που διορίζονται βάσει προτάσεως της Swissair. Βάσει της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995, η θητεία του CEO μπορεί να συνδυαστεί με εκείνη του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου εφόσον υπάρχει συμφωνία των μερών. Η βελγική κυβέρνηση αναφέρει στην επιστολή της της 12ης Μαΐου 1995 ότι «δεν σκοπεύει να επιτρέψει αυτό το συνδυασμό των καθηκόντων στις περιπτώσεις που αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να συγκεντρωθεί η επιρροή της διαχείρισης στα χέρια ενός προσώπου που έχει διοριστεί από τη Swissair».

Το διοικητικό συμβούλιο θα έχει επίσης την ευθύνη του διορισμού και της ανάκλησης του οικονομικού διευθυντή και άλλων διοικητικών στελεχών. Οι διορισμοί αυτοί θα πραγματοποιούνται μετά από την πρόταση του CEO ή, στην περίπτωση του οικονομικού διευθυντή, της Swissair.

IV

Η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 καθορίζει επίσης ορισμένες βασικές αρχές για τη διαχείριση της Sabena, οι οποίες προβλέπουν, μεταξύ άλλων, ότι η εταιρεία θα λειτουργεί «ως κερδοσκοπική και ανταγωνιστική αεροπορική εταιρεία με υψηλές απαιτήσεις ποιότητας» και ότι θα συνεργάζεται στενά με τη Swissair. Για το σκοπό αυτό, οι δύο εταιρείες θα συνάψουν συμφωνία συνεργασίας το σχέδιο της οποίας έχει ήδη καταρτιστεί και η οποία προβλέπει κυρίως τα εξής:

- τη δημιουργία κοινών διαδικασιών προγραμματισμού και ελέγχου με βάση τα πρότυπα που έχει αναπτύξει η Swissair, καθώς και τη θέσπιση κοινών μονάδων προγραμματισμού σε τομείς όπως είναι οι επενδύσεις σε αεροσκάφη και η ανάπτυξη δικτύου δρομολογίων,
- τη θέσπιση κοινών μονάδων για τη διαχείριση του συστήματος που θα είναι επιφορτισμένες με το σχεδιασμό, την επιλογή και την εμπορία των προϊόντων των δύο αερομεταφορέων καθώς και τη συνολική αποδοτικότητα του δικτύου,
- την ανάθεση, εντός του πλαισίου αυτού, της ευθύνης για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των γραμμών για δύο ζώνες εξυπηρέτησης (Αφρική και Ευρώπη προς και από το Βέλγιο) στη Sabena και για τις υπόλοιπες ζώνες εξυπηρέτησης στη Swissair, ενώ οι αρμοδιότητες αυτές θα ασκούνται σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες που έχει καθορίσει η Swissair,
- το συνδυασμό ορισμένων τμημάτων των δραστηριοτήτων και των δύο μερών στους τομείς των προγραμμάτων μάρκετινγκ, των συστημάτων κρατήσεων και της οργάνωσης πωλήσεων.

Συγχρόνως όμως, ορισμένες ρήτρες του σχεδίου της συμφωνίας συνεργασίας προβλέπουν ρητά ότι κάθε αερομεταφορέας θα διατηρήσει τις ευθύνες για τη λειτουργία του στο πλαίσιο των κοινών διαδικασιών προγραμματισμού και ελέγχου και ότι οι κοινές μονάδες θα υποβάλλουν τα αποτελέσματα των εργασιών τους στο διοικητικό συμβούλιο του αντίστοιχου αερομεταφορέα για τη χορήγηση προηγούμενης έγκρισης. Ειδικότερα, ορίζεται ότι οι κοινές λειτουργίες διαχείρισης του συστήματος δεν συνεπάγονται τον περιορισμό της ευθύνης του κάθε αερομεταφορέα όσον αφορά τα δικά του χρηματοοικονομικά αποτελέσματα, τη μεταβίβαση της εξουσίας λήψης αποφάσεων, ή την κατανομή της εκμετάλλευσης των ζωνών εξυπηρέτησης μεταξύ των αερομεταφορέων. Στη επιστολή της 12ης Μαΐου 1995, η βελγική κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το σχέδιο συμφωνίας αφορά κατά κύριο λόγο τις διαδικασίες συνεργασίας σε επίπεδο προγραμματισμού και διαχείρισης, ενώ η λήψη των σημαντικών αποφάσεων επαφίεται στο διοικητικό συμβούλιο του κάθε αερομεταφορέα.

Η συμφωνία συνεργασίας πρόκειται να συναφθεί για μία αρχική περίοδο δέκα ετών και, εφόσον δεν καταγγελθεί από το ένα ή το άλλο μέρος, θα παρατείνεται αυτόματα για περιόδους πενταετούς διάρκειας. Οι ρήτρες της συμφωνίας σχετικά με την εφαρμογή των κοινών διαδικασιών προγραμματισμού και ελέγχου, καθώς και σχετικά με τα κριτήρια και τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των ζωνών εξυπηρέτησης, θα επανεξετάζονται από τα μέρη τουλάχιστον κάθε τρία χρόνια έτσι ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα των δύο αερομεταφορέων.

V

Επιπλέον, η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει δύο διαφορετικά σενάρια για τις μελλοντικές μεταβολές της διάρθρωσης των συμμετοχών στη Sabena, που δεν καλύπτονται από δικαιώματα πώλησης που αναφέρθηκαν στο τμήμα II ανωτέρω.

Πρώτον, το βελγικό κράτος έχει το δικαίωμα να αγοράσει όλες τις μετοχές που κατέχονται από τη Swissair σε περίπτωση που δλάπτονται ουσιαστικά τα γενικά της συμφέροντα και δεν μπορούν να βρεθούν λύσεις για την αντιμετώπιση της κατάστασης εντός προθεσμίας έξι μηνών. Πριν από τα τέλη του 1998, η τιμή που θα καταβληθεί για τις μετοχές αυτές θα ισούται με εκείνη που καταβλήθηκε αρχικά από τη Swissair προσαυξημένη με ένα ορισμένο επιτόκιο. Μετά την ημερομηνία αυτή, η τιμή θα προσδιορισθεί από διεθνή τράπεζα επενδύσεων που θα διοριστεί με κοινή συμφωνία των μερών.

