II

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

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 7 octobre 1994

concernant les aides accordées par l'État grec à la compagnie Olympic Airways

(Le texte en langue grecque est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/696/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62 paragraphe 1 point a),

ayant mis les parties intéressées, conformément aux dispositions des articles susmentionnés, en demeure de présenter leurs observations, et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit :

LES FAITS

I

Fondée par Aristote Onassis en 1956, la compagnie Olympic Airways a été cédée en 1975 à l'État grec qui en détient depuis la totalité des actions. Cette transaction a fait l'objet de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975.

Dès son origine, Olympic Airways (ci-après dénommée « OA ») a été considérée comme la compagnie nationale grecque. En conséquence, des obligations et charges diverses lui ont été imposées, visant en particulier à assurer une bonne desserte de l'ensemble du territoire grec et l'existence de liaisons vers les principales communautés grecques dans le monde. En contrepartie de ces obligations, un monopole avait été concédé à OA en matière de transports aériens, d'assistance en escale et de maintenance. Si les activités de service public confiées à OA ont été redéfinies en 1981, 1982 puis 1990, les monopoles dont bénéficie la compagnie ont, quant à eux, été en partie supprimés par le décret présidentiel n° 276 du 17 juin 1991, sauf cependant pour l'assistance en escale et les services aériens réguliers autres que les services intracommunautaires.

OA est actuellement, de loin, le premier transporteur aérien en Grèce. La compagnie emploie 11 520 personnes et son chiffre d'affaires s'est élevé en 1992 et en 1993 respectivement à 182,5 et à 202 milliards de drachmes grecques (662 et 708 millions d'écus). Avec sa filiale Olympic Aviation qui exploite les liaisons intérieures grecques les moins importantes, elle possède une flotte de 55 appareils (34 pour OA elle-même, 21 appareils à turbopropulseurs pour Olympic Aviation) et trois hélicoptères. L'âge moyen des 34 avions de OA, supérieur à onze ans, est l'un des plus élevés parmi les compagnies européennes. La flotte d'Olympic Aviation est, par contre, beaucoup plus récente.

Avec plus de 75 % du chiffre d'affaires, le transport de passagers constitue largement la principale activité de la compagnie devant l'assistance en escale (13 % du chiffre d'affaires), le transport du fret (3 %), du courrier (1 %) et les activités de maintenance et d'entretien des aéronefs. Le réseau de OA comprend quelque 75 destinations dans le monde, dont 33 en Grèce. Le réseau intérieur est très complet puisqu'il inclut toutes les îles grecques de quelque importance. OA dessert la plupart des grandes villes européennes à partir de la Grèce. Elle possède

plusieurs liaisons vers le Moyen-Orient, une liaison quotidienne vers l'Amérique du Nord avec New York comme pivot, une liaison vers l'Extrême-Orient (Bangkok, Tokyo, Sydney) et une liaison vers l'Afrique du Sud *via* Nairobi. Ventilé par zone géographique, le chiffre d'affaires de la compagnie provient essentiellement de la Grèce (41 %) devant le reste de l'Europe (33 %), l'Asie (12 %) et l'Amérique du Nord (9 %).

Dans la Communauté, OA appartient au groupe des transporteurs nationaux d'une taille relativement modeste. En termes de chiffres d'affaires, elle se situe à un rang voisin de celui des compagnies européennes Sabena, TAP, Finnair et Austrian Airlines.

Le principal avantage comparatif de OA vis-à-vis des autres compagnies communautaires réside dans la faiblesse de certains de ses coûts unitaires d'exploitation. Ainsi les ratios des frais par employé ou par siège ou tonne-kilomètre offert (SKO/TKO) sont-ils les moins élevés parmi les compagnies communautaires. La compagnie n'a toutefois pas su profiter de cet avantage en raison de la faiblesse de sa productivité et de ses recettes unitaires. C'est ainsi que le coefficient de remplissage des appareils de OA, égal à 60 % en 1992 contre 68,9 % en 1989, se révélait être en 1991 le plus faible de toutes les compagnies nationales des États membres de l'Espace économique européen après celui d'Austrian Airlines. OA offrait, en 1992, 21 % du total de la capacité en sièges disponible sur les liaisons internationales au départ ou à l'arrivée en Grèce, mais ne transportait que 15,5 % du trafic sur ces liaisons. Ce dernier pourcentage est tombé à 13 % en 1993. Le trafic international de OA a d'ailleurs diminué de 4,7 % entre 1990 et 1992. La compagnie perd des parts de marché sur les principales lignes européennes à destination ou en provenance d'Athènes. Alors que 90 % des passagers à l'arrivée ou au départ de Grèce proviennent d'Europe ou s'y rendent, la part de marché de OA dans le trafic entre la Grèce et le reste de l'Europe est passée de 27,6 % en 1988 à 22,7 % en 1992. Il convient toutefois d'indiquer que le marché des liaisons aériennes à destination ou en provenance de Grèce est dominé par un trafic de loisir saisonnier : les vols charters représentent 66 % du trafic passager entre la Grèce et le reste du monde. Or, sur ce marché du charter, OA est pratiquement absente.

Par ailleurs, le ratio des recettes d'exploitation par employé est, chez OA, le plus faible parmi les principales compagnies communautaires. Une comparaison avec les autres compagnies européennes révèle également la faiblesse de la productivité des facteurs de production chez OA, en particulier en termes de SKO par employé et de passagers-kilomètres par employé.

En définitive, le nombre total de passagers transportés par OA est passé de 6,660 millions en 1988 à 6,135 millions en 1990. et à 5,466 millions en 1992. L'amorce de ce déclin, antérieur à la crise internationale de l'aviation civile survenue à la fin de l'année 1990, témoigne des difficultés propres à la compagnie. Selon les autorités grecques elles-mêmes, ces difficultés sont apparues dès 1986 en raison d'erreurs de gestion, de l'absence de système de contrôle interne, de l'imposition d'obligations de service public sans contreparties financières et d'une sous-capitalisation de la compagnie.

Sur le plan financier, l'examen de la situation de OA révèle une structure de bilan déséquilibrée : à la fin de l'année 1992, la valeur totale de l'actif s'établissait à 155 milliards de drachmes grecques (562 millions d'écus) alors que l'endettement s'élevait à 444 milliards de drachmes grecques (1,610 milliards d'écus), dont 165 milliards de dettes à long terme, l'équilibre du bilan étant ainsi réalisé par un montant de capitaux propres négatifs de 288 milliards de drachmes grecques (1,045 milliard d'écus). Cette structure financière est la plus mauvaise parmi celles des autres compagnies communautaires comparables. De plus, elle se détériore rapidement en raison de l'importance des pertes et de la masse croissante des frais financiers. En effet, cette situation trouve son origine dans les pertes constantes de la compagnie. Le compte d'exploitation de OA est déficitaire depuis plusieurs années. Ainsi le résultat d'exploitation négatif représentait-il respectivement 10,95 %, 16,66 %, 11,28 % et 6,44 % du chiffre d'affaires en 1990, 1991, 1992 et 1993. Le résultat de l'exercice était encore beaucoup plus négatif : il s'établissait respectivement à 22,85 %, 23,59 %, 33,24 % et 66,83 % du chiffre d'affaires au cours des mêmes années 1990, 1991, 1992 et 1993.

En l'absence de plan de recapitalisation ou de restructuration, les possibilités d'amélioration sont inexistantes compte tenu de l'importance des frais financiers. Ceux-ci, en rapport avec l'endettement, représentaient respectivement quelque 40 et 136 milliards de drachmes grecques en 1992 et 1993, soit 22 % et 67 % du chiffre d'affaires. En réalité, les garanties apportées par l'État grec aux emprunts de la compagnie ont maintenu l'entreprise en survie en lui permettant d'obtenir les ressources nécessaires à son fonctionnement. Les frais financiers générés par cet endettement se sont ajoutés au déficit d'exploitation structurel de la compagnie, engendrant des pertes considérables qui ne pouvaient elles-mêmes être financées que par le recours à de nouveaux emprunts garantis par l'État.

Toutefois, la détérioration récente et apparemment spectaculaire résultant des chiffres cités précédemment (résultats de l'exercice, endettement, frais financiers) est quelque peu artificielle dès lors qu'elle trouve en grande partie son origine dans les pénalités de retard infligées par l'État grec à la compagnie, ces pénalités s'ajoutant de façon exponentielle à l'endettement.

C'est dans ce contexte économique et financier difficile et délicat que la Commission a été amenée à examiner, au regard des dispositions de l'article 92 du traité CE et de l'article 61 de l'accord sur l'Espace économique européen, les différentes aides consenties ou envisagées par l'État grec au profit de OA.

II

Par lettre du 14 juillet 1992, enregistrée le 16 juillet 1992, le gouvernement grec a déposé auprès de la Commission, à la demande de cette dernière, une notification relative aux garanties qu'il a octroyées pour les emprunts contractés par OA au cours de la période 1986-1992. Ces garanties sont prévues par l'article 6 de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975 relative à l'acquisition des actions de OA par l'État grec, aux termes duquel « OA, qui est depuis son origine une entreprise d'utilité publique, peut contracter des emprunts en Grèce et à l'étranger, l'État ayant toute liberté de garantir, ajuster ou rembourser ces emprunts et, plus généralement, les obligations de toutes sortes contractées par la compagnie ». En fait, selon les autorités grecques, tous les emprunts contractés par OA en monnaie nationale ou en devises étrangères sont garantis par l'État. Compte tenu du caractère tardif de cette notification concernant des mesures déjà mises à exécution, la Commission a enregistré ce dossier le 8 décembre 1992 en tant qu'aide non notifiée sous le numéro NN 133/92.

