II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 7 de octubre de 1994

relativa a las ayudas concedidas por el Estado griego a la compañía Olympic Airways

(El texto en lengua griega es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/696/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con las disposiciones de los artículos anteriormente mencionados, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue :

HECHOS

I

La compañía Olympic Airways fue fundada por Aristóteles Onassis en 1956 y cedida al Estado griego en 1975, que desde entonces posee todas las acciones. Esta transacción se contempla en la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975.

Desde un principio Olympic Airways (en lo sucesivo denominada OA) se ha considerado la compañía nacional griega ; de ahí que se le impusieran una serie de obligaciones y cometidos diversos relacionados fundamentalmente con un buen servicio en todo el territorio griego y con el establecimiento de líneas hacia las principales comunidades griegas en el mundo. En contrapartida le fue concedido el monopolio de los transportes aéreos, la asistencia en escala y el mantenimiento. Si bien los servicios públicos encomendados a OA volvieron a determinarse en 1981, 1982 y 1990, parte de los monopolios concedidos a la compañía fueron suprimidos mediante el Decreto presidencial nº 276 de 17 de junio de 1991, con excepción de la asistencia en escala y los servicos aéreos regulares distintos de los intracomunitarios.

En la actualidad OA es, con diferencia, el primer transportista aéreo en Grecia. La compañía emplea a 11 520 personas y su volumen de negocios ascendió en 1992 y 1993 a 182 500 millones de dracmas griegas y 202 000 millones de dracmas griegas (662 y 708 millones de ecus), respectivamente. Con su filial Olympic Aviation, que explota las líneas interiores griegas menos importantes, posee una flota de 55 aparatos (34 para la propia OA y 21 aparatos turbopropulsores para Olympic Aviation) y 3 helicópteros. La edad medida de los 34 aviones de OA, superior a los 11 años, es una de las más elevadas de las compañías europeas. Sin embargo, la flota de Olympic Aviation es mucho más reciente.

Con más del 75 % del volumen de negocios, el transporte de pasajeros constituye, con diferencia, la principal actividad de la compañía por delante de la asistencia en escala (13 % del volumen de negocios), el transporte de flete (3 %), de correo (1 %) y las actividades de mantenimiento y conservación de las aeronaves. La red de OA consta de unos 75 destinos en todo el mundo, 33 de ellos en Grecia. La red interior es muy completa, dado que incluye todas las islas griegas de cierta importancia. OA

vuela a casi todas las grandes ciudades europeas desde Grecia. Posee varias líneas hacia Oriente Medio, una línea diaria hacia Norteamérica con Nueva York como centro, una línea hacia Extremo Oriente (Bangkok, Tokio y Sidney) y una línea hacia Sudáfrica vía Nairobi. Desglosado por zonas geográficas, el volumen de negocios de la compañía procede fundamentalmente de Grecia (41 %) por delante del resto de Europa (33 %), Asia (12 %) y Norteamérica (9 %).

Dentro de la Comunidad, OA pertenece al grupo de transportistas nacionales de tamaño relativamente modesto. En cuanto al volumen de negocios, se sitúa en Europa a un nivel parecido al de Sabena, TAP, Finnair y Austrian Airlines.

La principal ventaja comparativa de OA con respecto a otras compañías comunitarias reside en la escasa importancia de sus costes unitarios de explotación. No obstante, la compañía no ha sabido aprovechar esta ventaja debido a su escasa productividad y a los bajos ingresos unitarios. El coeficiente de utilización de plazas en los aparatos de OA —de un 60 % en 1992 frente a un 68,9 % en 1989— era en 1991 el más bajo de todas las compañías nacionales de los países del EEE, después del de Austrian Airlines. En 1992 OA ofrecía el 21 % del total de la capacidad de asientos disponibles en las líneas internacionales con Grecia como punto de partida o de destino, pero no transportaba más que el 15,5 % del tráfico en estas líneas. Esta cifra descendió al 13 % en 1993. Además de ello, el tráfico internacional de OA ha disminuido en un 4,7 % entre 1990 y 1992. La compañía pierde cuotas de mercado en las principales líneas europeas con destino a Atenas. Si bien el 90 % de los pasajeros que tienen Grecia como punto de partida o de destino proceden o se dirigen a Europa, la cuota de mercado de OA en el tráfico entre Grecia y el resto de Europa ha disminuido del 27,6 % en 1988 al 22,7 %. No obstante, cabe señalar que en el mercado de línea aéreas destinadas o procedentes de Grecia predomina el tráfico vacacional. Los charters representan el 66 % del tráfico de pasajeros entre Grecia y el resto del mundo. OA apenas interviene en el mercado de vuelos charter.

Por otra parte, en OA el coeficiente de los ingresos de explotación por empleado es el más bajo de las principales compañías comunitarias. La comparación con las demás compañías europeas pone claramente de manifiesto la baja o productividad de los factores de producción de OA, en particular en términos de AKO ofrecidos por empleado y de pasajeros-kilómetros por empleado.

En definitiva, el número total de pasajeros que viajan con OA ha pasado de 6 660 000 en 1988 a 6 135 000 en 1990 y 5 466 000 e 1992. El inicio de este declive, anterior a la crisis internacional de la aviación civil de finales de 1990, pone de manifiesto las dificultades propias de la compañía. Según las autoridades griegas, estas dificultades comenzaron en 1986 debido a errores de gestión, a la ausencia de un sistema de control interno, a la imposición de obligaciones de servicio público sin contrapartidas económicas y a la subcapitalización de la compañía.

Por lo que respecta a la situación financiera, el examen de la situación de OA muestra un balance con una estructura desequilibrada. A finales del año 1992 el valor total del activo ascendía a 155 000 millones de dracmas griegas (5462 millones de ecus), mientras que el endeudamiento alcanzaba 444 000 millones de dracmas griegas (1 610 de millones de ecus), de los cuales 165 000 millones de dracmas griegas constituyen deudas a largo plazo, de manera que el balance se equilibra con un importe de capitales propios negativos de 288 000 millones de dracmas griegas (1 045 millones de ecus). Esta estructura financiera es la peor de todas las compañías comunitarias comparables. Además, se deteriora con rapidez debido a la importancia de las pérdidas y al volumen creciente de los gastos financieros. En efecto, esta situación se debe a las pérdidas constantes de la compañía. La cuenta de explotación de OA es deficitaria desde hace varias años. Así pues, el resultado de explotación negativo alcanzó un 10,95 %, 16,66 %, 11,28 % y, 6,44 % del volumen de negocios en 1990, 1991, 1992 y 1993, respectivamente. El resultado del ejercico era aún más negativo : ascendió al 22,85 %, 23,59 %, 33,24 % y 66,83 % del volumen de negocios en 1990, 1991, 1992 y 1993, respectivamente.

A falta de un plan de recapitalización o reestructuración, las posibilidades de mejora son inexistentes, habida cuenta del volumen de gastos financieros. Estos gastos guardan relación con el endeudamiento y alcanzaban, respectivamente, unos 40 000 millones de dracmas griegas y 136 000 millones de dracmas griegas en 1992 y 1993, es decir, el 22 % y el 67 % del volumen de negocios. En realidad, son las garantías concedidas por el Estado griego para las deudas de la compañía las que han mantenido la empresa a flote, al permitirle obtener los recursos necesarios para su funcionamiento. Los gastos financieros producidos por este endeudamiento se han añadido al déficit de explotación estructural de la compañía, ocasionando unas pérdidas considerables que sólo podrían ser financiadas recurriendo a nuevos préstamos garantizados por el Estado.

No obstante, el deterioro reciente y aparentemente espectacular que muestran las cifras anteriores (resultados del ejercicio, endeudamiento y gastos financieros) es algo artificial, pues se debe en parte a las penalidades de retraso que el Estado griego ha impuesto a la compañía, penalidades que se añaden de forma exponencial al endeudamiento.

En este difícil y delicado contexto económico y financiero la Comisión ha estudiado, a la luz de las disposiciones de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo EEE, las diversas ayudas que el Estado griego ha concedido o piensa conceder a OA.

II

Mediante carta fechada el 14 de julio de 1992 y registrada el 16 de julio siguiente, el Gobierno griego presentó a la Comisión, a petición de esta última, una notificación relativa a las garantías que este Gobierno concedió para los préstamos contraídos por OA durante el período 1986-1992. Estas garantías fueron establecidas por el artículo 6 de la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975 relativa a la adquisición de acciones de OA por parte del Estado griego, en el cual se indica : « OA, que desde su origen es una empresa de utilidad pública, podrá contratar préstamos en Grecia y en el extranjero, teniendo el Estado completa libertad para garantizar, ajustar o reembolsar estos préstamos y, de forma más general, las obligaciones de todo tipo contraídas por la compañía ». Según las autoridades griegas, todos los préstamos contratados por OA en moneda nacional o en divisas extranjeras están garantizados por el Estado. Habida cuenta del carácter tardío de esta notificación relativa a medidas ya adoptadas, la Comisión registró este expediente el 8 de diciembre de 1992 con el número NN 133/92 como ayuda no notificada.