Δεύτερον, η Swissair έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στη Sabena κάνοντας χρήση όλων των ειδικών παραστατικών που προσαρτώνται στο δάνειο που έχει χορηγηθεί στην SFI και, εφόσον απαιτείται, απαιτώντας από το βελγικό κράτος και την SFI να πωλήσουν τμήματα των μετοχών τους και/ή να μη συμμετέχουν σε οποιαδήποτε νέα αύξηση του κεφαλαίου της Sabena. Ωστόσο, η ενδεχόμενη άσκηση του δικαιώματος αυτού προϋποθέτει την έναρξη ισχύος μιας συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετίας ή τη μονομερή τροποποίηση των ισχυόντων κοινοτικών κανόνων οι οποίοι θα επέτρεπαν την πραγματοποίηση μιας τέτοιας πράξης χωρίς η Sabena να απωλέσει το καθεστώς της ως κοινοτικού αερομεταφορέα βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Επιπλέον, το δικαίωμα αυτό δεν μπορεί να ασκηθεί πριν από το έτος 2000 και θα μπορούσε να συνεπάγεται, εφόσον ζητηθεί από το βελγικό κράτος, την αναγκαία διάσπαση της Sabena έτσι ώστε να μπορέσει να διατηρήσει την ιδιότητά της ως αναγνωρισμένου αερομεταφορέα στο πλαίσιο οποιωνδήποτε συμβάσεων παροχής αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες. Λόγω των συνθηκών αυτών και της αμοιβαιότητας που συνεπάγονται, η βελγική κυβέρνηση έχει την άποψη ότι τα δικαιώματα της Swissair για την απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής δεν πρέπει επί του παρόντος να θεωρηθεί ότι επηρεάζουν τη διαχείριση της Sabena, και, συνεπώς, δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αίτησης της κυβέρνησης.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμπληρωματική συμφωνία της 12ης Ιουνίου 1995 η οποία προσαρτάται στη συμφωνία της 4ης Μαΐου θα πάψει να ισχύει αυτομάτως, στην περίπτωση που, λόγω μεταβολών του κανονιστικού πλαισίου, οι διατάξεις της δεν είναι πλέον απαραίτητες για να εξασφαλιστεί το καθεστώς της Sabena ως κοινοτικού αερομεταφορέα βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

VI

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 αποτελεί μαζί με τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92⁽¹⁾ και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92⁽²⁾ αναπόσπαστο μέρος της τρίτης δέσμης μέτρων της 23ης Ιουλίου 1992 με τα οποία εγκαθιδρύεται η εσωτερική αγορά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Αφενός, το άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 προβλέπει ότι δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών αν δεν της έχει χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης. Παράλληλα, η εν λόγω άδεια χορηγείται και μπορεί να διατηρηθεί εφόσον η σχετική επιχείρηση συμμορφώνεται με τους κανόνες που ορίζονται στον κανονισμό. Αφετέρου, οι αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με τους κανόνες αυτούς, έχουν δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης σε όλες τις ενδοκοινοτικές γραμμές βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 βλέπε απόφαση 93/347/ΕΟΚ της Επιτροπής (Viva air)⁽³⁾.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, δυνάμει της απόφασης αριθ. 7/94 της Μεικτής Επιτροπής ΕΟΧ⁽⁴⁾, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας ΕΟΧ από την 1η Ιουλίου 1994. Συνεπώς, για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού, τα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ που συμμετέχουν στη συμφωνία ΕΟΧ (και οι υπήκοοί τους) εξομοιώνονται με τα κράτη μέλη της Κοινότητας (και τους υπηκόους τους).

Κατά συνέπεια, η παρούσα υπόθεση πρέπει να εκτιμηθεί με βάση το ανωτέρω πλαίσιο.

VII

Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 προβλέπει τέσσερις ουσιώδεις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληροί ο κάτοχος μιας άδειας εκμετάλλευσης:

- ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων του και η τυχόν καταχωρημένη έδρα του πρέπει να βρίσκονται στο κράτος μέλος που εκδίδει την άδεια,
- η κύρια δραστηριότητά του πρέπει να είναι είτε μόνο οι αεροπορικές μεταφορές είτε οι αεροπορικές μεταφορές, σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών,
- την κυριότητα της σχετικής επιχείρησης απευθείας ή μέσω της κατοχής της πλειοψηφίας των μετοχών, πρέπει να έχουν και να εξακολουθούν να έχουν κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών,
- τα εν λόγω κράτη μέλη ή υπήκοοι πρέπει να ελέγχουν την επιχείρηση αυτή κατά τρόπο πραγματικό και διαρκή.

Η εξακρίβωση της τήρησης των ανωτέρω απαιτήσεων του άρθρου 4 από τις επιμέρους επιχειρήσεις εναπόκειται καταρχήν στις εθνικές αρχές που χορηγούν την άδεια εκμετάλλευσης. Ωστόσο, η παράγραφος 5 του άρθρου αυτού προβλέπει ότι η Επιτροπή, έπειτα από αίτηση κράτους

μέλους, εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές και, εάν χρειάζεται, λαμβάνει απόφαση.

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι οιοδήποτε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένου εκείνου που έχει την ευθύνη για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης στη σχετική επιχείρηση, μπορεί να υποβάλει αίτηση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 5. Για τους σκοπούς της διάταξης αυτής, η επιστολή της 12ης Μαΐου 1995 της βελγικής κυβέρνησης θα πρέπει να θεωρηθεί ως αίτηση ενός κράτους μέλους, η οποία υποχρεώνει την Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσον η Sabena ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του άρθρου 4 βάσει της συμφωνίας μεταξύ του βελγικού κράτους και της Swissair της 4ης Μαΐου 1995. Η εξέταση αυτή δεν μπορεί να αφορά την ανάλυση του δικαιώματος που παρέχεται στη Swissair να αποκτήσει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου, δεδομένου ότι η άσκηση του δικαιώματος αυτού προϋποθέτει ρητά τη μεταβολή του κανονιστικού πλαισίου το οποίο θα επέτρεπε στη Swissair να αποκτήσει πλειοψηφική συμμετοχή στη Sabena και τον ουσιαστικό έλεγχό της. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να στηριχθεί στο κείμενο της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995 όπως τροποποιήθηκε από τη συμπληρωματική συμφωνία της 12ης Ιουνίου 1995 και δεν θα ληφθεί υπόψη η ενδεχόμενη αδυναμία εκτελέσεως της συμπληρωματικής αυτής συμφωνίας.