Puis, par lettre en date du 16 juillet 1993 enregistrée au Secrétariat général de la Commission le 2 août 1993, les autorités grecques ont notifié à la Commission, dans le cadre des dispositions de l'article 93 du traité, un plan de restructuration et de réorganisation de OA. Dans leur lettre de notification, les autorités grecques ont demandé à la Commission de tenir compte des caractéristiques géographiques particulières et à demi insulaires de la Grèce. Elles ont également invoqué le bénéfice de la comptabilité prévue à l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité, l'aide étant destinée à remédier à une perturbation grave de l'économie grecque. Le dossier a été enregistré sous le numéro N 514/93.

Le plan notifié à la Commission en juillet 1993 a été élaboré par les autorités grecques et la direction de la compagnie au cours du premier semestre de l'année 1993 sous la coordination de la banque américaine Bear Sterns, avec l'aide du cabinet d'audit Coopers & Lybrand et du cabinet de consultant Avmark. Le cabinet Coopers & Lybrand a notamment été chargé de reconstituer la comptabilité de l'entreprise pour les années 1990, 1991, et 1992 selon les principes comptables généralement reconnus au plan international. Le cabinet Avmark quant à lui, spécialisé dans les questions d'aviation civile, a réalisé une étude qui est à l'origine des mesures préconisées par le plan. Ont été établies, pour ce faire, des projections financières jusqu'à l'horizon 1997.

Selon les autorités grecques, le plan notifié en juillet 1993 devrait permettre d'assurer, avant l'expiration d'une période de cinq ans, la viabilité de la compagnie dans le nouvel environnement concurrentiel de la Communauté. Il se compose d'un volet financier et d'un volet de gestion (turnaround program).

Le volet financier prévoit une restructuration du passif de l'entreprise qui s'impose compte tenu des difficultés financières rencontrées actuellement par la compagnie et décrites précédemment. Il comprend les mesures suivantes :

— un allègement de la dette de OA pour un montant de 326 milliards de drachmes grecques (1,182 milliard d'écus) par la double action suivante : effacement, à hauteur de 200 milliards de drachmes grecques (725 millions d'écus), de dettes de OA garanties par l'État grec ; conversion, à hauteur de 126 milliards de drachmes grecques (457 millions d'écus), de dettes à l'égard de trois entités étatiques : le fisc, l'autorité de l'aviation civile et les raffineries d'État,

— un apport en capital de la part de l'État grec, d'un montant de 26,6 milliards de drachmes grecques (96 millions d'écus), au cours des années 1993, 1994 et 1995,

— le remplacement, au cours des quatre prochaines années, de la garantie apportée par l'État aux dettes à long terme de OA à hauteur de 15 milliards de drachmes grecques (54 millions d'écus),

— une nouvelle garantie de l'État à hauteur de 64 milliards de drachmes grecques (232 millions d'écus) pour faciliter l'acquisition de 7 nouveaux appareils au cours des cinq prochaines années,

— la prise en charge par l'État de sommes qui pourraient être réclamées à OA par d'éventuels plaignants (sans plus de précisions).

De façon à garantir le succès et la pérennité de la restructuration financière, celle-ci doit s'accompagner d'un volet de gestion. Ce second volet vise essentiellement à redynamiser l'entreprise. Il prévoit les actions suivantes :

— une réduction annuelle des effectifs de 300 employés au moyen des départs naturels,

— une recomposition du réseau de la compagnie mettant davantage l'accent sur les liaisons européennes,

— une rationalisation et une adaptation de la flotte se traduisant par une réduction temporaire du nombre d'appareils, la cession des appareils anciens et l'achat de nouveaux appareils moyen-courriers plus petits,

— une stratégie d'alliances avec des partenaires à rechercher en Amérique du Nord, en Europe, en Asie et au Moyen-Orient afin de profiter des synergies de réseaux,

— une nouvelle approche en matière de *marketing* incluant une meilleure segmentation des marchés, une promotion de l'image et des services de OA, un développement des activités commerciales (ventes),

— un remodelage des horaires afin de favoriser les correspondances et de mieux satisfaire les attentes de la clientèle,

— une politique de formation du personnel accompagnée de la création d'une culture d'entreprise et d'une réorganisation interne basée sur des centres de responsabilités pour la motivation du personnel (strategic business units),

— une réorganisation interne destinée à faire davantage circuler l'information, à améliorer les procédures de contrôle et à orienter la « culture » de l'entreprise vers les exigences du marché.

Cependant, le plan ainsi notifié n'était pas suffisant en l'état pour permettre à la Commission de prendre position dans cette affaire en toute connaissance de cause.

Il convenait tout d'abord de disposer de données précises pour l'année 1993. De plus, il était nécessaire d'obtenir beaucoup plus d'informations sur la manière dont avaient été calculés les résultats prévus pour la période 1993-1997. Les documents notifiés à la Commission ne fournissaient en effet aucune précision, ni sur les hypothèses sur lesquelles sont fondées les projections financières pour cette période, ni sur les conséquences financières des différentes actions envisagées, en particulier en matière de coûts et d'évolution des parts de marché. Le plan de restructuration se présentait comme un catalogue de mesures dont on ignorait, pour chacune d'entre elles, les coûts, les échéances, les modalités exactes d'application et l'impact sur les résultats futurs de l'entreprise seulement fournis de façon globale.

N'étaient guère plus explicitées dans la notification les modalités de calcul des manques à gagner allégués résultant de la politique du gouvernement grec au cours de la période 1975-1991 : les pertes découlant du contrôle des prix et des obligations de service public sur des liaisons non rentables étaient estimées à 375 milliards de drachmes grecques (1,360 milliard d'écus) ; la sous-capitalisation de l'entreprise due au non-respect d'un engagement pris par l'État grec en 1981 d'apporter 68 milliards de drachmes grecques (247 millions d'écus) en fonds propres aurait, quant à elle, occasionné des pertes évaluées entre 34 et 72 milliards de drachmes grecques (123 et 261 millions d'écus).

La Commission souhaitait également connaître plus en détail la situation de OA sur les principaux marchés ou liaisons sur lesquels elle était présente, notamment l'évolution de ses parts de marché et ses coefficients de marge ; ce qui supposait l'existence d'un système de comptabilité analytique au sein de la compagnie. S'agissant du marché intérieur grec, il importait de posséder un tableau précis de l'état concurrentiel de ce marché et des conditions de l'application des règlements communautaires de libéralisation ; tous éléments qui faisaient défaut en l'espèce. Il était indispensable à cet égard que soient communiqués à la Commission la liste et le montant de chacune des subventions dont OA était susceptible de bénéficier pour l'exploitation de certaines liaisons intérieures grecques, ainsi que leurs modalités de calcul.

Enfin, les autorités grecques n'avaient apporté que très peu d'informations sur le statut actuel et futur de OA, notamment sur les plans fiscal et social, de même que sur les obligations particulières auxquelles elle serait toujours soumise en tant qu'entreprise publique.

Devant ces insuffisances, une demande d'informations complémentaires portant sur les différents points précédents a été adressée aux autorités grecques en français le 16 août 1993, puis en grec le 23 août suivant. Les autorités grecques n'ayant pas répondu à cette demande d'informations, la Commission a décidé, le 10 mars 1994, d'ouvrir la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2 du traité. L'ouverture de la procédure concernait tant les garanties d'emprunt dont bénéficie OA que le plan de recapitalisation et de restructuration notifié en juillet 1993. Les doutes de la Commission motivant l'ouverture de la procédure reposaient sur trois éléments principaux : une insuffisance d'information et un manque de transparence, une faible crédibilité du plan de redressement de la compagnie et enfin les risques de transfert des difficultés de OA vers ses concurrents communautaires, compte tenu en particulier des problèmes rencontrés en Grèce quant à la mise en œuvre des dispositions de libéralisation du « troisième paquet aérien » [1].

Par une lettre du 23 mars 1994, la Commission a porté sa décision d'ouverture de la procédure à la connaissance du gouvernement grec et l'a mis en demeure de présenter ses observations. Cette lettre a été publiée au *Journal officiel* [2] et les autres États membres ainsi que les parties intéressées ont également été invités à présenter leurs observations conformément aux dispositions de l'article 93 paragraphe 2 du traité.

[1] Règlements (CEE) n° 2407/92, (CEE) n° 2408/92 et (CEE) n° 2409/92 du Conseil (JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 1, 8 et 15).

[2] JO n° C 94 du 31. 3. 1994, p. 4.

III

Les gouvernements britannique, norvégien, finlandais et suédois, plusieurs compagnies aériennes concurrentes de OA, en particulier SAS, South East European Airlines et British Airways, et d'autres parties intéressées dont Abela Corporation et l'Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne (ACE), ont présenté des observations sur cette affaire. Toutes ces parties, sauf une, ont approuvé la décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité et ont soulevé plusieurs questions liées en partie aux doutes exprimés dans cette décision. Seule la société Crédit Lyonnais/PK Airfinance a indiqué ne pas être en mesure de porter une appréciation. Elle a, par contre, exprimé ses craintes de n'être pas remboursée de l'emprunt garanti par l'État grec qu'elle a accordé dans le cadre d'accords de *leasing* passés par OA, au cas où la Commission prendrait une décision négative.