Posteriormente, mediante carta fechada el 16 de julio de 1993, registrada en la Secretaría General de la Comisión el 2 de agosto de 1993, las autoridades griegas notificaron a la Comisión, con arreglo a las disposiciones del artículo 93 del Tratado, un plan de reestructuración y reorganización de OA. En su carta de notificación las autoridades griegas solicitaron a la Comisión que tuviera en cuenta las características geográficas especiales y semiinsulares de Grecia. Mencionaron igualmente el beneficio de la compatibilidad que establece la letra b) del apartado 3 del artículo 92, dado que con la ayuda se pretendía remediar una grave perturbación de la economía griega. El expediente fue registrado con el número N 514/93.

El plan que se notificó a la Comisión en julio de 1993 fue elaborado por las autoridades griegas y la dirección de la compañía en el primer semestre de 1993 bajo la coordinación del banco americano Bear Sterns, con la ayuda del gabinete de auditoría Coopers & Lybrand y del gabinete de asesoría Avmark. El gabinete Coopers & Lybrand se encargó, en concreto, de reconstituir la contabilidad de la empresa de 1990, 1991 y 1992 con arreglo a los principios contables generalmente admitidos a escala internacional. El gabinete Avmark está especializado en asuntos de aviación civil y realizó un estudio que dio origen a las medidas que se proponen en el plan. Para ello, se realizaron proyecciones financieras hasta 1997.

Según las autoridades griegas, el plan notificado en julio de 1993 debería garantizar antes de cinco años la viabilidad de la compañía en el nuevo entorno competitivo de la Comunidad. Está compuesto por un capítulo financiero y otro de gestión (« turnaround program »).

El capítulo financiero prevé una reestructuración del pasivo de la empresa, que supone una necesidad imperiosa habida cuenta de las dificultades financieras a que se enfrenta actualmente la compañía, que se han descrito con anterioridad. Consta de las siguientes medidas :

— disminución de la deuda de OA por un importe de 326 000 millones de dracmas griegas (1 182 millones de ecus) mediante la doble intervención siguiente : supresión de unos 200 000 millones de dracmas griegas (725 millones de ecus) de deudas de OA garantizados por el Estado griego ; conversión de unos 126 000 millones de dracmas griegas (457 millones de ecus) de deudas con tres entidades estatales : el fisco, la autoridad de la aviación civil y las refinerías del Estado ;

— aportación de capital por parte del Estado griego por un importe de 26 000 millones de dracmas griegas (96 millones de ecus) en 1993, 1994 y 1995 ;

— sustitución durante los cuatro próximos años de la garantía aportada por el Estado a las deudas a largo plazo de OA por un importe de 15 000 millones de dracmas griegas (54 millones de ecus) ;

— otra garantía del Estado por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas (232 millones de ecus) para facilitar la adquisición de siete aparatos nuevos en los cinco próximos años ;

— aceptación a cargo del Estado de importes que podrían ser reclamados a OA por posibles demandantes (sin más precisiones).

Con el fin de garantizar el éxito y la perennidad de la reestructuración financiera, ésta debe ir acompañada de un capítulo de gestión. El objetivo de este segundo capítulo es esencialmente dar de nuevo dinamismo a la empresa. Prevé las siguientes medidas :

— reducción anual de efectivos de 300 empleados gracias a las bajas naturales ;

— recomposición de la red de la compañía, concediendo mayor importancia a las líneas europeas ;

— racionalización y adaptación de la flota, traduciéndose en la reducción temporal del número de aparatos, la cesión de los aparatos antiguos y la compra de otros nuevos y más pequeños para distancias medias ;

— estrategia de alianzas con socios en Norteamérica, Europa, Asia y Oriente Medio para aprovechar las sinergias de redes ;

— nuevo enfoque comercial que incluya una mejor segmentación de los mercados, la promoción de la imagen y los servicios de OA y el desarrollo de las actividades comerciales (ventas);

— remodelación de los horarios para favorecer las correspondencias y satisfacer en mayor medida las expectativas de la clientela;

— política de formación de personal y creación de una cultura de empresa y una reorganización interna basada en centros de responsabilidades para la motivación del personal (« strategic business units »);

— reorganización interna para intensificar la difusión de la información, mejorar los procedimientos de control y orientar la « cultura » de empresa hacia las exigencias del mercado.

En primer lugar, era conveniente disponer de datos más precisos del año 1993. Además de ello, era necesario obtener más información sobre la forma en que se habían calculado los resultados previstos para el período 1993-1997, ya que en los documentos notificados a la Comisión no se precisaban ni las hipótesis en que se basaban las proyecciones financieras de dicho período ni las consecuencias económicas de las diversas actuaciones previstas, en particular, por lo que se refiere a los costes y la evolución de las cuotas de mercado. El plan de reestructuración se presentaba como un catálogo de medidas de las que se ignoraban los costes, vencimientos, modalidades exactas de aplicación y repercusión en los resultados futuros de la empresa, que únicamente se facilitaban de manera general.

En la notificación no se exponían las modalidades de cálculo del lucro cesante alegado como consecuencia de la política del Gobierno griego en el período 1975-1991 : las pérdidas debidas al control de precios y a las obligaciones de servicio público en líneas no rentables se estimaban en unos 375 000 millones de dracmas griegas (1 360 millones de ecus); la subcapitalización de la empresa, debida a que el Estado griego no había respectado el compromiso adquirido en 1981 de aportar 68 000 millones de dracmas griegas (247 millones de ecus) en fondos propios, ha podido ocasionar unas pérdidas evaluadas entre 34 000 y 72 000 millones de dracmas griegas (123 millones de ecus y 261 millones de ecus).

Asimismo, la Comisión deseaba conocer de forma más detallada la situación de OA en los principales mercados o líneas en que interviene y, en particular, la evolución de sus cuotas de mercado y coeficientes de margen, lo cual requería un sistema de contabilidad analítica en la compañía. En cuanto al mercado interior griego, era importante disponer de un cuadro preciso sobre la situación de la competencia en el mismo y sobre las condiciones de aplicación de los reglamentos comunitarios de liberalización, elementos estos que faltaban en el caso tratado. A este respecto, era indispensable que se remitieran a la Comisión la lista y el importe de todas las subvenciones de que podía disponer OA para explotar determinadas líneas interiores griegas, así como sus modalidades de cálculo.

Por último, las autoridades griegas habían aportado muy poca información sobre el estatuto actual y futuro de OA, sobre todo en relación con el aspecto fiscal y social y las obligaciones particulares a las que seguiría estando sujeta como empresa pública.

Ante estas deficiencias, se solicitó a las auroridades griegas el 16 de agosto de 1993 y el 23 de agosto del mismo año, en francés y griego respectivamente, mayor información sobre los puntos anteriormente expuestos. Las autoridades griegas no dieron respuesta a dicha solicitud, motivo por el cual el 10 de marzo de 1994 la Comisión decidió iniciar el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. El procedimiento se refería a la garantía crediticia de que dispone OA y al plan de recapitalización y reestructuración notificado en julio de 1993. Las dudas de la Comisión que motivaron la apertura del procedimiento se basaban en tres motivos principales : la información insuficiente y la falta de transparencia; la escasa credibilidad del plan de recuperación de la compañía y el riesgo de transferir los problemas de OA a sus competidores comunitarios, habida cuenta sobre todo de las dificultades de Grecia para aplicar las disposiciones de liberalización del Tercer paquete aéreo [1].

Mediante carta de 23 de marzo de 1994, publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2], la Comisión comunicó el Gobierno griego su decisión de iniciar el procedimiento y la solicitó que presentara sus observaciones. Asimismo, se emplazó a los demás Estados miembros y las partes interesadas para que presentaran observaciones con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

[1] Reglamentos (CEE) del Consejo nºs 2407/92, 2408/92 y 2409/92 (DO nº L 240 de 24. 8. 1992, pp. 1, 8 y 15).
[2] DO nº C 94 de 31. 3. 1994, p. 4.

III

Los Gobiernos británico, noruego, finlandés y sueco, varias compañías aéreas competidoras de OA como SAS, South East European Airlines y British Airways, y otras partes interesadas como Abela Corporation y la Asociación de Compañías Aéreas de la Comunidad Europea (ACE) presentaron observaciones sobre este asunto. Todas las partes excepto una aprobaron la decisión de la Comisión de iniciar el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 93 y plantearon varias cuestiones, algunas de ellas relacionadas con las dudas que se formulan en dicha decisión. Únicamente la empresa Crédit Lyonnais/PK Airfinance manifestó no estar en condiciones de emitir una apreciación. Sin embargo, expresó el temor de que no le fuera devuelto el préstamo garantizado por el Estado griego, que había concedido en el marco de los acuerdos de leasing firmados por OA, en caso de que la Comisión tomara una decisión negativa.

En sus comentarios, los cuatro Estados que habían presentado observaciones comparten las dudas de la Comisión en el momento de iniciar el procedimiento, es decir, la deficiencia del plan de recuperación, la falta de información y transparencia y la transferencia de los problemas a los competidores. Insisten sobre todo en los aspectos negativos de la ayuda para la competencia dentro del EEE, principalmente por lo que a las pequeñas compañías privadas se refiere. Noruega solicita que esta ayuda sea la última que se conceda a OA y menciona el riesgo de que se mantenga una capacidad excesiva o unos precios antieconómicos. El Reino Unido desea que el Gobierno griego se comprometa a no volver a interferir en los asuntos de OA y opina que la información complementaria que las autoridades griegas pudieran dirigir a la Comisión debería también comunicarse a los países del EEE y a las partes interesadas para darles la posibilidad de presentar otras observaciones con pleno conocimiento de causa.

Todos estos puntos se incluyen también en los comentarios de la ACE y de las compañías comunitarias competidoras de OA. Además de ello, éstas realizan de manera explícita las siguientes observaciones :

— en cuanto a la asistencia en escala, el monopolio de OA en todos los aeropuertos griegos, exceptuando la autoasistencia autorizada, se traduce en unas prestaciones de precio elevado y calidad mediocre. La ayuda permitiría que OA siguiera abusando de esta situación en detrimento de sus competidores comunitarios. Por consiguiente, todas las compañías comunitarias que presentaron observaciones solicitan la supresión de dicho monopolio ;

— en cuanto a la prestación de servicios, si no se toma ninguna precaución, la ayuda a OA permitirá que se sigan proponiendo tarifas por debajo de los costes, en concreto en las líneas Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres, o que se mantenga la actual situación de excesiva capacidad, habida cuenta sobre todo de su bajo coeficiente de ocupación. Por ello se solicita que se vigilen estrictamente las tarifas, se limite la capacidad que ofrece OA e incluso se supriman los servicios o líneas no rentables y el traspaso de determinados activos ;

— los efectos negativos de la ayuda se ven acrecentados porque las autoridades griegas no han aplicado debidamente el Tercer paquete aéreo y por el monopolio de designación de que sigue disfrutando OA en Grecia. En efecto, las autoridades griegas imponen diversas restricciones a los transportistas comunitarios que tienen vuelos no regulares a las islas griegas y a los transportistas titulares de una autorización expedida en Grecia que desean explotar líneas no regulares en este país.

Asimismo, se mencionaron los siguientes puntos : ocupación de las instalaciones aeroportuarias de los aeropuertos griegos demasiado extensa por parte de OA ; distribución de las franjas horarias en dichos aeropuertos demasiado favorable a OA ; horarios de apertura de algunos aeropuertos griegos que corresponden exclusivamente a las necesidades de OA ; falta de transparencia en las subvenciones cruzadas entre las líneas rentables y las no rentables (de servicio público) que explota OA.

Por último, según la empresa Abela, las dificultades contractuales que encuentra con OA en la gestión de la empresa Olympic Catering, filial de OA y Abela, constituyen un « microcosmos » característico de la situación en la compañía nacional griega.

Todos estos comentarios se han remitido al Gobierno griego.

IV

En la carta de 16 de mayo de 1994 las autoridades griegas comunicaron a la Comisión las observaciones que les fueron solicitadas en la carta del 23 de marzo anterior y las respuestas a las peticiones de información de agosto de 1993.

Se deduce de dichas observaciones que el gabinete Avmark realizó en los primeros meses de 1994 un estudio complementario de las posibilidades de recuperación de OA. Habida cuenta de los resultados de dicho estudio y de las dudas que planteaba la Comisión en su carta de inicio de procedimiento, las autoridades griegas completaron el plan de recapitalización y reestructuración de la empresa notificado en julio de 1993 para subsanar las insuficiencias que la Comisión había puesto de manifiesto a la hora de iniciar el procedimiento.

Por lo que al capítulo financiero se refiere, el importe total de la recapitalización propuesta asciende ahora a 545 000 millones de dracmas griegas (1 915 millones de ecus) frente a 352 600 millones de dracmas griegas en el plan que se comunicó en julio de 1993. El importe total se desglosa de la manera siguiente :

— reducción de la deuda de OA gracias a las garantías del Estado griego por un importe de 427 000 millones de dracmas griegas a partir de 1994 frente al importe anterior de 200 000 millones de dracmas griegas;

— conversión en capital de la deuda contraída por OA por valor de 64 000 dracmas griegas a partir de 1994 frente al importe anterior de 126 000 millones de dracmas griegas;

— inyección de capital de 54 000 millones de dracmas griegas en tres aportaciones de 19 000 millones de dracmas griegas, 23 000 millones de dracmas griegas y 12 000 millones de dracmas griegas en 1995, 1996 y 1997, respectivamente, frente a los 26 600 millones de dracmas griegas previstos anteriormente también en tres aportaciones en 1993, 1994 y 1995.

A esta recapitalización se añaden las garantías que el Estado griego tiene intención de conceder a OA para la compra de nuevos aparatos en los próximos años por un importe total de 378 millones de dólares estadounidenses (322 millons de ecus) frente a los 64 000 millones de dracmas griegas anteriores (232 millones de ecus). Por el contrario, se prescinde de las demás medidas financieras que figuraban en el plan comunicado en julio de 1993, es decir, la sustitución de la garantía del Estado a las deudas a largo plazo de OA por valor de 15 000 millones de dracmas griegas y la aceptación a cargo del Estado de las cantidades que los demandantes pudieran reclamar a dicha compañía. Cabe señalar que las garantías de las deudas subsistentes después de la recapitalización no se suprimen sino que irán finalizando a medida que se amorticen las deudas, es decir, en 2004 a más tardar.

El aumento de la recapitalización prevista en esta ocasión respecto a la que se comunicó en julio de 1993 se debe a que el endeudamiento de OA se ha incrementado en 153 000 millones de dracmas griegas en 1993 con lo que ha pasado de 356 000 millones de dracmas griegas a 509 000 millones de dracmas griegas. No obstante, el 82 % de este último incremento está motivado en realidad por las penalidades que el Estado griego impone a OA con un tipo reglamentario del 3 % mensual aproximadamente de los impagados de la compañía a las entidades estatales (autoridad de aviación civil, refinerías de Estado, etc.).

En cuanto al capítulo de gestión, las medidas previstas en el plan comunicado en julio de 1993 se completan con iniciativas fundamentalmente destinadas a reducir los costes de la compañía. Los tres elementos principales a este respecto son los siguientes:

— supresión de la línea a Tokio y de los destinos en Norteamérica, con excepción de Nueva York, lo que traería consigo la cesión de un aparato Boeing 747;

— fin de la explotación de cuatro aparatos A300;

— sobre todo reducción de los gastos de personal en un 15 % en 1994 y un 30 % en 1995 gracias a tres medidas simultáneas: modificación de las condiciones laborales (reducción del tiempo de descanso y de diversas ventajas concedidas al personal); congelación salarial durante dos años y reducción neta de los efectivos en 1 500 personas entre 1994 y 1997, de las cuales 927 en el primer año.

A estos factores de reducción de los costes se añaden otras medidas que afectan a la reorganización y productividad de la empresa como la disminución del número de niveles jerárquicos, la agrupación de todas las oficinas de la compañía en un mismo lugar, el desarrollo de la informática en las actividades de asistencia en escala y de mantenimiento, la creación de un sistema informático de reservas (Hermes II) y de gestión de los cupones (« yield management »), la atención más esmerada al cliente y las agencias de viaje, etc. En cuanto a la importancia y composición de la flota, no se prevé ninguna ampliación mientras dure el plan. Únicamente se contempla la renovación de una parte de la flota a favor de los aparatos de distancia media, sin que se especifique el tipo ni el número de aparatos. Cabe señalar que las diversas medidas del programa de recuperación se refieren tanto a OA como a su filial Olympic Aviation.

Por otra parte, la carta que las autoridades griegas remitieron a la Comisión el 16 de mayo de 1994 incluye la respuesta a la mayoría de las preguntas formuladas por ésta en su solicitud de información de agosto de 1993. El Gobierno griego ha facilitado, en particular, la previsión detallada de balances y cuentas de 1993 a 1997 y las hipótesis en que se ha basado para elaborar dichas proyecciones. El plan se funda en una hipótesis en que se ha basado para elaborar dichas proyecciones. El plan se funda en una hipótesis de crecimiento medio del tráfico de OA de un 3 % anual durante el período 1993-1997, lo que equivale a un ritmo de crecimiento inferior al estimado por las organizaciones internacionales AEA y IATA, que varía según las regiones del mundo. En principio, el cupón medio (« yield ») decrecerá en el mismo período, conforme a las previsiones de la AEA y habida cuenta de la devaluación de la dracma.

El plan se basa en un modelo que integra las hipótesis anteriores, la supresión de la línea a Tokio y de los destinos en Norteamérica con excepción de Nueva York, así como el cese de la explotación de cuatro A300. Sólo con estos elementos la situación de OA sigue siendo negativa en todo el período, pese a que las cargas financieras sean moderadas debido a la importante reducción del endeudamiento por la recapitalización. Sin embargo, si se añaden al modelo básico las medidas de disminución de gastos de personal y las de incremento de la productividad, el resultado neto de la compañía pasa a ser positivo en 1995 y alcanza 30 000 millones de dracmas griegas sin contar impuestos en 1997, es decir, el 10,8 % del volumen de negocios previsto para entonces.

Las autoridades griegas también han precisado la manera en que puede calcularse el lucro cesante alegado, que se debe a la política del Gobierno griego entre 1975 y 1991 en relación con el control de precios, las obligaciones de servicio público y de subcapitalización de la empresa. Según estas precisiones, la pérdida anual de OA ocasionada por la limitación de precios en las líneas interiores griegas se evalúa en 5 000 millones de dracmas griegas de 1991 a 1993. Las pérdidas causadas por otras obligaciones de servicio público (transporte de funcionarios, personalidades, miembros de la prensa, etc.) pueden evaluarse en algo menos de 4 000 millons de dracmas griegas al año en 1989 y 1990 y en menos de 2 000 millones de dracmas griegas al año desde 1991.

Además de ello, las autoridades griegas facilitaron un análisis detallado de los resultados de la compañía por destino y tipo de aeronave, fruto del sistema de contabilidad analítica creado por el gabinete Avmark. Gracias a otros datos aportados la Comisión conoce la situación competitiva de OA en los distintos mercados en que interviene y sobre todo en el EEE y en Grecia. Así pues, OA sigue explotando el monopolio de todas las líneas regulares interiores en Grecia, si bien han aparecido recientemente varias compañías competidoras griegas cuya actividad se limita por el momento a los vuelos no regulares. Las autoridades griegas señalaron a este respecto que OA no había percibido nunca y no percibía subvención alguna para explotar las líneas interiores griegas.

Por otra parte, en su comunicación a la Comisión, de 16 de mayo de 1994, el Gobierno griego no discute el hecho de que las garantías crediticias concedidas y la recapitalización prevista constituyan una ayuda, pero sostiene que ésta puede considerarse contemplada en la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, relativo a las ayudas regionales. A este respecto señala que :

— Grecia es el país más pobre de la Unión Europea ;

— los servicios de transporte aéreo que presta OA son vitales para la economía griega debido al aislamiento geográfico del país, a la importancia del turismo, al papel que desempeña la comunidad griega en el mundo, al empleo que crea la compañía en Grecia y a la necesidad de un buen servicio en las islas.

El Gobierno griego indica asimismo que dichas medidas de ayuda reúnen las condiciones de exención recogidas en la letra c) del apartado 3 del artículo 92, puesto que, entre otras cosas :

— la recapitalización forma parte de un programa general de reestructuración que restablecerá la viabilidad de la empresa sobre todo gracias a la disminución del peso de la deuda. Al margen de este prorama no se concederá ninguna otra ayuda ni garantía a OA, que se gestionará como una empresa comercial ;

— la recapitalización se llevará a cabo de forma transparente bajo la vigilancia de un consultor externo e independiente ;

— la recapitalización no transferirá los problemas de OA a sus competidores, ya que esta empresa sólo posee el 13 % del mercado total de las líneas regulares y no regulares que proceden o se destinan a Grecia, y que no se prevé ningún incremento de las cuotas de mercado en el tráfico de OA en el EEE.

Por último, en su carta de 16 de mayo de 1994, las autoridades griegas declaran que consideran indispensable para el éxito del programa mantener el régimen actual de asistencia en escala en los aeropuertos griegos, que es monopolio de OA, con excepción de la autoasistencia autorizada. Sin embargo, participarán de forma activa en la reestructuración de este sector prevista por la Comisión y aplicarán íntegramente el Reglamento (CEE) nº 2408/92 sobre el acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, con la salvedad de las excepciones previstas, que se refieren sobre todo a las islas griegas.

V

En las diversas reuniones mantenidas en Bruselas con la Comisión durante la primera quincena de junio de 1994, se solicitó a las autoridades griegas que aclararan las condiciones en que se habían aplicado en Grecia los reglamentos comunitarios integrantes del Tercer paquete aéreo. Las autoridades aseguraron que el Reglamento (CEE) nº 2407/92 sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas se estaba aplicando correctamente en Grecia, sobre todo por lo que respecta al orden de expedición de los títulos de transportista aéreo y de las licencias de explotación, a la no restricción de estas últimas a los vuelos no regulares o a determinadas líneas, y al período de validez de dichas licencias. En un documento remitido a la Comisión el 13 de junio de 1994 se aclaran estos puntos y se demuestra que los competidores griegos de OA han obtenido licencias de explotación con arreglo a la normativa comunitaria.

El Gobierno griego señaló que en la actualidad no se están aplicando las disposiciones del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 relativas a la imposición de obligaciones de servicio público. Por otra parte, la Comisión no ha podido comprobar íntegramente las condiciones de aplicación de las disposiciones del artículo 5 de dicho Reglamento. En cuanto al Reglamento (CEE) nº 2409/92 referente a las tarifas, las autoridadades griegas puntualizaron que las tarifas de los servicios aéreos regulares en Grecia, incluidos los vuelos a las islas, eran completa-

mente libres desde el 1 de enero de 1994. Según el documento anteriormente mencionado, que se remitió a la Comisión el 13 de junio de 1994, la Comisión de precios encargada de aprobar las tarifas en la red interior ha sido suprimida.

En las reuniones también se trató el tema del estatuto de OA. Según el Gobierno griego, la compañía tiene un régimen de Derecho común, en particular, en lo que respecta a los aspectos sociales, contables y financieros. Al margen del régimen de garantías crediticias, sólo se mantiene un régimen fiscal que constituye una excepción al Derecho común a favor de OA (exención del impuesto de sociedades sustituido por un impuesto sobre el volumen de negocios). Además de ello, según las autoridades griegas, las demás compañías autorizadas en Grecia no sufren discriminación alguna en cuanto al acceso a las instalaciones aeroportuarias y los aeropuertos griegos. Por otra parte, las autoridades afirman también que todos los elementos de la autoasistencia en escala están plenamente autorizados en los aeropuertos griegos.

Cabe añadir que, el 24 de junio de 1994, el Gobierno griego dirigió a la Comisión una carta que incluía los siguientes compromisos :

a) en relación con la gestión y el estatuto de OA :

— derogar el artículo 6 de la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975, según el cual el Estado griego puede garantizar las deudas contraídas por OA, con excepción de las garantías previstas expresamente en el plan comunicado a la Comisión,

— dejar de intervenir en la « gestión operativa » de OA,

— conceder a OA un estatuto fiscal comparable al de las empresas griegas de Derecho común (sociedad anónima) ; no obstante, el Gobierno griego tiene intención de exonerar a OA de los impuestos que pudieran gravar por las operaciones de recapitalización de la empresa que formen parte del programa de reestructuración de la compañía,

— adaptar los convenios entre el Estado griego y OA para tener en cuenta las disposiciones del Tercer paquete aéreo,

— no volver a conceder ningún tipo de ayuda a OA mientras dure el programa de reestructuración ;

b) en relación con el seguimiento del plan aceptado por la Comisión :

— adoptar inmediatamente la legislación necesaria para aplicar de manera efectiva el plan en materia salarial, social y financiera,

— aceptar que, si procede, la Comisión encargue a un consultor independiente, elegido de común acuerdo, la comprobación de los principales resultados del programa de reestructuración y la aplicación de las condiciones de aprobación de la ayuda,

— presentar todos los años a la Comisión y al menos cuatro semanas antes del pago de cada uno de los aumentos de capital previstos para enero de 1996 y enero de 1997, un informe sobre la aplicación del plan de reestructuración y recapitalización para que la Comisión pueda formular observaciones,

— no aumentar el capital en 1995, 1996 y 1997 como estaba previsto, si no se alcanzan los objetivos del plan en los ejercicios anteriores ;

c) en relación con las actividades de OA :

— OA no adquirirá gracias a la ayuda una participación en los transportes aéreos de la Comunidad ;

d) en relación con la aplicación del Tercer paquete aéreo :

— perfeccionar el procedimiento de registro de aeronaves y de expedición del AOC (certificado de operador aéreo),

— atenerse a los principios de interpretación referentes a la aplicación del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 y a la relación entre el procedimiento de autorización contemplado en dicho Reglamento y las disposiciones de los demás Reglamentos del Tercer paquete y del Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo [1] (estos principios figuran en el documento que la Comisión remitió a las autoridades griegas el 18 de noviembre de 1993 en francés y el 26 de enero de 1994 en griego),

— contestar por escrito a las solicitudes de las compañías en un plazo razonable y dentro de sus posibilidades,

— abrir a la competencia antes del 1 de enero de 1996 todas las líneas aéreas interiores en Grecia continental, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92,

— no supeditar el ejercicio de los derechos de tráfico concedidos a las compañías comunitarias distintas de las autorizadas en Grecia al depósito de garantías para la repatriación de pasajeros,

[1] DO nº L 14 de 22. 1. 1993, p. 1.

— atenerse a la definición de servicio aéreo no regular que se deduce indirectamente de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2408/92 ; no imponer, en particular en los servicios no regulares, ninguna restricción como la prohibición del « seat only » en los trayectos de ida y vuelta, prohibición del transporte de flete o de correo y exigencia de una estancia mínima.

Después de la comunicación de 24 de junio de 1994, las autoridades griegas y la Comisión se han reunido en varias ocasiones en Bruselas a finales del mes de junio y en la primera quincena de julio de 1994. En las reuniones las autoridades griegas puntualizaron que entendían por « gestión operativa » toda la gestión de la compañía que, en principio, no compete a los accionistas de la empresa. Asimismo, señalaron que si la Comisión presenta a un consultor independiente elegido de común acuerdo el informe que le será remitido cuatro semanas antes del pago, se aplazará cuatro semanas el pago de los aumentos de capital de OA previstos para enero de 1996 y enero de 1997. También se trataron las restricciones que podrían imponerse a OA en el EEE y el monopolio de designación de que sigue disfrutando la compañía nacional griega en las líneas a terceros países y a la islas griegas que no se incluyen en el Tercer paquete aéreo. En la carta de 13 de julio de 1994 el Gobierno se compromete también a lo siguiente :

— aceptar que se autorice a otras compañías griegas a prestar servicios en las líneas entre Grecia y terceros países. Las compañías se designarán con arreglo a los méritos propios de cada solicitud,

— velar por que durante el plan de reestructuración (1994 a 1997, ambos inclusive) el aumento del número de plazas que ofrezca OA en el EEE sea proporcional al crecimiento previsto de dicho mercado. El período de referencia para determinar el aumento de capacidad será de 12 meses y concluirá en abril de 1994,

— velar por que OA no imponga las tarifas (« price leader ») en las líneas regulares Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres,

— eximir a las islas griegas de la aplicación del Tercer paquete aéreo hasta el 1 de julio de 1998.

Grecia indicó que el régimen de asistencia en escala en los aeropuertos griegos no se modificará.

VALORACIÓN JURÍDICA

VI

Con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y al apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo, son incompatibles con el mercado común y con dicho Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros y entre las Partes contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

El Tratado y el Acuerdo enuncian el principio de neutralidad con respecto al régimen de la propiedad en los Estados miembros y el principio de igualdad entre empresas públicas y privadas (artículo 222 del Tratado y artículo 125 del Acuerdo). En virtud de estos principios, la actuación de la Comisión no puede ser ni perjudicial ni ventajosa para las empresas públicas, especialmente cuando examine una operación respecto a las disposiciones anteriormente mencionadas de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo. Por lo tanto, es necesario determinar, caso por caso, si una transacción entre un Estado miembro y una empresa pública constituye una transacción comercial normal o si incluye de forma total o parcial elementos de ayuda.

Para determinar si se trata de una ayuda de Estado, la Comisión debe basar su juicio en el principio del inversor en una economía de mercado. En virtud de este principio, no hay ayuda de Estado si se aporta capital nuevo en unas condiciones que serían aceptables para un inversor privado que operara en las condiciones normales de una economía de mercado (1). El Tribunal ha tenido ocasión de precisar que « aun cuando el comportamiento del inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público que persigue objetivos de política económica, no es necesariamente el del inversor ordinario que coloca capitales en función de su rentabilidad a un plazo más o menos corto, sí debe ser, por lo menos, el de un holdin privado o un grupo privado de empresas que persigue una política estructural, global o sectorial, y se

(1) Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado a las tomas de participación pública, *Boletín de las Comunidades Europeas* nº 9-1984 ; Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, asuntos acumulados 296 y 318/82, Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contra Comisión , Rec. 1985, p. 809, punto 17, p. 823.

guía por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo » (1).

En este caso hay que considerar cuatro transacciones u operaciones distintas : las garantías crediticias, la disminución de la deuda, la conversión de la deuda en capital y la aportación de capital en tres tramos.

En lo referente, en primer lugar, a las garantías crediticias, la Comisión informó a los Estados miembros en su carta de 5 de abril de 1989 de los criterios que pensaba aplicar para examinar las garantías de Estado (2). Así, « considera que todas las garantías concedidas por el Estado directamente o por mediación de entidades financieras delegadas por el Estado se rigen por el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Cada caso de concesión de garantías estatales deberá notificarse conforme al apartado 3 del artículo 93 del Tratado, ya se trate de la aplicación de un régimen general de garantías existente o de una medida específica ».

De ello se deduce que las garantías crediticias concedidas hasta el momento a OA constituyen ayudas comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92. Lo mismo sucede con las nuevas garantías crediticias que el Estado griego tiene intención de conceder a OA antes de 1998 por importe de 378 millones de dólares estadounidenses dentro del plan de reestructuración y recapitalización de la compañía, tal como se desprende de las observaciones que las autoridades griegas remitieron a la Comisión el 16 de mayo de 1994.

La Comisión precisó asimismo que sólo pretendía examinar los regímenes por los que se concedían garantías y no todos los casos de aplicación de estos regímenes, salvo que se trate de una garantía concedida fuera de un régimen (3).

En este caso, las garantías concedidas por el Estado griego a los préstamos de OA durante el período de 1986/1993 no lo han sido en el marco de un régimen general. En efecto, el artículo 6 anteriormente mencionado de la Ley griega n° 96 de 26 de junio de 1975 da solamente al Estado la posibilidad de garantizar préstamos o cualquier otra obligación contraídos por la compañía. En estas condiciones, las autoridades griegas deberían haber notificado a la Comisión, con todos los datos necesarios, cada una de las garantías concedidas a OA. Al no hacerlo a su debido tiempo, el Estado griego incumplió las obligaciones que le incumben con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado. Por consiguiente, la Comisión estima que estas ayudas han sido concedidas de manera ilegal, en particular en el caso de las garantías concedidas a partir del 5 de abril de 1989.

La Comisión considera que, por lo general, la ayuda resultante de una garantía crediticia es igual a la diferencia entre el tipo de préstamo en situación normal de mercado y el tipo real obtenido gracias a la garantía. No obstante, en el caso de OA, el Estado griego utilizó plenamente sus posibilidades de concesión de garantías durante el período 1986-1993, garantizando sin distinción todos los nuevos préstamos contraídos por el transportista. En los informes anuales de este último, se indica expresamente que todas las entidades de crédito solicitan la garantía del Estado griego antes de conceder préstamos a OA. Esto se explica fácilmente dada la importancia del riesgo que corren, puesto que desde 1990 el endeudamiento representa tres veces el valor contable del activo.

Dado que en esta difícil situación financiera ninguna entidad de crédito aceptaría prestar dinero a OA —ni siquiera a un tipo muy elevado— sin la garantía del Estado, las garantías concedidas por el Estado griego equivalen a una ayuda operativa. En ese caso, el importe de la ayuda es igual al importe de los propios préstamos, que son en realidad subvenciones encubiertas.

En cuanto a la reducción de la deuda de OA por valor de 427 000 millones de dracmas griegas en 1994, el carácter de ayuda de esta operación no deja lugar a dudas, ya que supone que el Estado griego acepta a su cargo, por ese importe, el reembolso de parte de los préstamos de la compañía en el marco de las garantías anteriormente analizadas. Esta operación unilateral y sin contrapartida declarada equivale a una subvención por ese mismo importe. Los importes desembolsados de este modo por el Estado griego lo son a fondo perdido, habida cuenta de la situación de la compañía tal y como se ha descrito anteriormente. Ningún inversor privado habría procedido a una operación semejante que, por tanto, constituye una ayuda. No obstante, esta ayuda se ve confirmada por la ayuda consiguiente a las garantías crediticias estudiadas anteriormente, puesto que no hace sino concretar el carácter de subvención encubierta de los créditos garantizados.

La conversión en capital de 64 000 millones de dracmas griegas en 1994 de las deudas contraídas por OA se asimilan a una aportación de capital del mismo importe. El carácter de esta inversión debe valorarse según el principio del inversor en economía de mercado. Sin embargo, las dificultades financieras inextricables de OA, cuya situación sigue degradándose, unidas a la falta de rentabilidad estructural de la compañía, no dejan lugar a duda alguna en cuanto a la ausencia de perspectivas de rentabilidad de los capitales invertidos a cualquier plazo. Esta aportación de capital, al igual que la concesión de garantías y la supresión de una parte de la deuda, no tiene otro fin si no es el asegurar la supervivencia de la compañía nacional. Se trata por tanto de una ayuda.

(1) Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, asunto 305/89, Italia contra Comisión, Rec. 1991, p. I-1603, punto 20, p. I-1640.
(2) Refencia SG(89) D/4328.
(3) Carta de la Comisión a los Estados miembros, SG(89) D/12772 de 12 de octubre de 1989.

Puede aplicarse el mismo enfoque a la aportación de capital de 54 000 millones de dracmas griegas realizada en tres tramos en 1995 (19 000 millones de dracmas griegas), 1996 (23 000 millones de dracmas griegas) y 1997 (12 000 millones de dracmas griegas).

Las diferentes categorías de ayudas anteriormente examinadas, concedidas directamente por el Estado griego, afectan a los intercambios entre los Estados miembros desde el momento en que se dirigen a una sociedad cuya actividad de transporte —que por su naturaleza está directamente relacionado con los intercambios— cubre todo el mercado común. Además, falsean la competencia en el interior del mismo, dado que se conceden a una sola empresa que compite con las demás compañías comunitarias en la mayor parte de su red europea, en particular desde la entrada en vigor del Tercer paquete de liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993. Por tanto, constituyen ayudas conforme al apartado 1 del artículo 92 del Tratado y al apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo, punto éste que el Gobierno griego no discute. Así pues, es necesario examinar la posible compatibilidad de estas ayudas a la luz de los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado y de los mismos apartados del artículo 61 del Acuerdo.

VII

Las disposiciones del apartado 2 del artículo 92 del Tratado y del apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo no son de aplicación para estas ayudas en la medida en que no se trata ni de ayudas de carácter social concedidas a consumidores individuales ni de ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales u otros acontecimientos de carácter excepcional ni de ayudas concedidas a la economía de determinadas regiones alemanas.

En el apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo figura la lista de ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. Esta compatibilidad debe apreciarse en el contexto de la Comunidad y no en un solo Estado miembro. Las excepciones que establecen el apartado 3 del artículo 92 del Tratado y el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo se aplican únicamente en el caso de que la Comisión pueda comprobar que, de no haber existido esta ayuda, las fuerzas del mercado no habrían bastado para persuadir al futuro beneficiario de la ayuda para que actuara a fin de contribuir al logro de uno de los objetivos de estas excepciones.

Para salvaguardar el buen funcionamiento del mercado común y habida cuenta de los principios de la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones a los principios del apartado 1 del artículo 92, tal y como se definen en el apartado 3 del mismo artículo, deben interpretarse de manera estricta cuando se examine un régimen de ayuda o cualquier medida individual.

En las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo figuran excepciones para las ayudas destinadas a fomentar o facilitar el desarrollo de determinadas regiones. Las autoridades griegas se refirieron a estas disposiciones en su comunicación de 16 de mayo de 1994 y mencionaron el escaso desarrollo económico de Grecia respecto a la Comunidad y el papel vital que desempeña OA en la economía del país. Sin embargo, en este caso la Comisión no puede aceptar el razonamiento del Gobierno griego, ya que, si bien Grecia es una región que pertenece plenamente al ámbito de aplicación de la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra a) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo, las ayudas objeto de la presente Decisión, tanto las garantías crediticias como los diversos elementos de recapitalización, no pertenecen a un régimen general del que se beneficiarían todas las compañías que explotan líneas aéreas entre Grecia y el resto del mundo o todas las compañías aéreas establecidas o autorizadas en Grecia. Por el contrario, se trata de medidas *ad hoc* que sólo benefician a OA y cuyo único objetivo es mantener a la compañía en servicio, sin vínculo alguno con un régimen de ayudas regionales.

La finalidad de estas ayudas tampoco es la de fomentar la realización de un proyecto importante de interés europeo común, tal como se contempla en la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo. Sin embargo, en su notificación de 16 de julio de 1993, las autoridades griegas mencionaron las disposiciones de esta misma letra b) relativas a las ayudas destinadas a remediar una perturbación grave de la economía de un Estado miembro.

Cabe recordar que estas últimas disposiciones son la base de la Decisión de la Comisión de 31 de julio de 1991, adoptada con respecto al Estado griego y relativa a la privatización de 208 empresas pertenecientes a la Organización para la reconstrucción de empresas y a los distintos bancos públicos, así como a determinadas empresas y organizaciones públicas denominadas « DEKO ». En aquella ocasión la Comisión había decidido no formular objeciones con respecto a este programa de privatización, teniendo en cuenta que los datos económicos de Grecia ponían de manifiesto la grave perturbación de su economía. No obstante, esta Decisión de 31 de julio de 1991 reservaba de manera expresa el caso de OA y recordaba a esta última el principio de una notificación previa. Ahora bien, como se ha dicho anteriormente, la finalidad de las ayudas en cuestión es ante todo la de evitar la quiebra de la compañía. Afectan a una única empresa y no podrían tener ni como objetivo ni como efecto poner remedio a una grave perturbación de la economía griega. Por tanto, las disposiciones de la letra b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra b) del apartado 3 artículo 61 del Acuerdo no pueden aplicarse en este caso.

En cuanto a la excepción que establece la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo para las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, la Comisión puede considerar compatible con el mercado común una ayuda para la reestructuración de una empresa, siempre que se ajuste a determinados criterios [1]. Estos criterios deben examinarse a la luz de los principios enunciados en dichas disposiciones: la ayuda debe ser necesaria para el desarrollo de la actividad desde el punto de vista de la Comunidad y no debe alterar los intercambios de forma contraria al interés común [2].

Estos elementos han sido interpretados en el contexto sectorial de la aviación civil por el Memorándum n° 2 [3], en el que se declara que en algunos casos la Comisión puede considerar que una ayuda concedida a una compañía aérea que atraviese graves dificultades financieras se ajusta al artículo 92, siempre que cumpla determinadas condiciones:

a) la ayuda debe formar parte de un programa aprobado por la Comisión cuyo objetivo sea el de restablecer el equilibrio de la compañía aérea de forma que pueda ser rentable en un plazo razonable sin recibir otras ayudas;

b) la ayuda debe concederse de forma transparente y ha de poder comprobarse;

c) con la ayuda no deben transferirse las dificultades de este Estado miembro al resto de la Comunidad.

Habida cuenta del aumento de la competencia debido a la progresiva liberalización del transporte aéreo consiguiente al Tercer paquete de medidas, la Comisión debe atenerse a una política estricta de control de las ayudas estatales que integre las perspectivas que ofrece la liberalización para evitar que se produzcan efectos contrarios al interés común.

En su comunicación a la Comisión de 16 de mayo de 1994 el Gobierno griego alegó las disposiciones de las letras a) y c) del apartado 3 de los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo para que se concediera una exención respecto de las ayudas de que se trata y adujo al respecto que, en este caso, se cumplían las tres condiciones anteriormente mencionadas.

Es necesario comprobar punto por punto que se cumplen dichas condiciones, habida cuenta, en particular, de todos los hechos que se resumen en las secciones I a V.

En primer lugar, por lo que respecta a las posibilidades de que el programa de recapitalización y reestructuración previsto garantice la viabilidad de OA en un plazo razonable en un contexto de mayor liberalización, hay que estudiar ante todo la adecuación de la ayuda a las necesidades financieras de la compañía. A finales de 1993, el balance de OA ponía de manifiesto un valor negativo de fondos propios de 375 000 millones de dracmas griegas que equilibraba un valor activo de 192 000 millones de dracmas griegas (sin incluir el arrendamiento financiero) con unos importes respectivos de endeudamiento y reservas de 510 000 y 57 000 millones de dracmas griegas. Este importante desequilibrio en la estructura del balance se acusó aún más en el primer semestre de 1994. No obstante, gracias a la disminución de la deuda por importe de 427 000 millones de dracmas griegas y al aumento de capital de 64 000 millones de dracmas griegas consiguiente a la conversión de la deuda, la estructura del balance mejorará a finales de 1994. En esa época el activo de OA de 187 000 millones de dracmas griegas (sin incluir el arrendamiento financiero) debería contrarrestarse con 40 000 millones de dracmas griegas de fondos propios, 66 000 millones de dracmas griegas de reservas y 101 000 millones de dracmas griegas de endeudamiento. La ratio de endeudamiento sobre los fondos propios alcanzará un 2,5 a finales de 1994, valor que sigue siendo superior a lo que actualmente se considera aceptable para una compañía aérea. No obstante, las tres inyecciones de capital previstas en el programa presentado a la Comisión y las demás medidas del mismo deberían reducir este valor a 0,78 a finales de 1997. Sobre la base de estas cifras, la recapitalización propuesta parece suficiente y no excesiva, habida cuenta del tamaño de la empresa y de la situación específica de la periferia de la Comunidad.

La acusada disminución del endeudamiento prevista en el plan también disminuirá los gastos financieros de OA hasta límites razonables: los gastos financieros deberían pasar de 136 000 millones de dracmas griegas en 1993 a 74 000 millones de dracmas griegas en 1994 y a 3 000 millones de dracmas griegas en 1995, es decir, al 1,3 % del volumen de negocios en este último año. Por otra parte, según el plan presentado, el resultado de la explotación de OA mejorará de forma sustancial de 1993 a 1997 gracias a las reducciones de los costes previstos sobre todo en materia de salarios y a la supresión de las cargas de servicios público que, al parecer, superaban los 5 000 millones de dracmas griegas en 1993. En este aspecto de la reducción de costes y en el del importe de la recapitalización necesaria, el Gobierno griego ha tenido en cuenta las dudas que la Comisión expresaba en la carta relativa al inicio del procedimiento. Así pues, el resultado de la explotación debería pasar de − 13 000 millones de dracmas griegas en 1993 a + 17 000 millones de dracmas griegas en 1995. Esta última cifra no parece en absoluto inverosímil si las diversas medidas de reducción de costes de OA se aplican realmente. En efecto, cabe recordar que el resultado de la explotación de OA, que pone de manifiesto la capacidad de la compañía para liberar excedentes de explotación con independencia de las fuentes de financiación, mejoró ligeramente entre 1990 y 1993, si bien permaneció negativo durante dicho período.

Se desprende asimismo del plan remitido a la Comisión que gracias a los beneficios alcanzados desde 1995 se logrará una mayor capacidad de autofinanciación, que, unida a los tramos de aumento del capital y a las nuevas posibilidades de endeudamiento en 1997, debería responder a las necesidades de fondos de rotación y a la financiación de las inversiones indispensables para la actividad de la compañía a largo plazo.

(1) Octavo informe sobre la política de competencia, punto 176.
(2) Sentencia del Tribunal de las Comunidades Europeas, de 17 de septiembre de 1980, en el caso 730/79, Philip Morris contra Comisión, Rec. 1980, p. 2671.
(3) COM(84) 72 final de 15 de marzo de 1984.

Por otra parte, las hipótesis de incremento del tráfico y de los ingresos en que se basan las proyecciones financieras parecen razonables. El aumento del tráfico de OA que se considera en el programa remitido a la Comisión es inferior a la media del sector estimada para 1994-1997. La disminución prevista del cupón medio (yield) tiene en cuenta tanto los cambios de comportamiento de la clientela desde la guerra del Golfo como el incremento de la competencia, sobre todo en Europa a consecuencia de las medidas de liberalización. A este respecto, los compromisos adquiridos por las autoridades griegas en cuanto a la correcta aplicación del Tercer paquete aéreo indican que, al parecer, el Gobierno griego desea situar a OA en un verdadero entorno competitivo. Lo mismo sucede con los compromisos relativos a la ausencia de nuevas ayudas y a la gestión y el estatuto de OA, que pasa a ser una empresa sujeta al Derecho común igual que las demás compañías comunitarias, sin privilegios ni obligaciones particulares. Además de ello, la Comisión considera que los compromisos relativos a la derogación del artículo 6 de la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975, a la adopción de un estatuto fiscal de Derecho común y al ajuste de los convenios entre OA y el Estado griego a las disposiciones del Tercer paquete aéreo, deben ponerse en práctica lo antes posible y en cualquier caso antes del 31 de diciembre de 1994. Asimismo, las garantías crediticias subsistentes hasta que se extingan las deudas correspondientes en 2004 y las demás garantías por conceder antes del 31 de diciembre de 1997 por un importe de préstamo de 378 millones de dólares estadounidenses deberán cumplir las condiciones que se mencionan en la carta de la Comisión a los Estados miembros de 5 de abril de 1989 [1]. Por el contrario, de haberse mantenido cualquier situación de protección, se habría puesto en duda la viabilidad de la empresa, y, por tanto, la credibilidad del plan de recuperación en un contexto internacional más competitivo y en el nuevo marco de apertura de mercados que prevalece en el EEE. Así las cosas, debe tomarse nota de que, en su carta de 13 de julio de 1994, el Gobierno griego se compromete a no mantener después del 30 de junio de 1998 la exención de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2408/92 de que disfrutan los aeropuertos de las islas griegas.

En definitiva, tal como se encuentra el expediente de que dispone, la Comisión considera que el plan de recapitalización y reestructuración de OA puede permitir que la compañía desarrolle una actividad rentable de forma duradera de aquí a tres años sin recibir otras ayudas.

En segundo lugar, por lo que se refiere a la transparencia y las posibilidades de controlar la ayuda, la Comisión estima que esta segunda condición también se cumple en este caso. Ante todo hay que señalar que el Gobierno griego facilitó a la Comisión casi todos los datos que le había solicitado para poder pronunciarse sobre este asunto con pleno conocimiento de causa. Así pues, las dudas que expresó la Comisión a la hora de iniciar el procedimiento pueden despejarse en los términos y condiciones de la presente Decisión. Por otra parte, las autoridades griegas y la Comisión trataron varias cuestiones planteadas por los Estados miembros y las partes interesadas con motivo del inicio del procedimiento.

Además, los compromisos de las autoridades griegas en cuanto al seguimiento del plan presentado a la Comisión garantizan unas posibilidades de comprobación y control satisfactorias: el Gobierno griego tomará todas las medidas necesarias para la correcta aplicación del plan; antes de enero de 1996 y del mismo mes de 1997 presentará a la Comisión sendos informes al respecto; la Comisión podrá recurrir a un consultor independiente para que compruebe dicha aplicación, en particular, antes de entregar los dos últimos tramos del aumento de capital; por último, si no se cumplen los objetivos del plan, las autoridades griegas no aumentarán el capital en 1995, 1996 y 1997 como está previsto.

En tercer lugar, por lo que se refiere al traspaso de dificultades de OA a sus competidores comunitarios, se desprende de lo anterior que el programa de recapitalización previsto resulta no sólo necesario sino también suficiente sin ser excesivo, y no desembocará en una « sobrecapitalización » de la compañía que podría facilitarle un acceso privilegiado al mercado de capitales o permitirle que se librara de toda obligación en materia de endeudamiento. El programa tiende simplemente a « nivelar de nuevo » a OA con sus competidores sin concederle ventajas especiales en cuanto a la estructura de balance.

Cabe añadir que desde 1992 el tráfico aéreo en Europa ha vuelto a progresar de manera considerable y que las perspectivas para los próximos años son igualmente favorables. Este contexto general de recuperación del crecimiento no puede sino diluir los efectos negativos que tienen las ayudas a OA sobre la competencia. Más exactamente, en este caso el plan no debería traducirse en un aumento de la actividad de OA en detrimento de otras compañías comunitarias, puesto que se ha considerado un índice de crecimiento de la compañía en el mercado del EEE durante el programa inferior a la progresión estimada del tráfico total en dicho mercado. Del mismo modo, el plan presentado a la Comisión no prevé ningún incremento significativo de la flota de OA antes de 1998, pero sí la retirada de varios aparatos y la sustitución de los aviones más antiguos de la compañía —que pronto se verán afectados por las medidas de la Directiva 92/14/CEE del Consejo [2] sobre emisiones sonoras de los aparatos— por aeronaves de menor capacidad.

[1] Véase nota 2 p. 31.

[2] DO nº L 76 de 23. 3. 1992, p. 21.

En todo caso, las autoridades griegas se han comprometido a que OA no pueda actuar de « price leader » en las líneas Atenas-Londres y Atenas-Estocolmo en las que se han producido riesgos particulares. La Comisión estima que renunciar a la posición de « price-leader » significa que OA no ofrecerá tarifas inferiores a las que proponen sus competidores en las líneas de que se trata, teniendo en cuenta sobre todo el tipo de servicios y las condiciones y restricciones de las tarifas individuales. Las autoridades griegas también se han comprometido a que OA se abstenga de adquirir, gracias a la ayuda, una participación en los transportes aéreos de la Comunidad y a que el aumento de plazas anuales que ofrezca OA en el EEE desde 1994 a 1997 sea proporcional al del mercado. La Comisión considera que este último compromiso ha de ponerse en práctica de la manera siguiente y conforme a la política de la Comisión en materia de ayudas a los transportistas aéreos. En primer lugar es importante señalar que el posible aumento de las plazas ofrecidas por OA ha de ser como máximo igual al de todo el mercado para evitar cualquier expansión de la compañía en detrimento de sus competidores comunitarios gracias a las ayudas recibidas. En segundo lugar, el período de referencia ha de ser 1993, año en que la ayuda se comunicó a la Comisión y del que dispone de datos completos y fiables. Por último, con el fin de limitar los riesgos de transferir capacidad de una línea a otra, que podrían alterar la competencia, es importante definir el mercado de que se trata como el de las líneas regulares explotadas por OA en el EEE, incluidos los vuelos adicionales y de temporada, excluyendo no obstante las líneas regulares entre Grecia continental y las islas griegas, que suponen un volumen considerable de plazas y en las que dicha compañía no compite con ningún otro transportista comunitario. En el mercado EEE definido de esta manera el número de plazas que OA ofreció en 1993 ascendía a 3 518 778.

Por otra parte, la Comisión se ha cerciorado de que la concesión de dichas ayudas, que permiten que OA siga en servicio y ejerza el monopolio de algunas de sus actividades, no constituirá un obstáculo para la apertura de mercados y el desarrollo de la competencia en el EEE, sobre todo respecto a las demás compañías autorizadas en Grecia, lo cual sería contrario al interés común con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo. De este modo los efectos negativos de las ayudas sobre la competencia no se verán incrementados por el mantenimiento de situaciones privilegiadas o protegidas en contradicción con las medidas de liberalización del Tercer paquete aéreo. Cabe recordar al respecto las garantías ofrecidas por las autoridades griegas en cuanto a la correcta aplicación de la normativa comunitaria sobre expedición de AOC y de autorizaciones de explotación y en cuanto a la no discriminación en el acceso a las instalaciones aeroportuarias. También siguen esa línea los compromisos del Gobierno griego, que se enumeran en la sección V y se refieren a la aplicación de las demás disposiciones del Tercer paquete aéreo, y, en concreto, las relativas al Reglamento (CEE) nº 2408/92 sobre acceso al mercado, de supresión del monopolio de designación a favor de OA y la apertura a la competencia del servicio en las islas griegas, a más tardar el 1 de julio de 1998. Por lo que respecta a la aplicación del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, la Comisión recuerda que no puede alegarse dicho artículo para mantener el monopolio en las líneas que no se explotaban antes del 1 de enero de 1993 o que no se han explotado de manera continuada desde esa fecha. En particular, quedan excluidas del ámbito de aplicación del artículo 5 las líneas de carácter estacional.

Por último, en lo referente al interés común, la Comisión considera que la recapitalización y la reestructuración de OA contribuirá a desarrollar el transporte aéreo en una región fragmentada y periférica de la Comunidad, que constituye una de las partes menos desarrolladas de la misma.

VIII

Habida cuenta de todo lo que precede, las ayudas concedidas por el Gobierno griego a OA en forma de garantías crediticias, disminución de la deuda, conversión de la deuda en capital e inyecciones de capital, que acompañan al programa de reestructuración de la compañía, podrían acogerse a la exención contemplada en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo si se reúnen determinadas condiciones que garanticen que dichas ayudas no afectan a los intercambios en una medida contraria al interés común.

En cuanto a la asistencia en escala en los aeropuertos griegos, la Comisión toma nota de las garantías que ofrecen las autoridades griegas sobre la autorización de todos los servicios de autoasistencia en dichos aeropuertos [1] sin perjuicio de las acciones comunitarias en curso,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

Las ayudas a la reestructuración de OlympicAirways (OA) concedidas en las formas siguientes :

— garantías crediticias otorgadas hasta el momento a la compañía en aplicación del artículo 6 de la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975 ;

[1] Véase la Decisión 94/118/CE sobre una ayuda del Gobierno irlandés al grupo Aer Lingus (DO nº L 54 de 25. 2. 1994, p. 30).

— otras garantías crediticias por un importe de 378 millones de dólares estadounidenses relativas a los préstamos que se contraigan antes del 31 de diciembre de 1997 para la compra de aparatos;

— disminución de la deuda de la compañía por valor de 427 000 millones de dracmas griegas;

— conversión de la deuda de la compañía en capital por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas;

— inyección de capital de 54 000 millones de dracmas griegas en tres tramos de 19 000, 23 000 y 12 000 millones de dracmas griegas en 1995, 1996 y 1997, respectivamente,

se consideran compatibles con el mercado común en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado, siempre que el Gobierno griego:

a) respete su compromiso de derogar antes del 31 de diciembre de 1994 el artículo 6 de la Ley griega nº 96 de 26 de junio de 1975 que autoriza al Estado griego para conceder garantías respecto de los préstamos contraídos por OA;

b) respete su compromiso de no volver a intervenir en la gestión de OA si no es dentro de los límites estrictos de su estatuto de accionista;

c) respete su compromiso de otorgar a OA antes del 31 de diciembre de 1994 un estatuto fiscal de sociedad anónima comparable al de las empresas griegas de Derecho común, sin perjuicio de eximir a OA del pago de los impuestos que pudieran gravar las operaciones de recapitalización de la empresa previstas en el plan de recapitalización y reestructuración de la compañía remitido a la Comisión (en adelante el plan);

d) respete su compromiso de ajustar los convenios entre el Estado griego y OA a las disposiciones del Tercer paquete aéreo antes del 31 de diciembre de 1994;

e) respete su compromiso de no volver a conceder ningún tipo de ayuda a OA, de conformidad con el Derecho comunitario;

f) respete su compromiso de procurar que se adopte inmediatamente la legislación necesaria para aplicar de manera efectiva el plan en sus aspectos salarial, social y financiero;

g) respete su compromiso de aceptar que, en su caso, la Comisión encargue a un consultor indepediente que elija junto con el Gobierno griego la comprobación de los principales resultados del plan y la aplicación de las presentes condiciones a que está supeditada la aprobación de la ayuda;

h) respete su compromiso, por una parte, de presentar todos los años a la Comisión, al menos cuatro semanas antes del pago de cada tramo de aumento de capital previstos para enero de 1996 y enero de 1997, un informe de la aplicación del plan para que la Comisión pueda formular observaciones y, por otra parte, de aplazar por cuatro semanas el pago de los tramos de aumento de capital en caso de que la Comisión presente dicho informe a un consultor independiente para su evaluación;

i) respete su compromiso de no realizar los aumentos de capital previstos para 1995, 1996 y 1997 si en los ejercicios anteriores no se han alcanzado los objetivos del plan, tal como se exponen en la sección IV de la presente Decisión;

j) respete su compromiso de velar por que OA no adquiera participaciones en todos los transportes aéreos del EEE, gracias a la ayuda;

k) respete su compromiso de mejorar el procedimiento de registro de aeronaves y de expedición de AOC a compañías aéreas comunitarias y, en concreto, a las compañías distintas de OA autorizadas en Grecia, lo que implica que no haya plazos excesivos ni trámites complejos e innecesarios;

l) respete su compromiso de atenerse a los principios de interpretación referentes a la aplicación del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 y la relación entre el procedimiento de autorización de dicho Reglamento y las disposiciones de los demás reglamentos del Tercer paquete y del Reglamento (CEE) nº 95/93, tal como figuran en el documento que la Comisión remitió el 18 de noviembre de 1993 en francés y el 26 de enero de 1994 en griego;

m) respete su compromiso de contestar por escrito y en plazos razonables a las solicitudes de registro de aeronaves, certificados de transportista aéreo o licencias de explotación, que presenten las compañías comunitarias y, en particular, las compañías distintas de OA autorizadas en Grecia;

n) respete su compromiso de no supeditar el ejercicio de derechos de tráfico concedidos a las compañías comunitarias distintas de las autorizadas en Grecia al depósito de garantías para repatriación de pasajeros;

o) respete su compromiso de aceptar que las compañías distintas de OA puedan explotar líneas entre Grecia y los países que no pertenecen al EEE, lo que requiere modificar en consecuencia los acuerdos entre el Estado griego y dicha compañía, así como proceder a las designaciones o multidesignaciones basándose exclusivamente en los méritos propios de cada solicitud;

p) respete su compromiso de velar por que OA no ejerza una influencia definitiva en la determinación de tarifas (« price leader ») en las líneas regulares Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres de 1994 a 1997 ambos inclusive (sección VII);

q) respete su compromiso de poner fin el 30 de junio de 1998 a la exención de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2408/92 de que disfrutan los aeropuertos de las islas griegas con arreglo al apartado 4 del artículo 1 de dicho Reglamento, lo que significa que antes de esta fecha debe suprimirse la concesión exclusiva a OA del servicio regular a dichas islas;

r) respete su compromiso de atenerse a la definición de servicio aéreo no regular que se deduce indirectamente de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2408/92; no imponer, en particular en los servicios no regulares, restricciones tales como la prohibición del « seat only » en los trayectos de ida y vuelta, prohibición del transporte de flete o de correo y exigencia de una estancia mínima;

s) vele por que, mientras dure el plan, el número de plazas ofrecidas por OA en los vuelos regulares en el EEE, incluidos los vuelos adicionales y de temporada pero sin contar las líneas entre Grecia continental y las islas, no sea superior al que OA ofreció en dicho mercado en el EEE en 1993 (3 518 778 plazas), teniendo en cuenta no obstante un posible incremento proporcional al aumento de dicho mercado;

t) vele por que las garantías crediticias subsistentes concedidas a OA y las demás garantías que se otorguen antes del 31 de diciembre de 1997 contempladas expresamente en el plan por importe de 378 millones de dólares estadounidenses cumplan las condiciones que figuran en la carta que la Comisión dirigió a los Estados miembros el 5 de abril de 1989;

u) con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, no mantenga ninguna exclusividad a favor de OA en las líneas regulares interiores en Grecia continental que dicha compañía no explotara antes del 1 de enero de 1993 o no haya explotado de manera continuada desde esa fecha y, en particular, las líneas de carácter estacional.

Artículo 2

Los compromisos y condiciones contemplados en el artículo 1 afectarán tanto a Olympic Airways como a su filial Olympic Aviation.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Helénica.

Hecho en Bruselas, el 7 de octubre de 1994.

Por la Comisión

Marcelino OREJA

Miembro de la Comisión