Πρέπει να σημειωθεί περαιτέρω ότι η πράξη που προβλέπεται στη συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 έχει αξιόλογο μέγεθος και, συνεπώς, θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 δεν έχουν ακόμη αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας, είτε από την Επιτροπή είτε από το Δικαστήριο. Λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις αυτές καθώς και την ιδιαίτερη σημασία της ομοιόμορφης εφαρμογής του άρθρου 4 για την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαία η έκδοση απόφασης στην παρούσα υπόθεση.

VIII

Καταρχήν, η Sabena θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις σχετικά με τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων της και την κύρια δραστηριότητά της που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Πρέπει να σημειωθεί σχετικά ότι, βάσει της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995, η Sabena θα παραμείνει μία χωριστή νομική οντότητα, η καταχωρημένη και διοικητική έδρα της οποίας θα βρίσκεται στο Βέλγιο. Εξάλλου, σύμφωνα με το νέο καταστατικό της Sabena, στόχος της εταιρείας θα είναι η παροχή εσωτερικών και διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών καθώς και οιοποδήποτε άλλων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις αεροπορικές μεταφορές. Η Επιτροπή συνάγει συνεπώς ότι η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995, δεν επηρεάζει την τήρηση των δύο αυτών υποχρεώσεων από μέρους της Sabena.

IX

Δεύτερον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξακριβώσει κατά πόσον η Sabena ανταποκρίνεται στην απαίτηση περί της κατοχής της πλειοψηφικής συμμετοχής και της άσκησης του πραγματικού ελέγχου της εταιρείας από κράτη μέλη και/ή υπηκόους των κρατών μελών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

(¹) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

(²) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 15.

(³) ΕΕ αριθ. L 140 της 11. 6. 1993, σ. 51.

(⁴) ΕΕ αριθ. L 160 της 28. 6. 1994, σ. 1.

Αυτές οι απαιτήσεις σχετικά με την κατοχή της πλειοψηφίας των μετοχών και τον πραγματικό έλεγχο, αντικατοπτρίζουν, σε επίπεδο Κοινότητας, τους περιορισμούς που επιβάλλουν κατά παράδοση στους αερομεταφορείς οι διεθνείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών. Σήμερα, ο βασικός σκοπός των περιορισμών αυτών, οι οποίοι αρχικά δικαιολογούντο για λόγους εθνικής ασφάλειας, είναι να εξασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα κυκλοφορίας που παρέχονται αμοιβαία στο πλαίσιο τέτοιων συμφωνιών θα χρησιμοποιηθούν πράγματι υπέρ των μερών που συμμετέχουν στις εν λόγω συμφωνίες και ότι δεν θα τα εκμεταλλευθούν, είτε άμεσα είτε μέσω θυγατρικών, εταιρείες τρίτων χωρών. Επιπλέον, με τους περιορισμούς αυτούς εμποδίζονται εταιρείες από τρίτες χώρες να παρέχουν υπηρεσίες αποκλειστικά στο εσωτερικό ενός κράτους ή μιας ομάδας κρατών μέσω θυγατρικών που είναι εγκατεστημένες στο εν λόγω κράτος ή την ομάδα κρατών. Η Επιτροπή θεωρεί συνεπώς ότι οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 θα πρέπει να εφαρμοστούν με βάση την ίδια οπτική γωνία. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να ληφθεί ιδίως υπόψη ο συνολικός στόχος της διαφύλαξης των συμφερόντων της κοινοτικής βιομηχανίας αεροπορικών μεταφορών. Αυτό σημαίνει ιδίως ότι δεν θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα σε εταιρείες τρίτων χωρών να επωφεληθούν πλήρως, σε μονομερή βάση, από την ελευθέρωση της κοινοτικής εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών. Με άλλα λόγια, οι εταιρείες αυτές μπορούν να επωφελούνται από την εσωτερική αγορά μέσω των συμμετοχών τους μόνον εντός των περιορισμών περί της κυριότητας και του ελέγχου που θεσπίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Οι δύο απαιτήσεις περί πλειοψηφικής συμμετοχής και πραγματικού ελέγχου θα εξεταστούν χωριστά στη συνέχεια λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

X

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η υποχρέωση της πλειοψηφικής συμμετοχής εκπληρώνεται αν 50 % του κεφαλαίου του υπό εξέταση αερομεταφορέα (συν μία μετοχή) ανήκει σε κράτη μέλη και/ή υπηκόους κρατών μελών. Οι υπόλοιπες μετοχές μπορούν πράγματι να ευρίσκονται στην κατοχή ενός ή περισσότερων επενδυτών από τρίτες χώρες και η συμμετοχή αυτή καθαυτή δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ασυμβίβαστη με το άρθρο 4 παράγραφος 2. Εντούτοις, θα πρέπει να τονιστεί ότι τόσο το ποσοστό συμμετοχής επενδυτών από τρίτες χώρες όσο και η κατανομή των μετοχών στο πλαίσιο κάθε ομάδας μετόχων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσο εκπληρώνεται η υποχρέωση του πραγματικού ελέγχου την οποία προβλέπει το ίδιο άρθρο.