Dans leurs commentaires, les quatre États ayant présenté des observations partagent les doutes exprimés par la Commission lors de l'ouverture de la procédure, à savoir l'insuffisance du plan de redressement, le manque d'information et de transparence ainsi que le transfert de difficultés aux compétiteurs. Ils insistent particulièrement sur les effets négatifs de l'aide pour la concurrence à l'intérieur de l'Espace économique européen, surtout à l'égard des petites compagnies privées. La Norvège demande que cette aide soit la toute dernière accordée à OA. Elle évoque aussi le risque du maintien de surcapacité ou de prix anti-économiques. Le Royaume-Uni souhaite que le gouvernement grec s'engage à ne plus interférer à l'avenir dans les affaires de OA. De plus, pour le Royaume-Uni, les informations supplémentaires qui pourraient être adressées à la Commission par les autorités grecques devraient être communiquées aux États membres de l'Espace économique européen et aux parties intéressées afin que ceux-ci soient en mesure de présenter de nouvelles observations en toute connaissance de cause.

Tous ces points figurent également dans les commentaires fournis par les compagnies communautaires concurrentes de OA et par l'ACE. En outre, celles-ci explicitent précisément les éléments suivants :

— en matière d'assistance en escale, le monopole détenu par Olympic Airways sur l'ensemble des aéroports grecs, sous réserve de l'auto-assistance qui est autorisée, se traduit par des prestations d'un prix élevé pour une qualité médiocre. L'aide autorisera OA à continuer à abuser de cette situation au détriment de ses concurrents communautaires. En conséquence, toutes les compagnies communautaires ayant présenté des observations demandent la suppression de ce monopole,

— en matière de fourniture de services, l'aide permettra à OA, si aucune précaution n'est prise, de continuer à proposer des tarifs qui ne couvrent pas ses coûts, en particulier sur les liaisons Athènes-Stockolm et Athènes-Londres, ou de maintenir sa situation actuelle de surcapacité, compte tenu notamment de son faible coefficient de remplissage. Aussi une stricte surveillance des tarifs et une limitation des capacités offertes par OA, voire la suppression des services ou des liaisons non rentables et la cession de certains actifs sont-elles sollicitées,

— les effets négatifs de l'aide sont encore accrus par l'application incorrecte du troisième paquet aérien faite par les autorités grecques et par le monopole de désignation dont OA jouit encore à l'intérieur de la Grèce. C'est ainsi que les autorités grecques imposent des restrictions diverses aux transporteurs communautaires desservant les îles grecques par des vols non réguliers ainsi qu'aux transporteurs titulaires d'une licence délivrée en Grèce et désireux d'exploiter des liaisons non régulières à l'intérieur de la Grèce.

Ont également été invoquées l'occupation trop extensive faite par OA des installations aéroportuaires dans les aéroports grecs, la distribution des créneaux horaires sur les aéroports grecs trop favorable à OA, les heures d'ouverture de certains aéroports grecs calquées sur les seuls besoins de OA et l'absence de transparence des subventions croisées entre les liaisons rentables et les liaisons non rentables (liaisons de service public) exploitées par OA.

Enfin, selon la société Abela, les difficultés contractuelles qu'elles a rencontrées avec OA en ce qui concerne la gestion de la société Olympic Catering, filiale commune de OA et d'Abela, constituent un « microcosme » caractéristique de la situation à l'intérieur de la compagnie nationale grecque.

Tous ces commentaires ont été transmis au gouvernement grec.

IV

Par courrier du 16 mai 1994, les autorités grecques ont transmis à la Commission à la fois leurs observations à la suite de la lettre qu'elle leur avait adressée le 23 mars précédent et leurs réponses aux demandes de renseignements formulées en août 1993.

Il ressort des observations fournies par le gouvernement grec qu'une étude complémentaire sur les possibilités de redressement de OA a été réalisée par le cabinet Avmark au cours des premiers mois de l'année 1994. Au vu des résultats de cette étude et pour tenir compte des doutes soulevés par la Commission dans sa lettre d'ouverture de la procédure, les autorités grecques ont complété le plan de recapitalisation et de restructuration de l'entreprise notifié en juillet 1993 afin de remédier aux insuffisances mises en évidence par la Commission lors de l'ouverture de la procédure.

S'agissant du volet financier, le montant total de la recapitalisation proposée s'élève maintenant à 545 milliards de drachmes grecques (1,915 milliard d'écus) contre 352,6 milliards dans le plan notifié en juillet 1993. Ce montant total se décompose de la façon suivante :

— un allègement de la dette de OA par le jeu des garanties de l'État grec à hauteur de 427 milliards dès 1994, contre 200 milliards précédemment,

— une conversion en capital de la dette contractée par OA à l'égard des trois entités étatiques (fisc, aviation civile, raffineries d'État) pour 64 milliards dès 1994, contre 126 milliards précédemment,

— une injection de capital de 54 milliards en trois tranches respectives de 19,23 et 12 milliards respectivement en 1995, 1996 et 1997, contre 26,6 milliards prévus précédemment également en trois tranches en 1993, 1994 et 1995.

À cette recapitalisation s'ajoutent les garanties que l'État grec se propose d'accorder à OA en vue de l'achat de nouveaux appareils au cours des prochaines années pour un montant total de 378 millions de dollars des États-Unis (322 millions d'écus) contre 64 milliards de drachmes grecques (232 millions d'écus) précedemment. Les autres mesures financières figurant dans le plan notifié en juillet 1993, à savoir le remplacement de la garantie apportée par l'État aux dettes à long terme de OA à hauteur de 15 milliards de drachmes et la prise en charge par l'État de sommes susceptibles d'être réclamées à OA par d'éventuels plaignants, sont par contre abandonnées. À noter que les garanties afférentes aux dettes subsistantes après la recapitalisation ne sont pas supprimées, mais viendront à expiration au fur et à mesure que ces dettes seront amorties, soit au plus tard en 2004.

L'augmentation de la recapitalisation prévue maintenant par rapport à celle notifiée en juillet 1993 s'explique par le fait que l'endettement de OA s'est accru de 153 milliards de drachmes grecques au cours de l'année 1993, passant de 356 à 509 milliards de drachmes grecques. Cependant, 82 % de cette augmentation de l'endettement provient en réalité des pénalités que l'État grec inflige à OA au taux statutaire d'environ 3 % par mois sur les impayés de la compagnie à l'égard des entités étatiques (autorité de l'aviation civile, raffineries d'États, etc.)

S'agissant du volet de gestion, les mesures prévues dans le plan notifié en juillet 1993 sont complétées par des actions visant priotairement à réduire les coût de la compagnie. À cet égard, les trois éléments principaux sont les suivants :

— la suppression de la liaison vers Tokyo et des dessertes américaines autres que New York, cela entraînera la cession d'un appareil Boeing 747,

— la fin de l'exploitation de quatre appareils A 300,

— surtout, une réduction des frais de personnel de 15 % en 1994 et de 30 % en 1995 grâce à trois mesures simultanées : une modification des conditions de travail (diminution des temps de repos et d'avantages divers accordés au personnel), un gel des salaires pour deux ans et une réduction nette des effectifs de 1 500 personnes de 1994 à 1997, dont 927 dès 1994.

À ces facteurs de réduction des coûts s'ajoutent d'autres mesures touchant la réorganisation et la productivité de l'entreprise, telles qu'une réduction du nombre des niveaux hiérarchiques, le regroupement de tous les bureaux de la compagnie sur un même site, le développement de l'informatique dans les activités d'assistance en escale et de maintenance, l'introduction d'un système informatique de réservation (Hermès II) et de gestion des coupons (yield management), une plus grande attention donnée à la clientèle et aux agences de voyages, etc. En ce qui concerne l'importance et la composition de la flotte, aucune extension n'est prévue au cours de la durée du plan ; seul est envisagé le renouvellement d'une partie de la flotte en faveur d'appareils moyen-courrier, sans que le type et le nombre d'appareils soient spécifiés. À noter que les différentes mesures du programme de redressement concernent tant OA que sa filliale Olympic Aviation.

La correspondance adressée à la Commission par les autorités helléniques le 16 mai 1994 contient par ailleurs les réponses à la plupart des questions soulevées par la Commission dans sa demande de renseignements d'août 1993. Le gouvernement grec a en particulier fourni les bilans et comptes prévisionnels détaillés pour les années 1993 et 1997 ainsi que les hypothèses à partir desquelles ont été élaborées ces projections. Le scénario retenu se fonde sur une hypothèse de croissance moyenne du trafic pour OA de 3 % par an au cours de la période 1993-1997, soit un rythme de croissance inférieur à celui estimé par les organisations internationales AEA et IATA, variable cependant en fonction des régions du monde. Le coupon moyen (yield) est quant à lui censé décroître au cours de la même période, en conformité avec les prévisions de l'AEA et compte tenu de la dévaluation de la drachme grecque.

Le scénario retenu est élaboré à partir d'un modèle de base qui intègre les hypothèses précédentes et la suppression de la liaison vers Tokyo et des dessertes américaines autres que New York ainsi que la fin de l'exploitation de quatre A 300. Avec ces seuls éléments, le résultat de OA reste négatif tout au long de la période en dépit d'un retour à un niveau de charges financières modérées en raison du très fort désendettement découlant de la recapitalisation. Toutefois, lorsque s'ajoutent au modèle de base les mesures de réduction de frais de personnel et celles améliorant la productivité, le résulat net de la compagnie devient positif dès 1995 pour s'établir à 30 milliards de drachmes grecques avant impôt en 1997, soit 10,8 % du chiffre d'affaires alors prévu.

