

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 374

30^e année

31 décembre 1987

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

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

Application de l'article 85 paragraphe 3 du traité
Procédure d'opposition

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.

Article 6

Durée de validité et révocation des décisions d'application
de l'article 85 paragraphe 3

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 :

Article 12

Amendes

- 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.

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.

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 19

Dispositions d'application

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

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 ⁽¹⁾.

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.

5. Seuls des transporteurs aériens de troisième et de quatrième libertés 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

⁽¹⁾ Voir page 9 du présent Journal officiel.

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 concernés 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 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 1987.

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.

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 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 bénéficient 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,
Gênes, 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-Elmdon, 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.