Η Επιτροπή πιστεύει επίσης ότι το άρθρο 4 παράγραφος 2 αναφέρεται στην κυριότητα της επιχείρησης, η οποία στηρίζεται κυρίως στην έννοια των ιδίων κεφαλαίων. Οι κάτοχοι των κεφαλαίων αυτών έχουν κανονικά το δικαίωμα να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων που αφορούν τη διαχείριση της επιχείρησης καθώς και στο υπόλοιπο των κερδών της ή, σε περίπτωση εκκαθάρισης, στα εναπομένοντα στοιχεία του ενεργητικού της επιχείρη-

σης μετά την εξόφληση όλων των υπόλοιπων οφειλών βλέπε απόφαση αριθ. 94/653/EOK της Επιτροπής της 27ης Ιουλίου 1994 σχετικά με την κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου της Air France, (1). Οι όροι με τους οποίους μπορούν να ασκηθούν τα δικαιώματα αυτά είναι φυσικά δυνατόν να ποικίλουν ανάλογα με τη συμφωνία των μερών. Συνεπώς, η απόψη στο ερώτημα κατά πόσο μια ειδική μορφή κεφαλαίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ίδιο κεφάλαιο και να ληφθεί υπόψη στην έννοια της κυριότητας κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 μπορεί να δοθεί μόνον μετά την εξέταση κάθε περίπτωσης χωριστά και αφού ληφθούν υπόψη όλα τα σχετικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των ενδεχόμενων συνεπειών για την εκπλήρωση της υποχρέωσης του πραγματικού ελέγχου. Εντούτοις, αν το κεφάλαιο δεν εξασφαλίζει στους κατόχους του, σε ικανοποιητικό βαθμό, κανένα από τα δύο προαναφερθέντα δικαιώματα, δεν θα πρέπει, κατά γενικό κανόνα, να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό της κυριότητας σε μία επιχείρηση.

Στην προκειμένη περίπτωση, η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει χρηματοοικονομικές πράξεις που θα έχουν ως αποτέλεσμα να περιέλθουν 2 658 969 251 μετοχές, δηλαδή ποσοστό 49,5 % των μετοχών με δικαίωμα ψήφου της Sabena, στη Swissair η οποία, για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 πρέπει να θεωρηθεί ως εταιρεία τρίτης χώρας. Η Swissair υπόκειται και η ίδια, δυνάμει της ισχύουσας ελβετικής νομοθεσίας, σε περιορισμούς όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο. Οι υπόλοιπες 2 740 283 257 μετοχές, δηλαδή 50,5 % των μετοχών με δικαίωμα ψήφου της Sabena, θα περιέλθουν στην κατοχή του βελγικού κράτους, της SFI, βέλγων θεσμικών επενδυτών και πρώην ή σημερινών υπαλλήλων της εταιρείας. Από τις μετοχές αυτές, τουλάχιστον 2 729 782 097 μετοχές — και συνεπώς περισσότερο από 50 % του συνόλου των μετοχών με δικαίωμα ψήφου — θα περιέλθουν στην κατοχή του βελγικού κράτους, της SFI και των θεσμικών επενδυτών που συμμετέχουν στην αύξηση κεφαλαίου.

Η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει επίσης ότι η Swissair θα λάβει 223 830 770 ειδικά πιστοποιητικά συμμετοχής ως αντάλλαγμα πρόσθετης εισφοράς ύψους 0,5 δισεκατομμυρίου βελγικών φράγκων σε μη διανεμόμενο αποθεματικό της Sabena. Εντούτοις, τα πιστοποιητικά αυτά δεν θα συνοδεύονται από δικαίωμα ψήφου ούτε θα εξασφαλίζουν στον κάτοχό τους μερίδιο στα εναπομένοντα στοιχεία του ενεργητικού της εταιρείας σε περίπτωση εκκαθάρισής της. Αντίθετα, στην περίπτωση αυτή θα μπορούσαν να εξοφληθούν στην αρχική τιμή έκδοσής τους, πριν από την εξόφληση του μετοχικού κεφαλαίου. Επιπλέον, τα πιστοποιητικά αυτά εξασφαλίζουν κατά γενικό κανόνα απόδοση τουλάχιστον 5 % επί της τιμής εκδόσεώς τους και, συνεπώς, αποκλείουν κάθε χρηματοοικονομικό κίνδυνο για τον κάτοχό τους. Συνεπώς, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα εν λόγω πιστοποιητικά συμμετοχής αποτελούν δανειακό και όχι μετοχικό κεφάλαιο και ως εκ τούτου δεν θα πρέπει να προστεθούν στις μετοχές της Sabena με δικαίωμα ψήφου όταν γίνεται η εκτίμηση ως προς την κυριότητα επί της εταιρείας δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2.

(1) ΕΕ αριθ. L 254, 30. 9. 1994, σ. 73 (στη σ. 84).

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί στο πλαίσιο αυτό ότι η Swissair θα λάβει 691 666 127 ειδικά παραστατικά ως αντάλλαγμα του δανείου που πρόκειται να χορηγήσει στην SFI. Τα παραστατικά αυτά θα εξασφαλίζουν στον κάτοχό τους το δικαίωμα να αγοράσει στη συνέχεια και άλλες μετοχές της Sabena. Εντούτοις, η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει ρητά ότι εκτός από την περίπτωση αλλαγής του ρυθμιστικού πλαισίου ώστε να επιτραπεί στη Swissair να αποκτήσει την πλειοψηφική συμμετοχή και τον πραγματικό έλεγχο της Sabena, η Swissair δεν μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματα που της προσφέρουν τα παραστατικά αυτά για να αυξήσει τη συμμετοχή της στην Sabena πάνω από το αρχικά προβλεπόμενο επίπεδο του 49,5%. Έτσι, η άσκηση των δικαιωμάτων που αντιστοιχούν στα παραστατικά αυτά υπόκειται στους ίδιους όρους και περιορισμούς με την άσκηση του δικαιώματος αγοράς της πλειοψηφίας των μετοχών της Sabena από τη Swissair. Συνεπώς, εξ όσων μπορούν να συναχθούν στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, τα παραστατικά αυτά δεν μπορούν να επηρεάσουν τη διάρθρωση του μετοχικού κεφαλαίου της Sabena.

Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η Sabena, στο πλαίσιο της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995, πληροί την προϋπόθεση της πλειοψηφικής συμμετοχής η οποία προβλέπεται στην πρώτη φάση του άρθρου 4 παράγραφος 2.

XI

Ο «πραγματικός έλεγχος» ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ως:

«η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, και λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά πραγματικά ή νομικά κριτήρια, επιτρέπουν να ασκηθεί άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή σε μια επιχείρηση ιδίως:

- α) με το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης·
- β) τα δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο επηρεάζουν αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης.»

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, στο κεφάλαιο ΙΧ, η Επιτροπή πιστεύει ότι ο ορισμός αυτός του πραγματικού ελέγχου πρέπει να ερμηνευθεί και εφαρμοστεί στο γενικό πλαίσιο του άρθρου 4 παράγραφος 2. Πιο συγκεκριμένα, κάθε μεμονωμένη περίπτωση πρέπει να αξιολογείται βάσει του στόχου της διαφύλαξης των συμφερόντων της κοινοτικής βιομηχανίας αεροπορικών μεταφορών. Αυτό σημαίνει ιδίως ότι δεν θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα σε εταιρείες τρίτων χωρών να επωφεληθούν πλήρως, σε μονομερή βάση, από την ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας. Με άλλα λόγια, οι μεταφορικές εταιρείες τρίτων χωρών μπορούν να επωφελοούνται από την εσωτερική αγορά μέσω των συμμετοχών τους μόνο εντός των ορίων όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο, τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Για τον ίδιο λόγο, το άρθρο 4 παράγραφος 2 επιβάλλει την άσκηση του πραγματικού ελέγχου από κράτη μέλη ή/και υπηκόους των κρατών μελών. Ο έλεγχος αυτός μπορεί να

ασκείται είτε χωριστά είτε από κοινού με άλλα κράτη μέλη ή υπηκόους κρατών μελών. Αντίθετα, τόσο η διατύπωση όσο και οι προαναφερθέντες στόχοι του άρθρου 4 παράγραφος 2 αποκλείουν τη δυνατότητα άσκησης του πραγματικού ελέγχου από κοινού με φυσικά ή νομικά πρόσωπα τρίτων χωρών. Συνεπώς, τα φυσικά ή νομικά αυτά πρόσωπα δεν θα πρέπει να μπορούν να επηρεάζουν καθοριστικά, κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο η) τη λειτουργία του υπό εξέταση μεταφορέα.

Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το άρθρο 4 παράγραφος 2 επιβάλλει στα κράτη μέλη ή/και τους υπηκόους των κρατών μελών να έχουν, είτε χωριστά είτε από κοινού με άλλα κράτη μέλη ή υπηκόους κρατών μελών την εξουσία λήψης των τελικών αποφάσεων όσον αφορά τη διαχείριση του υπό εξέταση αερομεταφορέα. Θα πρέπει επίσης να μπορούν, είτε άμεσα είτε έμμεσα με το διορισμό μελών στα όργανα λήψης αποφάσεων της εταιρείας, να λαμβάνουν τις τελικές αποφάσεις σχετικά με τα σημαντικότερα θέματα όπως, για παράδειγμα, το επιχειρηματικό πρόγραμμα του μεταφορέα, τον ετήσιο προϋπολογισμό του ή οποιαδήποτε σημαντική επένδυση ή τα σχέδια συνεργασίας. Η ικανότητα αυτή δεν πρέπει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στήριξη φυσικών ή νομικών προσώπων τρίτων χωρών. Θα πρέπει ωστόσο να τονιστεί ότι το άρθρο 2 στοιχείο η) επιβάλλει την εφαρμογή των γενικών αυτών αρχών λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά πραγματικά ή νομικά κριτήρια. Αυτό σημαίνει ότι κάθε περίπτωση θα πρέπει να αξιολογείται χωριστά με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της και ότι, γενικότερα, το κριτήριο του πραγματικού ελέγχου μπορεί να εφαρμοστεί μόνο σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά.

Με βάση αυτές τις παρατηρήσεις θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 επιτρέπει στη Sabena να εκπληρώσει την υποχρέωση όσον αφορά την άσκηση του πραγματικού ελέγχου.

Διακανονισμοί μεταξύ των βέλγων μετόχων όσον αφορά την ψηφοφορία

Πριν από οτιδήποτε άλλο, η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει ότι το βελγικό κράτος, η SFI και οι βέλγοι θεσμικοί επενδυτές που συμμετέχουν στην αύξηση κεφαλαίου, οι οποίοι θα κατέχουν από κοινού την πλειοψηφία των μετοχών με δικαίωμα ψήφου της Sabena, θα δεσμεύονται από μια συμφωνία μετόχων η οποία θα περιλαμβάνει ρήτρες σχετικά με την ψηφοφορία προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα υπερισχύουν πάντα οι κοινές απόψεις του βελγικού κράτους και της SFI. Συνεπώς, στην πράξη, οι μέτοχοι πλειοψηφίας της Sabena θα ενεργούν ως ενιαίο σώμα και, συνεπώς, θα είναι σε θέση να εμποδίσουν τη Swissair να επωφεληθεί από την ύπαρξη μεγάλου αριθμού μετόχων από τη βελγική πλευρά.

Όργανα διαχείρισης της Sabena

Όσον αφορά τα όργανα διαχείρισης της Sabena, θα πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι τη βασική ευθύνη της διαχείρισης της εταιρείας θα έχει το διοικητικό της συμβούλιο. Η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο διαθέτει το σύνολο των εξουσιών όσον αφορά τη διαχείριση της Sabena και τη λήψη αποφάσεων για τα σημαντικότερα θέματα πολιτικής και στρατηγικής, συμπεριλαμβανομένων της έγκρισης του επιχειρηματικού προγράμ-

ματος της Sabena και του ετήσιου προϋπολογισμού της, των σημαντικότερων επενδύσεων όσον αφορά το στόλο και των σημαντικότερων αλλαγών στη διαμόρφωση του δικτύου. Επιπλέον, η προβλεπόμενη ανάθεση της διαχείρισης των καθημερινών θεμάτων στο γενικό διευθυντή δεν αναρρεί την δάση του βελγικού εταιρικού δικαίου άσκηση πλήρων αρμοδιοτήτων από το διοικητικό συμβούλιο. Συνεπώς, η Επιτροπή πιστεύει ότι η σύνθεση και οι κανόνες ψηφοφορίας του διοικητικού συμβουλίου έχουν ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση αυτή.