Les autorités grecques ont également fourni des précisions sur la manière dont peuvent être calculés les manques à gagner allégués résultant de la politique du gouvernement grec au cours de la période 1975-1991 en matière de contrôle des prix, d'obligations de service public et de sous-capitalisation de l'entreprise. Ces précisions permettent en outre d'évaluer à 5 milliards de drachmes grecques de 1991 à 1993 la perte annuelle occasionnée à OA par la limitation des prix sur les liaisons intérieures grecques. Les pertes découlant d'autres charges de service public (transport des fonctionnaires, de personnalités, de la presse) peuvent quant à elles être évaluées à un peu moins de 4 milliards par an en 1989 et 1990, et à moins de 2 milliards par an depuis 1991.

De plus, les autorités grecques ont communiqué une analyse précise des résultats de la compagnie par destination et par type d'aéronef, fruit du système de comptabilité analytique élaboré par le cabinet Avmark. D'autres informations fournies permettent à la Commission de connaître la position concurrentielle de OA sur les différents marchés sur lesquels elle est présente, en particulier à l'intérieur de l'Espace économique européen et en Grèce. Ainsi OA continue-t-elle d'exploiter toutes les liaisons régulières intérieures à la Grèce de façon monopolistique, mais sont apparues récemment plusieurs compagnies concurrentes grecques dont l'activité reste cependant pour l'instant limitée aux vols non réguliers. À cet égard, les autorités grecques ont indiqué que OA n'avait jamais reçu et ne recevait aucune subvention pour l'exploitation des lignes intérieures grecques.

Par ailleurs, dans sa transmission à la Commission du 16 mai 1994, le gouvernement grec ne conteste pas que les garanties d'emprunt accordées et la recapitalisation prévue soient une aide, mais il soutient que celle-ci peut bénéficier des dispositions de l'article 92 paragraphe 3 point a) du traité relatives aux aides régionales. Il fait valoir à cet égard :

— que la Grèce est le pays le plus pauvre de l'Union européenne,

— que les services de transport aérien fournis par OA sont vitaux pour l'économie grecque en raison de l'isolement géographique de la Grèce, de l'importance du tourisme, du rôle joué par la communauté grecque dans le monde, de l'emploi procuré en Grèce par OA et de la nécessité d'une bonne desserte des îles.

Le gouvernement grec indique également que les mesures d'aide en cause remplissent les conditions d'exemption prévues à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité dans la mesure notamment où :

— la recapitalisation fait partie d'un programme général de restructuration qui restaurera la viabilité de l'entreprise grâce en particulier à l'allègement du fardeau de la dette. Aucune autre aide ou garantie ne seront accordées en dehors de ce programme à OA, laquelle sera gérée comme une entreprise commerciale,

— la recapitalisation sera conduite de façon transparente sous la surveillance d'un consultant extérieur indépendant,

— la recapitalisation ne transférera pas les difficultés de OA à ses concurrents dès lors que OA possède seulement 13 % du marché total des liaisons régulières et non régulières en provenance ou à destination de la Grèce et que les projections de trafic de OA à l'intérieur de l'Espace économique européen ne prévoient aucune augmentation des parts de marché.

Les autorités grecques déclarent enfin dans leur courrier du 16 mai 1994 qu'elles considèrent comme vital pour la réussite du programme le maintien du régime actuel de l'assistance en escale sur les aéroports grecs, qui est celui du monopole de OA sous réserve de l'auto-assistance autorisée. Elles participeront par contre activement au processus de restructuration de ce secteur prévu par la Commission. En outre, elles appliqueront intégralement le règlement (CEE) n° 2408/92 sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, sous réserve toutefois des exceptions prévues, lesquelles visent notamment les îles grecques.

V

Au cours de différentes réunions qui se sont tenues à Bruxelles dans la première quinzaine du mois de juin 1994 avec la Commission, les autorités grecques ont été amenées à apporter davantage d'éclaircissements sur les conditions dans lesquelles étaient appliqués en Grèce les règlements communautaires constituant le troisième paquet aérien. Elles ont en particulier assuré que le règlement (CEE) n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens était dorénavant correctement appliqué en Grèce, en particulier quant à l'ordre de délivrance des certificats de transporteur aérien et des licences d'exploitation, quant à la non-restriction des licences d'exploitation au seul domaine du non régulier ou à certaines liaisons, et quant à la durée de validité de ces licences. Un document remis à la Commission le 13 juin 1994 explicite ces différents points et montre que les concurrents grecs de OA ont obtenu des licences d'exploitation en conformité avec la réglementation communautaire.

S'agissant du règlement (CEE) n° 2408/92, le gouvernement grec a indiqué ne faire actuellement aucune application des dispositions de l'article 4 de ce règlement relatives à l'imposition d'obligations de service public. Par contre, les conditions d'application des dispositions de l'article 5 dudit règlement n'ont pu être complètement vérifiées par la Commission. En ce qui concerne le règlement (CEE) n° 2409/92 sur les tarifs, les autorités grecques ont précisé que les tarifs des services aériens réguliers à l'intérieur de la Grèce, y compris vers les îles, étaient totalement libres depuis le 1er janvier 1994. Selon le document susmentionné remis à la Commission le 13 juin 1994, la commission des prix qui était chargée d'approuver les tarifs sur le réseau intérieur a été supprimée.

La question du statut de OA a également été abordée au cours de ces réunions. Selon le gouvernement grec, OA bénéficie d'un régime de droit commun, en particulier sur les plans social, comptable et financier ; outre le régime des garanties d'emprunt, le seul régime dérogatoire au droit commun subsistant au profit de OA se situe en matière fiscale (exonération de l'impôt sur les sociétés remplacé par une imposition sur le chiffre d'affaires). En outre, selon les autorités grecques, les compagnies licenciées en Grèce autres que OA ne font nullement l'objet

d'une discrimination défavorable en matière d'accès aux aéroports ou aux installations aéroportuaires grecs. De plus, toujours selon ces autorités, l'auto-assistance en escale serait pleinement autorisée dans toutes ses composantes sur les aéroports grecs.

Par ailleurs, le 24 juin 1994, le gouvernement grec a adressé à la Commission une lettre dans laquelle il a pris plusieurs engagements. C'est ainsi que les autorités grecques se sont engagées :

a) en ce qui concerne la gestion et le statut de OA :

— à abroger l'article 6 de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975 qui permet à l'État grec d'accorder des garanties aux emprunts contractés par OA, sous réserve toutefois des garanties expressément prévues dans le plan transmis à la Commission,

— à ne plus interférer à l'avenir dans la « gestion opérationelle » de OA,

— à donner à OA un statut fiscal comparable à celui des entreprises grecques de droit commun (société anonyme) ; le gouvernement grec prévoit toutefois d'exonérer OA des taxes éventuelles susceptibles de frapper les opérations de recapitalisation de l'entreprise faisant partie du programme de restructuration de la compagnie,

— à adopter les conventions passées entre l'État grec et OA afin de tenir compte des dispositions du troisième paquet aérien,

— à ne plus accorder d'aide à OA sous quelque forme que ce soit pendant la durée du programme de restructuration ;

b) en ce qui concerne le suivi du plan accepté par la Commission :

— à faire adopter immédiatement la législation nécessaire à une mise en œuvre effective du plan en matière salariale, sociale et financière,

— à accepter que la Commission fasse vérifier, le cas échéant, les principaux résultats découlant du programme de restructuration ainsi que l'application des conditions liées à l'approbation de l'aide, par un consultant indépendant choisi d'un commun accord,

— à soumettre chaque année à la Commission, au moins quatres semaines avant le paiement de chaque tranche d'augmentation de capital prévue en janvier 1996 et janvier 1997, un rapport sur la mise en œuvre du plan de restructuration et de recapitalisation, afin de permettre à la Commission de présenter des commentaires,

— à ne pas procéder aux augmentations de capital prévues en 1995, 1996 et 1997 au cas où les objectifs du plan ne seraient pas atteints pour les exercices précédents ;

c) en ce qui concerne les activités de OA :

— à ce que OA s'abstienne d'acquérir, grâce à l'aide, une participation dans tout transporteur aérien de la Communauté ;

d) en ce qui concerne l'application du troisième paquet aérien :

— à améliorer la procédure pour l'immatriculation des aéronefs ou pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (AOC),

— à se conformer aux principes d'interprétation concernant l'application de l'article 3 paragraphe 1 du réglement (CEE) n° 2408/92 et les relations entre la procédure d'autorisation du règlement (CEE) n° 2408/92 et les dispositions des autres règlements du troisième paquet aérien et du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil [1]. (Ces principes d'interprétation sont ceux qui figurent dans le document adressé aux autorités grecques par la Commission en français le 18 novembre 1993 et en grec le 26 janvier 1994),

— à répondre par écrit aux demandes faites par les compagnies communautaires, dans des délais raisonnables et dans la limite de leurs possibilités,

— à ouvrir à la concurrence, au plus tard le 1er janvier 1996, toutes les liaisons aériennes intérieures à la Grèce continentale, sous réserve d'une application des dispositions de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92,

— à ne pas subordonner l'exercice de droits de trafic accordés aux compagnies communautaires autres que celles licenciées en Grèce à la condition du dépôt de garanties pour le rapatriement des passagers,

[1] JO n° L 14 du 22. 1. 1993, p. 1.

— à se conformer à la définition du service aérien non régulier telle qu'elle découle indirectement des dispositions du règlement (CEE) n° 2408/92 ; à n'imposer en particulier aux services non réguliers aucune contrainte telles que l'interdiction du « seat only » sur les trajets aller-retour, la prohibition du transport du fret ou du courrier, et l'exigence d'une durée minimale de séjour.

À la suite de cette correspondance du 24 juin 1994, de nouvelles réunions se sont tenues à Bruxelles à la fin du mois de juin et pendant la première quinzaine du mois de juillet 1994 entre les autorités grecques et la Commission. Au cours de ces réunions, les autorités grecques ont précisé qu'elles entendaient en fait par « gestion opérationnelle » l'ensemble de la gestion de la compagnie qui ne relève normalement pas de la compétence des actionnaires de l'entreprise. Elles ont aussi indiqué que l'échéance du paiement des tranches d'augmentation de capital de OA prévues en janvier 1996 et janvier 1997 serait différée de quatre semaines au cas où la Commission soumettrait à l'appréciation d'un consultant indépendant choisi d'un commun accord le rapport qui lui sera remis quatre semaines avant le paiement. Les discussions ont également porté sur les restrictions auxquelles pourrait être soumise OA à l'intérieur de l'Espace économique européen ainsi que sur la question du monopole de désignation dont jouit encore la compagnie nationale grecque sur les liaisons vers les pays tiers et vers les îles grecques non couvertes par le troisième paquet aérien. Par lettre du 13 juillet 1994, le gouvernement grec a pris les engagements supplémentaires suivants selon lesquels :

— il accepte le principe que d'autres compagnies grecques que OA soient autorisées à desservir des liaisons entre la Grèce et les pays tiers. Les désignations de compagnies se feront en conséquence en fonction des mérites propres à chaque demande,

— il veillera à ce que pendant la durée du plan de restructuration (années 1994 à 1997 incluses), l'augmentation du nombre de sièges offerts par OA à l'intérieur de l'Espace économique européen soit proportionnelle à la croissance prévue de ce marché. La base pour la détermination de l'augmentation de capacité sera la période de douze mois se terminant en avril 1994,

— il veillera à ce que OA n'ait pas un comportement de chef de file tarifaire (price leader) sur les liaisons régulières Athènes-Stockholm et Athènes-Londres,

— les îles grecques resteront exemptées de l'application du troisième paquet aérien jusqu'au 1er juillet 1998.

En ce qui concerne le régime de l'assistance en escale sur les aéroports grecs, la Grèce a précisé qu'il ne subira pas de modification.

APPRÉCIATION JURIDIQUE

VI

Aux termes de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après dénommé « l'accord »), sont incompatibles avec le marché commun et avec cet accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres et entre les parties contractantes, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Le traité et l'accord posent le principe de neutralité à l'égard du régime de propriété dans les États membres et le principe d'égalité entre les entreprises publiques et privées (article 222 du traité et article 125 de l'accord). En vertu de ces principes, l'action de la Commission ne peut être ni préjudiciable ni avantageuse pour les entreprises publiques, notamment lorsque la Commission examine une opération au regard des dispositions des articles 92 du traité et 61 de l'accord. Il convient en conséquence d'établir cas par cas si une transaction entre un État membre et une entreprise publique constitue une transaction commerciale normale ou bien si elle contient en tout ou en partie des éléments d'aide.

Afin de déterminer si elle est en présence d'une aide d'État, la Commission doit fonder son jugement sur le principe de l'investisseur en économie de marché. En vertu de ce principe, il n'y a pas d'aide d'État lorsqu'il y a apport de capital neuf dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché [1]. La Cour a eu l'occasion de préciser que « si le comportement de l'investisseur privé, auquel doit être comparée l'intervention de l'investisseur public poursuivant des objectifs de politique économique, n'est pas nécessairement celui de l'investisseur ordinaire plaçant des capitaux en vue de leur rentabilisation à plus ou moins court terme, il doit,

[1] Communication de la Commission sur l'application des articles 92 et 93 du traité aux prises de participation publique, *Bulletin des Communautés européennes* n° 9-1984 ; et Cour de justice des Communautés européennes, affaires jointes 296/82 et 318/82, Pays-Bas et Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contre Commission, Recueil 1985, p. 809, point 17 des motifs.

au moins, être celui d'un *holding* privé ou d'un groupe privé d'entreprises poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme » (1).

Dans le cas présent, quatre transactions ou opérations distinctes sont à considérer, à savoir les garanties d'emprunts, l'allègement de la dette, la conversion de la dette en capital et l'injection de capital en trois tranches.

En ce qui concerne tout d'abord les garanties d'emprunt, la Commission a informé les États membres, dans sa lettre du 5 avril 1989, des critères qu'elle entendait retenir pour l'examen des garanties de l'État (2). Ainsi, « elle considère que toutes les garanties accordées par l'État directement ou par l'intermédiaire d'établissements financiers délégués par l'État relèvent de l'article 92 paragraphe 1 du traité. Chaque cas d'octroi de garanties de l'État doit être notifié conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, qu'il s'agisse de l'application d'un régime général de garanties existant ou d'une mesure spécifique ».

Il en découle que les garanties d'emprunt consenties jusqu'à présent à OA constituent des aides tombant dans le champ d'application de l'article 92 paragraphe 1 du traité. Il en est de même des nouvelles garanties d'emprunt que l'État grec entend consentir à OA, avant 1998 et à hauteur de 378 millions de dollars des États-Unis, dans le cadre du plan de restructuration et de recapitalisation de la compagnie tel qu'il résulte des observation transmises à la Commission par les autorités grecques le 16 mai 1994.

La Commission a également précisé qu'elle se proposait d'examiner seulement les régimes instaurant des garanties et non pas tous les cas d'application de ces régimes, sauf s'il s'agit d'un cas de garantie octroyée en dehors d'un régime (3) .

En l'espèce, les garanties accordées par l'État grec aux emprunts d'OA au cours de la période 1986-1993 ne l'ont pas été dans le cadre d'un régime général. En effet, l'article 6 de la loi du 26 juin 1975 donne seulement à l'État la possibilité de garantir des emprunts ou toute autre obligation contractés par la compagnie. Dans ces conditions, les autorités grecques auraient dû notifier à la Commission, avec toutes les informations nécessaires, chacune des garanties dont a bénéficié OA. En s'abstenant de ce faire en temps utile, l'État grec a manqué aux obligations qui lui incombent au titre de l'article 93 paragraphe 3 du traité. En conséquence, de l'avis de la Commission, les aides dont il s'agit ont été accordées illégalement. Ceci vaut notamment pour les garanties octroyées à partir du 5 avril 1989.

La Commission estime que, en général, l'aide découlant d'une garantie d'emprunt est égale à la différence entre le taux d'emprunt en situation normale de marché et le taux d'emprunt effectivement obtenu grâce à la garantie. Toutefois, dans le cas de OA, l'État grec a pleinement utilisé ses possibilités d'octroi de garanties au cours de la période 1986-1993, garantissant indistinctivement tous les nouveaux emprunts contractés par le transporteur. Dans les rapports annuels de celui-ci, il est expressément indiqué que toutes les institutions de crédit demandent la garantie de l'État grec avant de consentir des prêts à OA. Cela s'explique aisément par l'importance des risques encourus puisque, dès 1990, l'endettement représentait trois fois la valeur comptable de l'actif.
Dès lors que, dans cette situation financière difficile, aucune institution de crédit n'accepterait de prêter de l'argent à OA, même à an taux très élevé, sans la garantie de l'État, les garanties accordées par l'État grec équivalant à une aide opérationnelle. Dans ce cas, le montant de l'aide est égal aux montants des emprunts eux-mêmes, qui constituent en fait des subventions déguisées.

En ce qui concerne ensuite l'allègement de la dette de OA pour un montant de 427 milliards de drachmes grecques en 1994, le caractère d'aide de cette opération ne fait pas non plus de doute. En effet, par celle-ci, l'État grec prend à sa charge, à hauteur de ce montant, le remboursement d'une partie des emprunts de la compagnie dans le cadre des garanties examinées ci-dessus. Cette opération unilatérale et sans contrepartie alléguée équivaut à une subvention d'un même montant. Les sommes ainsi déboursées par l'État grec le sont à fonds perdu, compte tenu de la situation de la compagnie telle qu'elle a été décrite ci-dessus. Aucun investisseur privé n'aurait procédé à une pareille opération qui, en conséquence, constitue une aide. Cette aide se recoupe cependant avec l'aide découlant des garanties d'emprunt examinées précédemment puisqu'elle ne fait que concrétiser le caractère de subventions déguisées présenté par les emprunts garantis.

La conversion en capital, à hauteur de 64 milliards de drachmes grecques en 1994, des dettes contractées par OA à l'égard du fisc grec, de l'autorité grecque de l'aviation civile et des raffineries appartenant à l'État grec s'assimile, quant à elle, à un apport en capital d'un même montant. La nature de cet investissement doit s'apprécier au regard du principe de l'investisseur en économie de marché. Or, les difficultés financières inextricables de OA dont la situation continue à se dégrader, jointes à la non-rentabilité structurelle de la compagnie, ne laissent aucune doute quant à l'absence de perspectives de rentabilité des capitaux investis à quelque échéance que ce soit. Cet apport en capital n'a ainsi d'autre but, tout comme l'octroi de garanties et l'effacement d'une partie de la dette, que d'assurer la survie de la compagnie nationale. Il s'agit en conséquence d'une aide.

(1) Cour de justice des Communautés européennes, affaire C-305/89, Italie contre Commission, Recueil 1991, p. I-1603, point 20 des motifs.
(2) Référence SG(89) D/4328.
(3) Lettre de la Commission aux États membres SG(89) D/12772 du 12 octobre 1989.

La même approche vaut pour l'injection de capital de 54 milliards de drachmes grecques effectuée en trois tranches au cours des années 1995 (19 milliards), 1996 (23 milliards) et 1997 (12 milliards).

Les différentes catégories d'aides examinées ci-dessus, accordées directement par l'État grec, affectent les échanges entre les États membres dès lors qu'elles concernent une société dont l'activité de transport, qui touche par nature directement aux échanges, couvre l'ensemble du marché commun. En outre, elles faussent la concurrence à l'intérieur de ce marché puisqu'elles sont accordées à une seule entreprise placée en situation de concurrence avec les autres compagnies communautaires sur la plus grande partie de son réseau européen, en particulier depuis l'entrée en vigueur du troisième paquet de libéralisation du transport aérien le 1er janvier 1993. Par suite, elles constituent des aides au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord, point qui n'est d'ailleurs pas contesté par le gouvernement grec. Il est en conséquence nécessaire d'examiner la compatibilité éventuelle de ces aides au regard de l'article 92 paragraphes 2 et 3 du traité et de l'article 61 paragraphes 2 et 3 de l'accord.

VII

Les dispositions de l'article 92 paragraphe 2 du traité et de l'article 61 paragraphe 2 de l'accord ne s'appliquent pas aux aides en cause dans la mesure où il ne s'agit ni d'aides à caractère social octroyées à des consommateurs individuels, ni d'aides destinées à remédier à des dommages causés par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires, ni davantage d'aides octroyées à l'économie de certaines régions allemandes.

L'article 92 paragraphe 3 du traité et l'article 61 paragraphe 3 de l'accord dressent la liste des aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. Cette compatibilité doit être appréciée dans le contexte de la Communauté et non dans celui d'un seul État membre. Les dérogations prévues à l'article 92 paragraphe 3 du traité et à l'article 61 paragraphe 3 de l'accord s'appliquent uniquement dans le cas où la Commission peut établir que, n'eût été l'aide en cause, les forces du marché n'auraient pas suffi à persuader le futur bénéficiaire de l'aide à agir de manière à concourir à l'un des objectifs de ces dérogations.

Afin de sauvegarder le bon fonctionnement du marché commun et compte tenu des principes énoncés à l'article 3 point g) du traité, les dérogations aux principes de l'article 92 paragraphe 1, telles que définies à l'article 92 paragraphe 3, doivent faire l'objet d'une interprétation stricte lors de l'examen d'un régime d'aide ou de toute mesure individuelle.

L'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité et l'article 61 paragraphe 3 points a) et c) de l'accord comportent des dérogations en faveur des aides destinées à promouvoir ou à faciliter le développement de certaines régions. Les autorités grecques ont fait référence à ces dispositions dans leur transmission du 16 mai 1994. Elles ont invoqué le faible niveau de développement économique de la Grèce dans l'ensemble communautaire ainsi que le rôle vital joué par OA en faveur de l'économie du pays. La Commission ne saurait toutefois accueillir le raisonnement suivi en l'espèce par le gouvernement grec. En effet, même si la Grèce est une région tombant en totalité dans le champ d'application de l'article 92 paragraphe 3 point a) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 point a) de l'accord, les aides faisant l'objet de la présente communication, tant les garanties d'emprunt que les différents éléments de recapitalisation, n'appartiennent pas à un régime général dont bénéficieraient toutes les compagnies exploitant des liaisons aériennes entre la Grèce et le reste du monde ou bien encore toutes les compagnies aériennes établies ou licenciées en Grèce. Il s'agit, au contraire, de mesures *ad hoc* au profit de la seule OA et visant uniquement à la maintenir en survie, sans aucun lien avec un régime d'aides régionales.

Ces mesures ne visent pas davantage à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun, tel que prévu par l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité et par l'article 61 paragraphe 3 point b) de l'accord. Par contre, dans leur notification du 16 juillet 1993, les autorités grecques ont invoqué les dispositions de ce même point b) relatives aux aides destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre.

Il convient de rappeler que ces dernières dispositions sont à la base de la décision de la Commission du 31 juillet 1991 prise à l'égard de l'État grec et relative à la privatisation de 208 entreprises appartenant à l'Organisation pour la reconstruction des entreprises et aux différentes banques publiques ainsi que certaines entreprises et organisations publiques dites « DEKO ». La Commission avait alors décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard de ce programme de privatisation, en tenant compte du fait que les données économiques de la Grèce démontraient la perturbation grave de son économie. Cette décision du 31 juillet 1991 réservait cependant expressément le cas de OA et rappelait, pour cette dernière, le principe d'une notification préalable. Or, comme il a été dit précédemment, les aides en cause visent avant tout à éviter la faillite de la compagnie. Elles concernent une seule entreprise et ne sauraient avoir ni comme objet, ni comme effet de remédier à une perturbation grave de l'économie grecque. Aussi les dispositions de l'article 92 paragraphe 3 point b) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 point b) de l'accord sont-elles inapplicables en l'espèce.

En ce qui concerne la dérogation prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et à l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord pour les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques, la Commission peut considérer une aide à la restructuration d'une entreprise comme compatible avec le marché commun si elle répond à un certain nombre de critères [1]. Ces critères doivent être examinés à la lumière des deux principes énoncés par les mêmes dispositions : l'aide doit être nécessaire au développement de l'activité, du point de vue de la Communauté, et l'aide ne doit pas altérer les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun [2].

Ces éléments ont été interprétés dans le contexte sectoriel de l'aviation civile par le mémorandum n° 2 [3] qui énonce que la Commission peut, dans certains cas, regarder comme respectant l'article 92 une aide accordée à une compagnie aérienne qui connaît de graves difficultés financières, sous réserve que certaines conditions soient remplies :

a) l'aide doit faire partie d'un programme, approuvé par la Commission, visant à rétablir l'équilibre de la compagnie aérienne de façon qu'elle puisse, dans un délai raisonnable, être rentable sans recevoir d'autres aides ;

b) toute aide doit être élaborée dans la transparence et doit pouvoir être vérifiée ;

c) l'aide en question ne doit pas transférer les difficultés de cet État membre vers le reste de la Communauté.

Compte tenu de la concurrence accrue en relation avec la libéralisation progressive des transports aériens résultant du troisième train de mesures, la Commission doit s'en tenir à une stricte politique de contrôle des aides d'État intégrant les perspectives offertes par la libéralisation afin d'éviter l'émergence d'effets contraires à l'intérêt commun.

Dans sa transmission à la Commission du 16 mai 1994, le gouvernement grec a invoqué les dispositions de l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 points a) et c) de l'accord en vue de bénéficier d'une exemption pour les aides en cause. Il a, à cet égard, fait valoir que les trois conditions citées ci-dessus étaient en l'espèce remplies.

Il convient de vérifier point par point le respect de ces conditions eu égard, notamment, à l'ensemble des éléments de fait résumés dans les parties I à V précédentes.

S'agissant en premier lieu de la capacité du programme de recapitalisation et de restructuration prévu à assurer à échéance raisonnable la viabilité de OA dans le contexte d'une libéralisation accrue, il est tout d'abord nécessaire d'examiner l'adéquation de l'aide aux besoins financiers de la compagnie. À la fin de l'année 1993, le bilan de OA faisait apparaître une valeur des capitaux propres négative de 375 milliards de drachmes grecques, équilibrant une valeur d'actif de 192 milliards (hors *leasing*) avec des montants d'endettement et de provisions respectifs de 510 et 57 milliards. Cet important déséquilibre dans la structure du bilan s'est encore accru au cours du premier semestre de 1994. Toutefois, l'allègement de la dette à hauteur de 427 milliards combiné avec l'augmentation de capital de 64 milliards résultant de la conversion de la dette, a pour effet d'assainir la structure du bilan dès la fin de l'année 1994. À cette date, l'actif de OA, de 187 milliards (hors *leasing*) devrait être contrebalancé par des capitaux propres, des provisions et un endettement de montants respectifs de 40, 66 et 101 milliards. Le ratio de l'endettement sur les fonds propres s'établira ainsi à 2,5 à la fin de 1994, soit une valeur qui reste encore supérieure à ce qui est actuellement considéré comme acceptable pour une compagnie aérienne. Les trois injections de capital prévues dans le programme présenté à la Commission ainsi que les autres mesures du programme devraient néanmoins ramener la valeur de ce ratio à 0,78 à la fin de l'année 1997. Sur la base de ces chiffres, la recapitalisation proposée apparaît comme suffisante et non excessive, compte tenu de la taille de l'entreprise ainsi que de sa situation spécifique à la périphérie de la Communauté.

La très forte réduction de l'endettement prévue par le plan aura également pour effet de ramener les frais financiers de OA dans des limites raisonnables : de 136 milliards de drachmes grecques en 1993, les frais financiers devraient passer à 74 milliards en 1994 et à 3 milliards en 1995, soit 1,3 % du chiffre d'affaires à cette dernière date. Par ailleurs, selon le plan présenté, le résultat d'exploitation de OA s'améliorera substantiellement de 1993 à 1997 grâce aux réductions de coûts prévues, notamment en matière salariale, et grâce à la suppression des charges de services publiques encore supérieures, semble-t-il, à 5 milliards en 1993. Sur cette question de la réduction des coûts, de même d'ailleurs que sur celle du montant de la recapitalisation nécessaire, le gouvernement grec a tenu compte des doutes émis par la Commission dans sa lettre d'ouverture de la procédure. Le résultat d'exploitation devrait ainsi passer de moins 13 milliards en 1993 à plus 17 milliards dès 1995. Ce dernier chiffre ne semble nullement invraisemblable si les différentes mesures de réduction des coûts de OA sont effectivement mises en œuvre. Il convient en effet de rappeler que le résultat d'exploitation de OA, qui révèle la capacité de la compagnie à dégager des excédents d'exploitation indépendamment des sources de financement, s'est légèrement amélioré entre 1990 et 1993, même s'il est resté négatif au cours de cette période.

Il ressort également du plan transmis à la Commission que les bénéfices retrouvés à partir de 1995 dégageront une capacité d'autofinancement accrue. Celle-ci, jointe aux tranches d'augmentation de capital et aux possibilités nouvelles d'endettement en 1997, devrait à la fois satisfaire les besoins en fonds de roulement et le financement des investissements indispensables à l'activité à long terme de la compagnie.

(1) Huitième rapport sur la politique de concurrence, point 176.
(2) Arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 17 septembre 1980 dans l'affaire 730/79, Philip Morris contre Commission, Recueil 1980, p. 2671.
(3) COM(84) 75 final du 15 mars 1984.

En outre, les hypothèses de croissance du trafic et des revenus sur lesquelles se fondent les projections financières paraissent raisonnables. La croissance annuelle du trafic retenue pour OA dans le programme remis à la Commission est inférieure à la moyenne estimée pour le secteur au cours de la période 1994-1997. La baisse également prévue du coupon moyen (yield) tient compte à la fois des changements de comportement de la clientèle observés depuis la guerre du Golfe et de l'accroissement de la concurrence, en particulier en Europe à la suite des mesures de libéralisation. À cet égard, les engagements pris par les autorités grecques relatifs à une application correcte du troisième paquet aérien semblent témoigner de la volonté du gouvernement grec de placer OA dans un véritable environnement concurrentiel. Il en est de même des engagements concernant tant l'absence de toute nouvelle aide que la gestion et le statut de OA, laquelle devient une entreprise soumise au droit commun au même titre que les autres compagnies communautaires, sans privilège ni sujétion particulière. La Commission considère d'ailleurs que les engagements relatifs à l'abrogation de l'article 6 de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975, à l'adoption d'un statut fiscal de droit commun et à la mise en conformité des conventions liant OA à l'État grec avec les dispositions du troisième paquet aérien, doivent être satisfaits au plus vite et en tous cas avant le 31 décembre 1994. De plus, les garanties d'emprunts subsistantes jusqu'à l'extinction des dettes correspondantes en 2004 ainsi que les nouvelles garanties à consentir avant le 31 décembre 1997 à hauteur d'un montant d'emprunts de 378 millions de dollars des États-Unis, devront respecter les conditions figurant dans la lettre de la Commission aux États membres du 5 avril 1989 (1). À l'inverse, tout maintien de situations protégées aurait été ou serait de nature à faire douter de la viabilité de l'entreprise, et par là-même de la crédibilité du plan de redressement, dans le contexte international de concurrence accrue et dans le cadre nouveau d'ouverture des marchés prévalant au sein de l'Espace économique européen. Dans ce contexte, il convient de prendre acte de l'engagement du gouvernement grec, pris dans sa lettre du 13 juillet 1994, de ne pas maintenir au-delà du 30 juin 1998 l'exemption de l'application du règlement (CEE) n° 2408/92 dont bénéficient les aéroports des îles grecques.

En définitive, en l'état du dossier en sa possession, la Commission estime que le plan de recapitalisation et de restructuration de OA peut permettre à la compagnie de générer une activité durablement rentable d'ici trois ans sans recevoir d'autres aides.

S'agissant, en deuxième lieu, de la transparence et des possibilités de contrôle de l'aide, la Commission est d'avis que cette deuxième condition est également respectée en l'espèce. Il convient tout d'abord de souligner que le gouvernement grec a fourni à la Commission la quasi-totalité des renseignements qu'elle avait demandés afin d'être en mesure de se prononcer dans cette affaire en toute connaissance de cause. Les doutes exprimés sur ce point par la Commission lors de l'ouverture de la procédure peuvent ainsi être levés dans les termes et conditions de la présente décision. Plusieurs questions soulevées par les États membres et les parties intéressées à la suite de l'ouverture de la procédure ont, en outre, fait l'objet de discussions entre les autorités grecques et la Commission.

De plus, les engagements pris par les autorités grecques en ce qui concerne le suivi du plan présenté à la Commission garantissent des possibilités de vérification et de contrôle satisfaisantes, le gouvernement grec prendra toutes les mesures nécessaires à une bonne mise en œuvre du plan ; il soumettra à la Commission, respectivement avant janvier 1996 et janvier 1997, deux rapports à ce sujet ; la Commission fera éventuellement appel à un consultant indépendant pour vérifier cette mise en œuvre, en particulier avant le versement des deux dernières tranches d'augmentation de capital ; enfin les autorités grecques ne procéderont pas aux augmentations de capital prévues en 1995, 1996 et 1997 si les objectifs du plan ne sont pas atteints.

S'agissant, en troisième lieu, du transfert des difficultés de OA vers ses concurrents communautaires, il ressort de ce qui a été dit précédemment que le programme de recapitalisation prévu apparaît non seulement nécessaire, mais aussi suffisant sans être excessif. Il ne conduira pas à une « surcapitalisation » de la compagnie susceptible de lui donner un accès privilégié au marché des capitaux ou de lui permettre de s'affranchir de toute contrainte en matière d'endettement. Le programme tend simplement à une « remise à niveau » de OA vis-à-vis de ses concurrents sans lui donner un avantage particulier en termes de structure de bilan.

Il convient d'ajouter que, depuis 1992, le trafic aérien connaît à nouveau en Europe des taux de progression élevés et que les perspectives paraissent tout aussi favorables pour les prochaines années. Ce contexte général de croissance retrouvée ne peut que diluer les effets négatifs sur la concurrence des aides consenties à OA. Plus précisément, le plan ne devrait pas en l'espèce se traduire par une augmentation de l'activité de OA au détriment des autres compagnies communautaires puisque le taux de croissance retenu pour la compagnie sur le marché intérieur de l'Espace économique européen pendant la durée du programme est inférieur à la progression estimée du trafic global sur ce même marché. De la même manière, le plan soumis à la Commission ne prévoit pas une augmentation significative de la flotte de OA avant 1998 mais, au contraire, le retrait d'exploitation de plusieurs appareils et le simple remplacement des avions les plus vétustes de la compagnie, bientôt touchés par les mesures de la directive 92/14/CEE du Conseil (2) sur le bruit des appareils, par des aéronefs de capacité plus réduite.

(1) Voir note 2 page 31.

(2) JO n° L 76 du 23. 3. 1992, p. 21.

En tout état de cause, les autorités grecques ont pris l'engagement que, sur les deux liaisons Athènes-Londres et Athènes-Stockholm sur lesquelles des risques particuliers sont apparus, OA ne pourra adopter un comportement de chef de file tarifaire (price leader). La Commission estime que la renonciation à un comportement de chef de file tarifaire implique que OA ne proposera pas de tarifs inférieurs à ceux proposés par ses concurrents sur les liaisons en question, en prenant notamment en compte la nature des services ainsi que les conditions et restrictions attachées aux tarifs individuels. Les autorités grecques se sont également engagées à ce que OA s'abstienne d'acquérir, grâce à l'aide, une participation dans tout transporteur aérien de la Communauté. Elles se sont aussi engagées à ce que l'accroissement du nombre de sièges offerts annuellement par OA à l'intérieur de l'Espace économique européen serait, de 1994 à 1997, proportionnel à celui du marché. La Commission considère que ce dernier engagement doit être mis en œuvre de la façon suivante en conformité avec la politique suivie par la Commission en matière d'aides aux transporteurs aériens. Tout d'abord, il importe de souligner que la croissance éventuelle du nombre de sièges offerts par OA doit être au plus égale à celle de l'ensemble du marché, afin d'éviter toute expansion de la compagnie au détriment de ses compétiteurs communautaires grâce aux aides reçues. Il est ensuite nécessaire de prendre comme période de référence, l'année 1993 au cours de laquelle l'aide a été notifiée à la Commission et pour laquelle celle-ci possède des données complètes et fiables. Enfin, dans le souci de limiter les risques de transfert de capacité d'une liaison à l'autre susceptibles de fausser la concurrence, il importe de définir le marché en question comme celui des liaisons régulières exploitées par OA à l'intérieur de l'Espace économique européen en excluant toutefois les liaisons régulières entre la Grèce continentale et les îles grecques qui représentent un volume élevé de sièges offerts et sur lesquelles OA ne se trouve en concurrence avec aucun autre transporteur communautaire. Sur le marché de l'Espace économique européen ainsi défini, le nombre de sièges offerts par OA s'élevait à 3 518 778 en 1993.

Par ailleurs, la Commission s'est assurée que l'octroi des aides en cause, qui garantit la survie de OA et entraîne par là-même la poursuite d'une partie de ses activités de façon monopolistique, ne constituera pas un obstacle à l'ouverture des marchés et au développement de la concurrence à l'intérieur de l'Espace économique européen, tout particulièrement vis-à-vis des compagnies autres que OA licenciées en Grèce, ce qui serait contraire à l'intérêt commun au sens de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord. Ainsi, les effets négatifs des aides en question sur la concurrence ne risqueront pas d'être amplifiés par le maintien de situations privilégiées ou protégées en contradiction notamment avec les mesures de libéralisation du troisième paquet aérien. À cet égard, il convient de rappeler les assurances données par les autorités grecques quant à une application correcte de la réglementation communautaire en matière de délivrance d'un AOC et de licences d'exploitation et quant à l'absence de discrimination en matière d'accès aux installations aéroportuaires. Vont également dans ce sens les engagements pris par le gouvernement grec énumérés au chapitre V en ce qui concerne l'application des autres dispositions du troisième paquet aérien, surtout celles relatives au règlement (CEE) n° 2408/92 sur l'accès au marché, la suppression du monopole de désignation au profit de OA et l'ouverture à la concurrence de la desserte des îles grecques au plus tard le 1er juillet 1998. En ce qui concerne l'application de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2408/92, la Commission rappelle que cet article ne peut être invoqué pour maintenir une situation de monopole sur des liaisons qui n'étaient pas exploitées avant le 1er janvier 1993 ou qui n'ont pas été exploitées de façon continue depuis cette date. Sont en particulier exclues du champ d'application de l'article 5 les liaisons à caractère saisonnier.

Enfin, s'agissant de l'intérêt commun, la Commission estime que la recapitalisation et la restructuration de OA contribuera au développement de l'activité des transports aériens dans une région morcelée et périphérique de la Communauté dont elle constitue une des parties les moins développées.

VIII

Au regard de l'ensemble de ce qui précède, les aides accordées par le gouvernement grec à OA sous la forme de garanties d'emprunt, d'effacement de la dette, de conversion de la dette en capital et d'injections de capital, qui accompagnent le programme de restructuration de la compagnie, pourraient bénéficier de l'exemption prévue à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et à l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord si toutefois sont remplies plusieurs conditions assurant que les aides en cause n'affectent pas les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

En ce qui concerne l'assistance en escale dans les aéroports grecs, la Commission prend acte des assurances des autorités grecques selon lesquelles l'auto-assistance est autorisée dans toutes ses composantes sur ces aéroports [1], sans que cela ne préjuge des actions communautaires en cours,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Les aides à la restructuration de OA, accordées sous la forme :

— des garanties d'emprunt consenties jusqu'à présent à la compagnie en application de l'article 6 de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975,

[1] Décision 94/118/CE de la Commission concernant l'octroi par l'Irlande d'une aide au groupe Aer Lingus, JO n° L 54 du 25. 2. 1994, p. 30.

— de nouvelles garanties d'emprunt à hauteur de 378 millions de dollars des États-Unis relatives à des emprunts à contracter avant le 31 décembre 1997 pour l'achat de nouveaux appareils,

— d'un allègement de la dette de la compagnie à hauteur de 427 milliards de drachmes grecques,

— d'une conversion de la dette de la compagnie en capital pour 64 milliards de drachmes grecques,

— d'une injection de capital de 54 milliards de drachmes grecques en trois tranches respectives de 19,23 et 12 milliards en 1995, 1996 et 1997

sont considérées comme compatibles avec le marché commun en vertu de l'article 92 paragraphe 3 point c), à condition que le gouvernement grec :

a) respecte ses engagements d'abroger, avant le 31 décembre 1994, l'article 6 de la loi grecque n° 96 du 26 juin 1975 qui permet à l'État grec d'accorder des garanties aux emprunts contractés par OA ;

b) respecte ses engagements de ne plus interférer à l'avenir dans la gestion de OA autrement que dans la stricte limite de son statut d'actionnaire ;

c) respecte ses engagements de donner à OA, avant le 31 décembre 1994, un statut fiscal de société anonyme comparable à celui des entreprises grecques de droit commun, sauf toutefois à exonérer OA des taxes éventuelles susceptibles de frapper les opérations de recapitalisation de l'entreprise prévues par le plan de recapitalisation et de restructuration de la compagnie transmis à la Commission (ci-après dénommé « le plan ») ;

d) respecte ses engagements de mettre les conventions passées entre l'État grec et OA en conformité avec les dispositions du troisième paquet aérien avant le 31 décembre 1994 ;

e) respecte ses engagements de ne plus accorder d'aide à OA sous quelque forme que ce soit, en conformité avec le droit communautaire ;

f) respecte ses engagements de faire adopter immédiatement la législation nécessaire à une mise en œuvre effective du plan en matière salariale, sociale et financière ;

g) respecte ses engagements d'accepter que la Commission fasse vérifier, le cas échéant, les principaux résultats découlant du plan ainsi que l'application des présentes conditions liées à l'approbation de l'aide, par un consultant indépendant choisi par la Commission en liaison avec le gouvernement grec ;

h) respecte ses engagements, d'une part de soumettre chaque année à la Commission, au moins quatre semaines avant le paiement de chaque tranche d'augmentation de capital prévue en janvier 1996 et janvier 1997, un rapport sur la mise en œuvre du plan afin de permettre à la Commission de produire des commentaires, d'autre part de différer de quatre semaines l'échéance du paiement de ces tranches d'augmentation de capital au cas où la Commission soumettrait le rapport en question à l'appréciation d'un consultant indépendant ;

i) respecte ses engagements de ne pas procéder aux augmentations de capital prévues en 1995, 1996 et 1997 dans le cas où les objectifs du plan, tels qu'ils sont explicités au chapitre IV de la présente décision, ne sont pas atteints pour les exercices précédents ;

j) respecte ses engagements de veiller à ce que OA s'abstienne d'acquérir, grâce à l'aide, une participation dans tout transporteur aérien de l'Espace économique européen ;

k) respecte ses engagements d'améliorer la procédure pour l'immatriculation des aéronefs ou pour la délivrance d'un AOC au profit des compagnies aériennes communautaires, notamment au profit de celles autres que OA licenciées en Grèce, ce qui implique en particulier l'absence de délais excessifs ou de recours à des procédures lourdes et injustifiées ;

l) respecte ses engagements de se conformer aux principes d'interprétation concernant l'application de l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2408/92 et les relations entre la procédure d'autorisation du règlement (CEE) n° 2408/92 et les dispositions des autres règlements du troisième paquet du règlement (CEE) n° 95/93, tels qu'ils figurent dans le document qui leur a été adressé par la Commission en français le 18 novembre 1993 et en grec le 26 janvier 1994 ;

m) respecte ses engagements de répondre par écrit dans des délais raisonnables aux demandes d'immatriculation des aéronefs, de certificats de transporteurs aériens ou de licences d'exploitation faites par les compagnies communautaires, notamment par les compagnies autres que OA licenciées en Grèce ;

n) respecte ses engagements de ne pas subordonner l'exercice de droits de trafic accordés aux compagnies communautaires autres que celles licenciées en Grèce à la condition du dépôt de garanties pour le rapatriement des passagers ;

o) respecte ses engagements d'accepter le principe que d'autres compagnies que OA soient autorisées à desservir des liaisons entre la Grèce et les États n'appartenant pas à l'Espace économique européen, ce qui implique de modifier en conséquence les conventions passées entre l'État grec et OA, et de procéder en conséquence aux désignations ou aux multi-désignations sur la seule base des mérites propres à chaque demande ;

p) respecte ses engagements de veiller à ce que OA n'ait pas, au cours des années 1994 à 1997, un comportement de chef de file tarifaire (price leader) sur les liaisons régulières Athènes-Stockholm et Athènes-Londres (point VII) ;

q) respecte ses engagements selon lesquels l'exemption de l'application du règlement (CEE) n° 2408/92, dont bénéficient les aéroports des îles grecques aux termes de l'article 1er paragraphe 4 dudit règlement, se terminera le 30 juin 1998, ce qui implique que soit supprimée au plus tard à cette date la concession exclusive de OA pour la desserte régulière de ces îles ;

r) respecte ses engagements de se conformer à la définition du service aérien non régulier telle qu'elle découle indirectement des dispositions du règlement (CEE) n° 2408/92 ; de n'imposer en particulier aux services non réguliers aucune contrainte telles que l'interdiction du « sea only » sur les tickets aller-retour, la prohibition du transport du fret ou du courrier, et de l'exigence d'une durée minimale de séjour ;

s) veille à ce que, pendant toute la durée du plan, le nombre de sièges offerts par OA sur les vols réguliers dans l'Espace économique européen, hors liaisons entre la Grèce continentale et les îles, ne soit pas supérieur à celui que OA a offert dans ce marché de l'Espace économique européen au cours de l'année 1993 (3 518 778 sièges), en tenant compte toutefois d'une augmentation éventuelle proportionnelle à l'augmentation du marché en question ;

t) veille à ce que les garanties d'emprunts subsistantes consenties à OA ainsi que les nouvelles garanties à consentir avant le 31 décembre 1997 expressément prévues à hauteur de 378 millions de dollars des États-Unis dans le plan, respectent les conditions figurant dans la lettre adressée par la Commission aux États membres le 5 avril 1989 ;

u) ne maintienne, conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 2408/92, aucune exclusivité au profit de OA sur les liaisons régulières intérieures à la Grèce continentale qui n'étaient pas exploitées par OA avant le 1er janvier 1993 ou qui n'ont pas été exploitées de façon continue par OA depuis cette date, notamment celles dont l'exploitation présente un caractère saisonnier.

Article 2

Les engagements et conditions visés à l'article 1er concernent tant Olympic Airways que sa filiale Olympic Aviation.

Article 3

La République hellénique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 octobre 1994.

Par la Commission

Marcelino OREJA

Membre de la Commission