Το διοικητικό συμβούλιο της Sabena θα αποτελείται από δώδεκα μέλη τα οποία θα λαμβάνουν αποφάσεις επί όλων των θεμάτων με απλή πλειοψηφία. Οι βέλγοι μέτοχοι θα μπορούν να διορίζουν και, σε περίπτωση ανάγκης, να ανακαλούν έξι μέλη, τα οποία θα είναι όλα υπήκοοι κρατών μελών, ενώ η Swissair θα έχει τα ίδια δικαιώματα για πέντε μέλη. Ως εκ τούτου, μόνο τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου τα οποία εκπροσωπούν τους βέλγους μετόχους θα μπορούν να προβάλλουν από κοινού θέτο στις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου χωρίς να χρειάζεται τη στήριξη άλλων μέτρων του διοικητικού συμβουλίου.

Ο διορισμός και η ενδεχόμενη ανάκληση του δωδέκατου μέλους και προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, ο οποίος πρέπει επίσης να είναι υπήκοος κράτους μέλους, διέπονται από ειδικούς κανόνες. Το δωδέκατο αυτό μέλος θα διορίζεται με πρόταση που θα υποβάλλουν από κοινού οι δύο ομάδες μετόχων ή, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των ομάδων αυτών σχετικά με την κοινή αυτή πρόταση, με πρόταση της Swissair. Ωστόσο, η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 προβλέπει ρητά ότι η γενική συνέλευση των μετόχων είναι ελεύθερη να αποδεχθεί ή να απορρίψει την πρόταση αυτή και ότι μπορεί ανά πάσα στιγμή, αποφασίζοντας κατά πλειοψηφία, να ανακαλέσει τον διορισμένο πρόεδρο. Δεδομένου ότι οι βέλγοι μέτοχοι θα διαθέτουν την απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων στη γενική συνέλευση, η τελική απόφαση όσον αφορά τον πρόεδρο θα λαμβάνεται από αυτούς. Αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι ότι οι βέλγοι μέτοχοι θα μπορούν ανά πάσα στιγμή να απαιτήσουν την παραίτηση του προέδρου.

Συνεπώς, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, παρόλο που κάθε πρόταση για το διορισμό του προέδρου πρέπει να έχει εγκριθεί από τη Swissair, ο πρόεδρος αυτός, για να μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του, θα πρέπει να έχει τη συνεχή υποστήριξη των βέλγων μετόχων. Η θέση των βέλγων μετόχων ενισχύεται ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι, σε περίπτωση που είναι αδύνατον να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των μερών, οι εκπρόσωποί τους θα διαθέτουν την απόλυτη πλειοψηφία στο διοικητικό συμβούλιο και, συνεπώς, θα είναι σε θέση να λαμβάνουν αποφάσεις αυτόνομα, χωρίς να χρειάζονται καμία υποστήριξη. Επομένως, ο μηχανισμός λήψης αποφάσεων τον οποίο προβλέπει η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 διασφαλίζει την τελική επικράτηση των συμφερόντων των βέλγων μετόχων στις αποφάσεις που λαμβάνονται από το διοικητικό συμβούλιο.

Δεύτερον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο γενικός διευθυντής θα είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της εταιρείας σε καθημερινή βάση μόνον εντός των ορίων που καθορίζει το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο διατηρεί το δικαίωμα να λαμβάνει τις τελικές αποφάσεις. Επομένως, όσον αφορά το

κριτήριο του πραγματικού ελέγχου το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στο γενικό διευθυντή μπορεί να θεωρηθεί ως δευτερεύουσα σημασίας σε σχέση με το ρόλο του διοικητικού συμβουλίου. Η ενδεχόμενη ενίσχυση της θέσης του γενικού διευθυντή λόγω συνδυασμού των καθηκόντων του με τα καθήκοντα του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου υπόκειται στην έγκριση του βελγικού κράτους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της την πρόθεση της βελγικής κυβέρνησης να μην επιτρέψει το συνδυασμό των καθηκόντων αυτών στις περιπτώσεις που θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα να συγκεντρωθεί στο διορισθέν από τη Swissair στέλεχος η επιρροή σε θέματα διαχείρισης. Εν πάση περίπτωση, οι κανόνες που διέπουν το διορισμό του γενικού διευθυντή διασφαλίζουν τη δυνατότητα των βέλγων μετόχων να προβάλλουν θέτο σε όλα τα στάδια της διαδικασίας επιλογής για τη θέση αυτή.

Τρίτον, οι αρμοδιότητες που παρέχονται στη γενική συνέλευση των μετόχων δυνάμει της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995 είναι μάλλον περιορισμένες. Με εξαίρεση τις αρμοδιότητες όσον αφορά το διορισμό και την ενδεχόμενη παύση του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, οι οποίες αναφέρθηκαν πιο πάνω, ο ρόλος της γενικής συνέλευσης περιορίζεται στην προστασία των κυριότερων συμφερόντων των επενδυτών και δεν έχει καμία σχέση με τη διαχείριση της εταιρείας. Επιπλέον, οι αποφάσεις σχετικά με τα περισσότερα από τα θέματα που πρέπει να υποβληθούν στη συνέλευση των μετόχων μπορούν να ληφθούν με απλή πλειοψηφία και, συνεπώς, μπορούν να επιλυθούν με κοινή απόφαση των βέλγων μετόχων. Η Swissair μπορεί να προβάλει θέτο μόνον όσον αφορά τις τροποποιήσεις του καταστατικού της Sabena, την αύξηση ή μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου καθώς και όσον αφορά την εκκαθάριση, συγχώνευση ή διάσπαση της εταιρείας. Εν πάσει περίπτωση, το δικαίωμα αυτό αντικατοπτρίζει απλώς τον κανονικό βαθμό προστασίας των μειοψηφικών συμμετοχών, η οποία προβλέπεται από το εταιρικό δικαίο των περισσότερων κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένου του Βελγίου. Η Επιτροπή πιστεύει, λοιπόν, ότι το δικαίωμα αρνησικυρίας το οποίο διαθέτει η Swissair στη συνέλευση των μετόχων της Sabena δεν έχει καμία επίπτωση στην παρούσα περίπτωση.

Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι οι όροι της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995 σχετικά με τη διαχείριση της Sabena δεν θίγουν την εξουσία λήψης των τελικών αποφάσεων των βέλγων μετόχων και, συνεπώς, δεν εξασφαλίζουν στη Swissair εξουσίες που θα ήταν ασυμβίβαστες με την προϋπόθεση του πραγματικού ελέγχου η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Σχέδιο συμφωνίας συνεργασίας

Όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ της Swissair και της Sabena, θα πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι οι δύο αερομεταφορείς πρόκειται να συνάψουν μία γενική συμφωνία συνεργασίας για μία αρχική περίοδο δέκα ετών η οποία θα παρατείνεται αυτομάτως για περιόδους πενταετούς διάρκειας. Συνεπώς, η προβλεπόμενη συνεργασία εντάσσεται στο πλαίσιο μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής και αναμένεται ότι θα επιφέρει διαρθρωτικές μεταβολές και στα δύο μέρη.

Η Επιτροπή γενικά είναι της γνώμης ότι, με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, το άρθρο 4 παράγραφος 2 δεν έχει ως στόχο να εμποδίσει τους αερομεταφορείς της Κοινότητας να συνεργαστούν με αερομεταφορείς τρίτων χωρών βάσει μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής. Δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι η διάταξη αυτή απαγορεύει στους αερομεταφορείς της Κοινότητας να περιορίσουν την εμπορική τους ελευθερία στο πλαίσιο μιας συνεργασίας του είδους αυτού. Η υποχρέωση όσον αφορά τον πραγματικό έλεγχο δεν εκπληρώνεται από τον αερομεταφορέα μόνο σε περίπτωση που η συμφωνία συνεργασίας παρέχει στον αερομεταφορέα της τρίτης χώρας τη δυνατότητα να επιβάλλει τις αποφάσεις του στα αρμόδια όργανα του κοινοτικού εταίρου. Θα πρέπει λοιπόν να εξετάσει κατά πόσον οι ρήτρες της συμφωνίας συνεργασίας που πρόκειται να συναφθεί μεταξύ της Swissair και της Sabena προβλέπουν τη δυνατότητα μεταβίβασης της εξουσίας λήψης αποφάσεων.

Το σχέδιο της συμφωνίας συνεργασίας το οποίο έχει προσαρτηθεί στη συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 επιβάλλει στη Sabena να ακολουθήσει ορισμένες διαδικασίες προγραμματισμού και ελέγχου οι οποίες έχουν προβλεφθεί από τη Swissair και να συμμορφωθεί με τα πρότυπα και τις διαδικασίες που έχει καθορίσει η Swissair για ορισμένες δραστηριότητες προγραμματισμού και διαχείρισης. Επιπλέον, η Swissair θα αναλάβει τον προγραμματισμό και τη διαχείριση για ορισμένες ζώνες που προς το παρόν εξυπηρετούνται από τη Sabena, όπως για παράδειγμα τα δρομολόγια προς τη Βόρειο Αμερική. Εντούτοις, οι σχετικές ρήτρες του σχεδίου της συμφωνίας συνεργασίας αναφέρουν ρητά ότι κάθε σημαντική πρόταση η οποία θα διατυπώνεται από τις κοινές μονάδες προγραμματισμού θα υποβάλλεται στο διοικητικό συμβούλιο εκάστου των αερομεταφορέων για προηγούμενη έγκριση. Κατά τον ίδιο τρόπο, οποιαδήποτε ανάθεση αρμοδιοτήτων στον τομέα του προγραμματισμού και της διαχείρισης δεν πρέπει να εκληφθεί ως μεταβίβαση της εξουσίας λήψης αποφάσεων ή κατανομή, μεταξύ των αερομεταφορέων, των ήδη εκτελούμενων δρομολογίων. Βάσει των εγγράφων και των πληροφοριών που έχουν παρασχεθεί από τη βελγική κυβέρνηση, η Επιτροπή οδηγείται στο συμπέρασμα ότι οι προαναφερθείσες υποχρεώσεις τις οποίες αναλαμβάνει η Sabena στο πλαίσιο του σχεδίου της συμφωνίας συνεργασίας είναι κυρίως διαδικαστικής φύσεως και δεν περιλαμβάνουν τη μεταβίβαση στη Swissair εξουσίας για τη λήψη αποφάσεων επί σημαντικών θεμάτων.

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι οι κυριότερες ρήτρες του σχεδίου της συμφωνίας συνεργασίας θα επανεξετάζονται και από τα δύο μέρη τουλάχιστον κάθε τρία χρόνια. Η Sabena έχει έτσι τη δυνατότητα να ασκεί επιρροή στα κριτήρια και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν στο πλαίσιο της συνεργασίας με τη Swissair.

Η Επιτροπή συνάγει λοιπόν το συμπέρασμα ότι το σχέδιο για τη συμφωνία συνεργασίας, στην παρούσα μορφή, δεν περιλαμβάνει κανέναν όρο που να είναι ασυμβίβαστος με την υποχρέωση του πραγματικού ελέγχου η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

Γενικές παρατηρήσεις

Τέλος, τα επιμέρους στοιχεία τα οποία εξετάστηκαν στις προηγούμενες παραγράφους καθώς και ολόκληρη η πράξη ως σύνολο πρέπει να τοποθετηθεί στο κατάλληλο πλαίσιο.

Πρώτον, το βελγικό κράτος έχει τη δυνατότητα να ανατρέψει το αποτέλεσμα της πράξης με την άσκηση του δικαιώματος αγοράς προκειμένου να αποκτήσει όλες τις μετοχές που θα κατέχει η Swissair. Παρόλο που η δυνατότητα αυτή ενδέχεται να εξεταστεί σοβαρά μόνον σε περίπτωση ύπαρξης διαφορών που δεν είναι δυνατόν να διευθετηθούν μεταξύ των δύο μερών, εντούτοις αποτελεί μία απειλή η οποία ενδέχεται να οδηγήσει τη Swissair να αποφύγει συστηματικά οποιαδήποτε ενέργεια μπορεί να βλάψει τα ουσιαστικά συμφέροντα του βελγικού κράτους. Επίσης, η συμφωνία της 4ης Μαΐου 1995 επιβάλλει ρητά στη Swissair να αποφεύγει όσο το δυνατόν περισσότερο οποιαδήποτε ενέργεια θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το καθεστώς της Sabena ως κοινοτικού αερομεταφορέα στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Επιπλέον, πολλές ρήτρες της συμφωνίας, ιδίως εκείνες που αφορούν τις ενδεχόμενες μεταβιβάσεις μετοχών, ορίζουν ότι καθένα από τα μέρη δεν μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματά του στο πλαίσιο αυτό αν η άσκηση των εν λόγω δικαιωμάτων θέτει σε κίνδυνο το καθεστώς της Sabena.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι όλα αυτά τα στοιχεία αποτελούν πρόσθετες εγγυήσεις κατά του ενδεχόμενου περιορισμού της εξουσίας των βέλγων μετόχων για τη λήψη των τελικών αποφάσεων όσον αφορά τη διαχείριση της Sabena.

Δεύτερον, η Επιτροπή κρίνει ότι για την αξιολόγηση μιας σημαντικής επένδυσης από αερομεταφορέα τρίτης χώρας σ' ένα αερομεταφορέα της Κοινότητας θα πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται η εν λόγω επένδυση και, πιο συγκεκριμένα, οι σχέσεις τις οποίες διατηρεί η Κοινότητα με την εν λόγω τρίτη χώρα στον τομέα της αεροπορίας. Οι συμπληρωματικές αυτές παρατηρήσεις επιβάλλονται σχετικά με το στόχο των απαιτήσεων όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο, όπως συζητήθηκε πιο πάνω στο κεφάλαιο ΙΧ, που είναι η διαφύλαξη των συμφερόντων της κοινοτικής βιομηχανίας αεροπορικών μεταφορών. Αυτό σημαίνει ιδίως ότι δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στις εταιρείες τρίτων χωρών να επωφελούνται πλήρως, σε μονομερή βάση, από την ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας.

Σύμφωνα με τους ελβετικούς κανόνες όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο των αερομεταφορέων, τουλάχιστον 60 % του μετοχικού κεφαλαίου ενός αερομεταφορέα και τα δύο τρίτα των εδρών στα όργανα που είναι αρμόδια για τη διαχείρισή του πρέπει να κατέχονται από ελβετούς υπηκόους, ή από οποιαδήποτε πρόσωπα εξομοιώνται προς ελβετούς υπηκόους δυνάμει διεθνών συμφωνιών. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι, σε μεγάλο βαθμό, ανάλογες των προϋποθέσεων του άρθρου 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Συγκεκριμένα, τόσο η ελβετική όσο και η κοινοτική νομοθεσία προβλέπει τη δυνατότητα σύναψης περισσότερο φιλελεύθερων συμφωνιών με τρίτες χώρες βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας. Σχετικά με το θέμα αυτό, θα πρέπει να αναφερθεί ότι στις 14 Μαρτίου 1995 το Συμβούλιο Υπουργών εξέδωσε απόφαση με την οποία εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να διεξαγάγει διαπραγματεύσεις για τη σύναψη μιας γενικής συμφωνίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Ελβετίας.

Η απόφαση προβλέπει, με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων, την επέκταση στην Ελβετία των κανόνων που διέπουν την εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας.

Στο γενικότερο αυτό πλαίσιο, οι ρυθμίσεις μεταξύ του βελγικού κράτους και της Swissair, οι οποίες εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, φαίνεται ότι έχουν κυρίως μεταβατικό χαρακτήρα. Οι ρυθμίσεις αυτές προσφέρουν μία προσωρινή λύση μέχρις ότου αρθούν, με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, οι περιορισμοί που υφίστανται επί του παρόντος σχετικά με την κυριότητα και τον έλεγχο των αερομεταφορέων, μεταξύ της Ελβετίας και της Κοινότητας. Η ενδεχόμενη κατάργηση των περιορισμών αυτών προβλέπεται ήδη στη συμφωνία μεταξύ των μερών της 4ης Μαΐου 1995, εφόσον η συμφωνία προβλέπει ρητά το δικαίωμα της Swissair να αποκτήσει την πλειοψηφία των μετοχών της Sabena.

Σε γενικές γραμμές, τα συμπληρωματικά στοιχεία τα οποία εξετάζονται στο τμήμα αυτό της απόφασης οδηγούν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι, στο πλαίσιο της συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995, η Sabena ελέγχεται πράγματι από τους βέλγους μετόχους της.

XII

Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων και με βάση τα έγγραφα και τις πληροφορίες που απέστειλε η βελγική κυβέρνηση με επιστολές της 12ης Μαΐου και της 15ης Ιουνίου 1995, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η Sabena, στο πλαίσιο της κοινοποιηθείσας συμφωνίας της 4ης

Μαΐου 1995 μεταξύ του βελγικού κράτους και της Swissair, όπως τροποποιήθηκε με τη συμπληρωματική συμφωνία της 12ης Ιουνίου 1995, πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 και ότι θα πρέπει να λάβει απόφαση σχετικά με το θέμα αυτό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Sabena, βάσει της κοινοποιηθείσας συμφωνίας της 4ης Μαΐου 1995 μεταξύ του βελγικού κράτους και της Swissair, όπως τροποποιήθηκε με τη συμπληρωματική συμφωνία της 12ης Ιουνίου 1995, πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 19 Ιουλίου 1995.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής