

**ANNEXE N° 2**

*TEXTE DES RÉGLEMENTS COMMUNAUTAIRES  
COMPOSANT « LE TROISIÈME PAQUET » DE  
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN*

I

*Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité*

RÈGLEMENT (CEE) N° 2407/92 DU CONSEIL  
du 23 juillet 1992  
concernant les licences des transporteurs aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place, d'ici au 31 décembre 1992, une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que l'application du principe de la libre prestation des services au secteur des transports aériens doit se faire compte tenu des spécificités de ce secteur;

considérant que, par son règlement (CEE) n° 2343/90, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, le Conseil a décidé d'adopter les règles communes relatives à la délivrance de licences aux transporteurs aériens de manière à ce qu'elles soient mises en œuvre au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1992;

considérant, toutefois, qu'il convient de donner aux États membres un délai raisonnable, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, pour l'application du présent règlement;

considérant qu'il importe de fixer des critères non discriminatoires en ce qui concerne le lieu d'établissement et le contrôle des entreprises qui demandent une licence;

considérant que, en vue d'assurer des services fiables et adéquats, il convient de faire en sorte que les transporteurs aériens opèrent à tout moment selon des critères de sécurité élevés et de saine gestion économique;

considérant que, pour des raisons tenant à la protection des usagers et des autres parties concernées, il importe que les transporteurs aériens aient une couverture suffisante pour les risques encourus;

considérant que, dans le marché intérieur, les transporteurs aériens doivent pouvoir utiliser des appareils dont le propriétaire est établi n'importe où dans la Communauté, sans préjudice des responsabilités de l'État membre qui délivre les licences en ce qui concerne les capacités techniques du transporteur;

considérant qu'il doit également être possible de louer des appareils immatriculés en dehors de la Communauté pour une courte période ou dans des circonstances exceptionnelles, pour autant que les normes de sécurité soient équivalentes à celles applicables dans la Communauté;

considérant que les procédures de délivrance de licences aux transporteurs aériens doivent être transparentes et non discriminatoires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

1. Le présent règlement concerne les critères de délivrance et de maintien en vigueur, par les États membres, des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 2.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 140.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

2. Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectuée par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne relèvent pas du présent règlement. Ces activités relèvent de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation communautaire et nationale pour ce qui est du certificat de transporteur aérien (AOC).

#### Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) *entreprise*: une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou bien un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;
- b) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité ;
- c) *licence d'exploitation*: un document délivré par l'État membre compétent à une entreprise l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret selon les mentions figurant dans la licence;
- d) *certificat de transporteur aérien (AOC)*: un document délivré à une entreprise ou à un groupe d'entreprises par les autorités compétentes des États membres attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées;
- e) *plan d'entreprise*: une description détaillée des activités commerciales prévues par le transporteur aérien durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'il compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ces activités;
- f) *compte de gestion*: une description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers;
- g) *contrôle effectif*: une relation constituée par des droits, des contrats ou de tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
  - a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
  - b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise.

#### Article 3

1. Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 5, les États membres ne délivrent pas ou ne maintiennent pas en vigueur des licences d'exploitation dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.
2. Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent règlement peut obtenir une licence d'exploitation. Cette licence ne confère en soi aucun droit d'accès à des liaisons ou marchés spécifiques.
3. Sans préjudice de l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 2, aucune entreprise établie dans la Communauté n'est autorisée à effectuer à titre onéreux des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret, à moins que la licence d'exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

#### Licence d'exploitation

#### Article 4

1. Un État membre ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si:
  - a) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés dans cet État membre
  - et
  - b) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs.
2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants.
3. a) Sans préjudice des paragraphes 2 et 4, les transporteurs aériens qui ont déjà été agréés à l'annexe I des règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(1)</sup>, conservent leurs droits au titre du présent règlement et d'autres règlements associés tant qu'ils satisfont aux autres obligations qui leur sont imposées par le présent règlement et qu'ils demeurent contrôlés directement ou indirectement par les mêmes pays tiers et/ou les ressortissants du même pays tiers que ceux qui exerçaient ce contrôle au moment de l'adoption du présent règlement. Toutefois, ce contrôle peut, à tout moment, être transféré à des États membres et/ou des ressortissants d'États membres.

<sup>(1)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

- b) Les possibilités d'achat et de vente de participations au titre du point a) ne concernent pas les ressortissants d'un pays tiers qui ont un intérêt important dans un transporteur aérien d'un pays tiers.
4. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.
5. Sur demande, un transporteur aérien doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'État membre responsable de la licence d'exploitation qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent article. La Commission, agissant à la demande d'un État membre, vérifie le respect des conditions prévues au présent article et arrête, le cas échéant, une décision.

#### Article 5

1. Toute entreprise de transport aérien demandant une licence d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer de manière suffisamment convaincante aux autorités compétentes de l'État membre qui délivre les licences qu'il sera à même:
- a) de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes
  - et
  - b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.
2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe.
3. Tout transporteur aérien notifie préalablement à l'autorité qui délivre les licences des projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de leurs activités. Il notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours à l'autorité qui délivre les licences tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble

du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort. La soumission, deux mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise.

4. Si l'autorité qui délivre les licences estime que les changements notifiés conformément au paragraphe 3 ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B de l'annexe, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois. L'autorité qui délivre les licences prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

5. Les autorités qui délivrent les licences peuvent, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît clairement qu'un transporteur aérien, auquel elles ont délivré une licence, a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elles peuvent suspendre ou retirer la licence si elles n'ont plus la certitude que le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Les autorités qui délivrent les licences peuvent aussi délivrer une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur aérien, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

6. À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir aux autorités qui délivrent leurs licences les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande des autorités qui délivrent les licences, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5 et, en particulier, les données visées à la partie C de l'annexe.

7. a) Les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des appareils d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 50 000 écus ou de fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5, à la demande des autorités qui délivrent les licences. Un État membre peut, néanmoins, appliquer les paragraphes 1 à 4 et le paragraphe 6 aux transporteurs aériens auxquels il a délivré une licence et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions d'écus.

- b) La Commission, après avoir consulté les États membres, peut augmenter, le cas échéant, les montants visés au point a), si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision. Cette modification est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- c) Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans le délai d'un mois.

*Article 6*

1. L'autorité compétente d'un État membre qui, en vue de la délivrance d'une licence d'exploitation, exige des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise la production de preuves relatives à l'honorabilité ou l'absence de faillite, ou bien qui suspend ou retire la licence en cas de faute professionnelle grave ou d'infraction pénale, accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

Lorsque les documents visés au premier alinéa ne sont pas délivrés par les autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance, ils sont remplacés par une déclaration sous serment — ou, dans les États membres où un tel serment n'existe pas, par une déclaration solennelle — faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.

2. Les autorités compétentes des États membres peuvent exiger que les documents ou attestations visés au paragraphe 1 n'aient pas, lors de leur production, plus de trois mois.

*Article 7*

Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

*Article 8*

1. L'octroi ou le maintien d'une licence d'exploitation n'est pas subordonné à la possession d'appareils, mais un État membre exige des transporteurs auxquels il a délivré une licence qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location (lease agreement).

2. a) Sans préjudice du paragraphe 3, les appareils utilisés par un transporteur aérien sont immatriculés, au choix de l'État membre qui délivre la licence d'exploitation, soit sur son registre national, soit dans la Communauté.

b) Si un contrat de location (lease agreement) portant sur un appareil immatriculé dans la Communauté est réputé acceptable aux termes de l'article 10, un État membre n'exige pas que cet appareil soit immatriculé sur son propre registre si cette immatriculation impose des modifications structurelles audit appareil.

3. Un État membre peut accorder des dérogations à la condition visée au paragraphe 2 point a) dans le cas de contrats de location de courte durée (short term lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires des transporteurs aériens ou dans des circonstances exceptionnelles.

4. Aux fins de l'application du paragraphe 2 point a), un État membre accepte, sous réserve des lois et des règlements applicables, notamment ceux qui concernent le certificat de navigabilité, l'inscription sur son registre national, sans droits discriminatoires ni retard, d'appareils appartenant à des ressortissants d'autres États membres et les transferts à partir des registres d'autres États membres. Aucun droit discriminatoire n'est dû pour les transferts d'appareils en plus du droit normal d'immatriculation.

**Certificats de transporteur aérien**

*Article 9*

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes par la licence d'exploitation et conforme aux critères fixés dans le règlement pertinent du Conseil.

2. En attendant l'entrée en vigueur du règlement visé au paragraphe 1, les réglementations nationales relatives à la licence de transporteur aérien ou à tout autre titre équivalent concernant la certification des transporteurs sont d'application.

*Article 10*

1. En vue de respecter les normes de sécurité et de responsabilité, un transporteur aérien qui utilise un appareil d'une autre entreprise ou cède un appareil à une autre entreprise obtient l'autorisation préalable de l'autorité qui délivre les licences. Les conditions dont cette autorité assortit son autorisation font partie du contrat de location (lease agreement) conclu entre les deux parties.

2. Les États membres n'approuvent pas les contrats de location (lease agreement) avec équipage conclus avec un transporteur auquel ils ont délivré une licence d'exploitation, à moins que des normes de sécurité équivalentes à celles imposées au titre de l'article 9 ne soient respectées.

Dispositions générales

Article 11

1. Les licences d'exploitation restent valables aussi longtemps que le transporteur aérien remplit les obligations prévues par le présent règlement. Toutefois, les États membres peuvent en imposer le réexamen au terme de la première année suivant la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, et tous les cinq ans par la suite.

2. Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence d'exploitation, l'État membre responsable décide s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément.

3. Les États membres décident, à l'égard des transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence d'exploitation, s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle. Les transporteurs aériens en cause peuvent poursuivre leurs activités, à moins que l'autorité qui délivre les licences d'exploitation ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise.

Article 12

Un transporteur aérien contre lequel une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée, n'est pas autorisé par un État membre à conserver sa licence d'exploitation, si l'organisme compétent de cet État membre est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

Article 13

1. Les procédures de délivrance de licences d'exploitation sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'État membre concerné statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont il dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires lui ont été soumises. Il communique sa décision à l'entreprise demanderesse. Tout refus doit être motivé.

3. Une entreprise dont la demande de licence d'exploitation a été rejetée peut soumettre son cas à la Commission. Si la Commission estime que les conditions du présent règlement n'ont pas été respectées, elle se prononce sur l'interprétation correcte du présent règlement, sans préjudice de l'article 169 du traité.

4. Les décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

1. Pour l'accomplissement de ses tâches prévues à l'article 4, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres concernés; ceux-ci veillent également à ce que les transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence fournissent des informations.

2. Lorsque les informations requises ne sont pas fournies dans le délai imparti par la Commission ou sont fournies de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

3. Si les informations requises au titre du paragraphe 2 ne sont pas fournies dans le délai imparti ou si le transporteur aérien n'a pas démontré par ailleurs qu'il satisfait aux exigences prévues à l'article 4, la Commission, sauf circonstances particulières, informe aussitôt tous les États membres de la situation. Les États membres peuvent, jusqu'à ce que la Commission leur ait notifié que les informations ont été fournies, pour démontrer qu'ils sont satisfaits aux exigences en question, suspendre tout droit d'accès au marché auquel le transporteur aérien peut prétendre au titre du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires<sup>(1)</sup>.

Article 15

Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire.

Article 16

Nonobstant l'article 3 paragraphe 1, les licences d'exploitation en vigueur dans un État membre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent en vigueur, sous réserve des lois sur la base desquelles elles ont été délivrées, pendant une durée maximale d'un an, à l'exception du cas prévu à l'article 4 paragraphe 1 point b), pour lequel cette durée maximale est portée à trois ans, au cours de laquelle les transporteurs aériens qui détiennent ces licences mettent tout en œuvre pour se conformer aux prescriptions du présent règlement. Aux fins du présent article, les transporteurs qui détiennent une licence d'exploitation sont réputés comprendre les transporteurs exerçant légitimement leurs activités avec un certificat de transporteur aérien en cours

(1) Voir page 8 du présent Journal officiel.

de validité (AOC) à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, mais qui ne detiennent pas de licence d'exploitation.

Le présent article ne porte pas atteinte à l'article 4 paragraphes 2, 3, 4 et 5, ni à l'article 9; toutefois, les transporteurs aériens qui exercent leurs activités au titre d'exemptions préalables à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à le faire pendant une durée qui ne peut excéder la durée maximale prévue ci-dessus, en attendant les résultats des enquêtes des États membres sur leur compatibilité avec l'article 4.

*Article 17*

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à la mise en œuvre du

présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils lui communiquent toutes les dispositions adoptées.

*Article 18*

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

*Article 19*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

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

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

ANNEXE

INFORMATIONS NÉCESSAIRES AUX FINS DE L'ARTICLE 5 RELATIF À LA CAPACITÉ FINANCIÈRE  
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

**A. Informations à fournir par un transporteur qui demande une licence pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière**

1. Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.
2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les deux années suivantes.
3. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
4. Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.
5. Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.
6. La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.
7. La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
8. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.

**B. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités avant des incidences importantes sur leur situation financière**

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.
3. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.
4. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés avant des incidences financières importantes.
6. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.

**C. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence**

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.
3. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que prix du carburant, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur en ce qui concerne l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires;

considérant que le règlement (CEE) n° 2343/90 dispose que le Conseil statue sur la révision dudit règlement au plus tard le 30 juin 1992 ;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'adopter, en vue de leur mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1992, les règles relatives à la délivrance des licences d'exploitation de liaison;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'abolir, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, toute restriction en matière de capacité entre les États membres;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a confirmé que les droits de cabotage font partie intégrante du marché intérieur;

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

considérant que le développement du système de trafic aérien dans les îles grecques et les îles atlantiques composant la région autonome des Açores est actuellement inadéquat et que les aéroports situés dans ces îles doivent donc être temporairement exemptés de l'application du présent règlement;

considérant qu'il est nécessaire d'abolir les restrictions en matière de désignation multiple et de droit de trafic de cinquième liberté et d'introduire progressivement les droits de cabotage afin de stimuler le développement du secteur communautaire des transports aériens et d'améliorer les services offerts aux usagers;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales;

considérant qu'il est nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux;

considérant que, pour des raisons de planification des transports aériens, il est nécessaire d'autoriser les États membres à établir des règles non discriminatoires en vue de la répartition du trafic aérien entre les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire;

considérant que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles opérationnelles en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'accès aux aéroports et qu'il doit être traité sans discrimination;

considérant que, pour des raisons liées à des problèmes de congestion ou d'environnement, il est nécessaire de prévoir la possibilité d'imposer certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

<sup>1</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 10.

<sup>2</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 146.

<sup>3</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>4</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 19.

<sup>5</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur en ce qui concerne l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires;

considérant que le règlement (CEE) n° 2343/90 dispose que le Conseil statue sur la révision dudit règlement au plus tard le 30 juin 1992 ;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'adopter, en vue de leur mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1992, les règles relatives à la délivrance des licences d'exploitation de liaison;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a décidé d'abolir, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, toute restriction en matière de capacité entre les États membres;

considérant que, par le règlement (CEE) n° 2343/90, le Conseil a confirmé que les droits de cabotage font partie intégrante du marché intérieur;

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

considérant que le développement du système de trafic aérien dans les îles grecques et les îles atlantiques composant la région autonome des Açores est actuellement inadéquat et que les aéroports situés dans ces îles doivent donc être temporairement exemptés de l'application du présent règlement;

considérant qu'il est nécessaire d'abolir les restrictions en matière de désignation multiple et de droit de trafic de cinquième liberté et d'introduire progressivement les droits de cabotage afin de stimuler le développement du secteur communautaire des transports aériens et d'améliorer les services offerts aux usagers;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales;

considérant qu'il est nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux;

considérant que, pour des raisons de planification des transports aériens, il est nécessaire d'autoriser les États membres à établir des règles non discriminatoires en vue de la répartition du trafic aérien entre les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire;

considérant que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles opérationnelles en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'accès aux aéroports et qu'il doit être traité sans discrimination;

considérant que, pour des raisons liées à des problèmes de congestion ou d'environnement, il est nécessaire de prévoir la possibilité d'imposer certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 146.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 19.

<sup>(5)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

considérant que, compte tenu de la situation concurrentielle du marché, il convient de prendre des dispositions pour empêcher que les transporteurs aériens ne subissent des effets économiques injustifiés;

considérant qu'il convient de fixer les devoirs des États membres et des transporteurs aériens en vue de la fourniture des informations nécessaires;

considérant qu'il est souhaitable que l'accès au marché soit évalué sur des bases identiques pour les services aériens d'un même type;

considérant qu'il est souhaitable que toutes les questions relatives à l'accès au marché soient couvertes par un seul et même règlement;

considérant que le présent règlement remplace en partie le règlement (CEE) n° 2343/90 et le règlement (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(1)</sup>,

**A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:**

*Article premier*

1. Le présent règlement porte sur l'accès aux liaisons intracommunautaires pour les services aériens réguliers et non réguliers.
2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.
3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.
4. Les aéroports des îles grecques et des îles atlantiques composant la région autonome des Açores sont exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 30 juin 1993. À moins que le Conseil n'en décide autrement, sur proposition de la Commission, cette exemption s'applique pour une période supplémentaire de cinq ans et peut être prolongée à nouveau de cinq ans.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) *transporteur aérien* : une entreprise de transport aérien, possédant une licence d'exploitation en cours de validité;

b) *transporteur aérien communautaire*: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(2)</sup>;

c) *service aérien*: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;

d) *service aérien régulier*: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

- i) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
- ii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:
  - 1) soit selon un horaire publié;
  - 2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

e) *vol* : un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

f) *droit de trafic*: le droit d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux aéroports communautaires;

g) *vente de sièges*: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affrètement, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;

h) *États membres concernés*: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel est exploitée une liaison aérienne;

i) *États membres impliqués*: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;

j) *État d'enregistrement*: l'État membre dans lequel a été délivrée la licence visée au point b);

k) *aéroport*: toute zone dans un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien;

l) *aéroport régional*: tout aéroport ne figurant pas sur la liste des aéroports de première catégorie reprise à l'annexe I;

m) *système aéroportuaire*: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II;

<sup>(1)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(2)</sup> Voir page 1 du présent Journal officiel.

- n) *capacité*: le nombre de sièges offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;
- o) *obligations de service public*: les obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

### Article 3

1. Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les États membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par des transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence délivrée par un autre État membre, à moins que:

- i) les droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement d'un service au départ de l'État d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet État et qui est programmé comme tel;
- ii) le transporteur aérien n'utilise pas, pour le service de cabotage, plus de 50 % de la capacité qu'il met en œuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage constitue le prolongement ou le préliminaire.

3. Un transporteur aérien exploitant des services de cabotage conformément au paragraphe 2 fournit, sur demande, à l'État membre impliqué ou aux États membres impliqués toute information nécessaire à l'application dudit paragraphe.

4. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre peut, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, sans discrimination fondée sur la nationalité des propriétaires et l'identité du transporteur aérien, qu'il exploite les liaisons concernées ou demande à les exploiter, réglementer l'accès à des liaisons sur son territoire pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par cet État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92, tout en n'affectant, d'aucune autre façon, le droit communautaire et notamment les règles de concurrence.

### Article 4

- 1. a) Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport

régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial. La Commission publie ces obligations de service public au *Journal officiel des Communautés européennes*.

- b) L'adéquation des services de transport aérien réguliers est évaluée par les États membres compte tenu:

- i) de l'intérêt public;

- ii) de la possibilité, notamment pour les régions insulaires, de recourir à d'autres formes de transport et de la capacité de ces formes de transport à répondre aux besoins considérés;

- iii) des tarifs et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux usagers ;

- iv) de l'effet conjugué de l'exploitation sur la liaison en cause de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter cette liaison.

- c) Au cas où d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre des obligations de service public, que tout transporteur qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres éléments des obligations de service public.

- d) Si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, l'État membre peut en limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période maximale de trois ans, à l'issue de laquelle la situation doit être réexaminée. Le droit d'exploiter ces services est concédé après appel d'offres, soit pour une seule liaison, soit pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens. L'appel d'offres est publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, les offres devant être présentées au plus tôt dans un délai d'un mois suivant la date de la publication. Les offres présentées par les transporteurs aériens sont immédiatement communiquées aux autres États membres concernés et à la Commission.

- e) L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:
  - i) les normes requises par les obligations de service public;
  - ii) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;
  - iii) la durée de validité du contrat;
  - iv) les sanctions en cas de non-respect du contrat.
- f) La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.
- g) Nonobstant le point f), la sélection ne peut être opérée qu'à l'issue d'une période de deux mois suivant le jour de la présentation de l'offre afin de permettre aux autres États membres de formuler des observations.
- h) Un État membre peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du point f), pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées au titre du présent paragraphe; cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service.
  - i) Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu du présent article puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient à la législation communautaire ou à la réglementation nationale qui la met en œuvre.
  - ii) Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des points a) et c), les transporteurs ne peuvent procéder à la vente de sièges que si le service aérien en question répond à tous les critères fixés dans le cadre des obligations de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.
  - k) Le point d) n'est pas applicable dès lors qu'un autre État membre concerné propose une solution de remplacement satisfaisante permettant de remplir la même obligation de service public.

2. Le paragraphe 1 point d) ne s'applique pas aux liaisons sur lesquelles d'autres formes de transport peuvent assurer un service adéquat et continu lorsque la capacité offerte dépasse 30 000 sièges par an.

3. Si un État membre estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé du paragraphe 1, la Commission procède à une enquête, à la demande de cet

État ou de sa propre initiative, et, tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, décide, dans un délai de deux mois à partir de la réception de la demande, si le paragraphe 1 doit continuer à s'appliquer à la liaison en question.

4. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

#### Article 5

Sur les liaisons intérieures pour lesquelles, lors de l'entrée en vigueur du présent règlement, un concession exclusive a été accordée par voie législative ou contractuelle et sur lesquelles d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, cette concession peut subsister jusqu'à son échéance ou pendant trois ans, selon la date la plus proche.

#### Article 6

1. Nonobstant l'article 3, un État membre peut, lorsqu'un des transporteurs aériens titulaires d'une licence qu'il a délivrée a commencé à exploiter un service de transport aérien régulier de passagers au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges sur une nouvelle liaison entre des aéroports régionaux, dont la capacité ne dépasse pas 30 000 sièges par an, refuser, pendant une période de deux ans, l'exploitation d'un service aérien régulier par un autre transporteur aérien, à moins que ce service ne soit exploité au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges ou qu'il fasse partie d'un service sur lequel pas plus de 80 sièges sont mis en vente sur chaque vol entre les deux aéroports en question.

2. L'article 4 paragraphes 3 et 4 s'appliquent en liaison avec le paragraphe 1 du présent article.

#### Article 7

En exploitant des services aériens, un transporteur aérien communautaire est autorisé par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à utiliser le même numéro de vol.

#### Article 8

1. Le présent règlement n'affecte pas le droit d'un État membre de réglementer, sans discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité du transporteur aérien, la répartition du trafic entre les aéroports situés à l'intérieur d'un système aéroportuaire.

2. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.

3. La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la demande et après consultation du comité visé à l'article 11, décide si l'État membre peut continuer à appliquer la mesure. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

4. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

5. Lorsqu'un État membre décide d'instaurer un nouveau système aéroportuaire ou de modifier un système existant, il en informe les autres États membres et la Commission. Après avoir vérifié que les aéroports sont regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, la Commission publie une annexe II révisée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

#### Article 9

1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'État membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.

2. Les mesures prises par un État membre conformément au paragraphe 1:

- ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,
- ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,
- ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,
- ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,
- ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes.

3. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur application, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 4, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.

4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures visées au paragraphe 1. Si la Commission, dans un délai d'un mois après avoir été informée en vertu du paragraphe 3, décide d'examiner ces mesures, elle indique, en même temps, si les

mesures peuvent être appliquées totalement ou partiellement durant l'examen, en tenant compte notamment de la possibilité d'effets irréversibles. Après avoir consulté le comité visé à l'article 11, la Commission décide, dans un délai d'un mois après avoir reçu toutes les informations nécessaires, si les mesures sont appropriées et conformes au présent règlement et en aucune autre façon contraires au droit communautaire. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, des mesures, compte tenu notamment de la possibilité d'effets irréversibles.

5. Nonobstant les paragraphes 3 et 4, un État membre peut prendre les mesures nécessaires pour faire face à des problèmes inopinés de court terme, pour autant que ces mesures soient conformes au paragraphe 2. La Commission et les États membres sont informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Si des problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre doit en informer la Commission et les autres États membres et peut, avec l'accord de la Commission, prolonger les mesures prises pendant un délai supplémentaire allant jusqu'à quatorze jours. À la demande du ou des États membres impliqués ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences des paragraphes 1 et 2, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

6. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission en vertu des paragraphes 4 et 5. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

7. Lorsqu'une décision prise par un État membre conformément au présent article limite l'activité d'un transporteur aérien communautaire sur une liaison intracommunautaire, les mêmes conditions ou limitations s'appliquent à tous les transporteurs aériens communautaires exploitant la même liaison. Si la décision implique le refus de services nouveaux ou supplémentaires, le même traitement est prévu pour toutes les demandes des transporteurs aériens communautaires concernant des services nouveaux ou supplémentaires sur cette liaison.

8. Sans préjudice de l'article 8 paragraphe 1 et sauf accord du ou des autres États membres concernés, un État membre n'autorise pas un transporteur aérien à :

a) instaurer un nouveau service

ou

b) accroître la fréquence d'un service existant

entre un aéroport donné situé sur son territoire et un autre État membre tant qu'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, en vertu des règles relatives à l'attribution des créneaux horaires prévues à l'article 8 paragraphe 2, à instaurer un nouveau service ou à accroître les fréquences sur un service

existant à destination de l'aéroport en question, en attendant l'adoption par le Conseil et l'entrée en vigueur d'un règlement instaurant un code de conduite sur la répartition des créneaux horaires, reposant sur le principe général de la non-discrimination fondée sur la nationalité.

*Article 10*

1. Les limitations de capacité ne s'appliquent aux services aériens couverts par le présent règlement que dans la mesure fixée dans les articles 8 et 9 et dans le présent article.

2. Si l'application du paragraphe 1 a causé un grave préjudice financier au(x) transporteur(s) aérien(s) titulaire(s) d'une licence délivrée par un État membre, la Commission examine, à la demande dudit État membre, la situation et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché et en particulier, lorsque la situation est telle que les possibilités des transporteurs de cet État membre de soutenir efficacement la concurrence sur ce marché sont indûment affectées, la situation financière du ou des transporteurs aériens concernés et le taux d'occupation des sièges atteint, décide si la capacité sur les services aériens réguliers à destination et en provenance de cet État doit être stabilisée pour une période limitée.

3. La Commission communique sa décision d'agir ou non, selon le cas, au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

*Article 11*

1. La Commission est assistée par un comité consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le comité conseille la Commission sur l'application des articles 9 et 10.

3. En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

4. Le comité établit son règlement intérieur.

*Article 12*

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres et des transporteurs aériens concernés.

2. Lorsqu'un transporteur aérien ne fournit pas les informations requises dans le délai fixé par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées, et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

*Article 13*

La Commission publie au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.

*Article 14*

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement.

2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

*Article 15*

Les règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 sont abrogés, à l'exception de l'article 2 point e) ii) et de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, telle qu'interprétée à l'annexe III du présent règlement, et de l'article 2 point b) et de l'annexe du règlement (CEE) n° 294/91.

*Article 16*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

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

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

**ANNEXE I**

**Liste des aéroports de première catégorie**

<b>BELGIQUE:</b>	Bruxelles-Zaventem
<b>DANEMARK:</b>	Système aéroportuaire de Copenhague
<b>ALLEMAGNE:</b>	Francfort-Rhin-Main Düsseldorf-Lohausen Munich Système aéroportuaire de Berlin
<b>ESPAGNE:</b>	Palma-Majorque Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
<b>GRÈCE:</b>	Athènes-Hellinikon Salonique-Macédoine
<b>FRANCE:</b>	Système aéroportuaire de Paris
<b>IRLANDE:</b>	Dublin
<b>ITALIE:</b>	Système aéroportuaire de Rome Système aéroportuaire de Milan
<b>PAYS-BAS:</b>	Amsterdam-Schiphol
<b>PORTUGAL:</b>	Lisbonne Faro
<b>ROYAUME-UNI:</b>	Système aéroportuaire de Londres Luton

**ANNEXE II**

**Liste des systèmes aéroportuaire**

<b>DANEMARK:</b>	Copenhague-Kastrup/Roskilde
<b>ALLEMAGNE:</b>	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
<b>FRANCE:</b>	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
<b>ITALIE:</b>	Rome-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venise-Tessera/Treviso
<b>ROYAUME-UNI:</b>	Londres-Heathrow/Garwick/Stansted

**ANNEXE III**

**Interprétation visée à l'article 15**

Aux termes de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, le transporteur aérien Scanair, qui est structuré et organisé exactement comme le Scandinavian Airlines System, doit être considéré de la même manière que le transporteur aérien Scandinavian Airlines System.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2409/92 DU CONSEIL  
du 23 juillet 1992  
sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTE LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe de mettre en place une politique des transports aériens en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité;

considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que la directive 87/601/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres <sup>(4)</sup>, et le règlement (CEE) n° 2342/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, sur les tarifs des services aériens réguliers <sup>(5)</sup>, constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur dans le domaine des tarifs aériens des passagers et de fret;

considérant que les tarifs aériens devraient normalement être fixés librement par les forces du marché;

considérant qu'il convient de compléter la libre fixation des tarifs par des dispositions appropriées visant à sauvegarder les intérêts des consommateurs et de l'industrie;

considérant qu'il convient de traiter toutes les questions de tarification dans le même règlement;

considérant que le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 2342/90 et, en partie, le règlement (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres <sup>(6)</sup>,

*Article premier*

1. Le présent règlement s'applique aux critères et aux procédures applicables en vue de la fixation des tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens sur les seules liaisons intracommunautaires.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, le présent règlement n'est pas applicable:

a) aux tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens autres que les transporteurs aériens communautaires;

b) aux tarifs aériens des passagers et de fret fixés en application d'obligations de service public, conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires <sup>(7)</sup>.

3. Seuls les transporteurs aériens communautaires sont habilités à introduire de nouveaux produits ou des tarifs inférieurs à ceux existant pour des produits identiques.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) *tarif aérien*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que doivent payer les passagers aux transporteurs aériens ou à leurs agents pour leur propre transport et celui de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

b) *prix d'affrètement par siège*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que les affréteurs doivent payer aux transporteurs aériens pour qu'ils assurent le transport de l'affréteur ou de ses clients et de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

c) *tarif charter*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale que les passagers doivent payer aux affréteurs pour des services assurant ou incluant leur transport et celui de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ;

<sup>(1)</sup> JO n° C 258 du 4. 10. 1991, p. 15.

<sup>(2)</sup> JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 150.

<sup>(3)</sup> JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 12.

<sup>(5)</sup> JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO n° L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(7)</sup> Voir page 8 du présent Journal officiel.

- d) *les tarifs de fret*: les prix exprimés en ecus ou en monnaie nationale à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;
- e) *tarifs de fret standard*: les tarifs de fret normalement pratiqués par le transporteur aérien, déduction faite des rabais normaux;
- f) *service aérien*: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;
- g) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité;
- h) *transporteur aérien communautaire*: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant la délivrance de licences aux transporteurs aériens <sup>(1)</sup>;
- i) *État(s) membre(s) concerné(s)*: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel le tarif de passager ou le tarif de fret est appliqué;
- j) *État(s) membre(s) impliqués*: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;
- k) *tarif de base*: le tarif entièrement flexible le plus bas pour un aller simple ou un aller et retour qui est offert au moins dans une aussi large mesure que tout autre tarif entièrement flexible offert pour le même service aérien.

#### Article 3

Les tarifs *charters*, les prix d'affrètement et les tarifs de fret sont fixés d'un commun accord entre les parties au contrat de transport.

#### Article 4

Les transporteurs aériens opérant dans la Communauté communiquent tous leurs tarifs aériens de passagers et tarifs de fret standard à toute personne qui en fait la demande.

#### Article 5

1. Sans préjudice du présent règlement, les transporteurs aériens de la Communauté fixent librement les tarifs aériens des passagers.
2. Le ou les États membres concernés peuvent exiger que les tarifs aériens soient déposés chez eux selon les modalités qu'ils prescrivent. Il n'est pas exigé que ce dépôt soit effectué plus de vingt-quatre heures, y compris un jour ouvrable, avant l'entrée en vigueur des tarifs aériens, sauf

en cas d'alignement sur un tarif existant pour lequel seule une notification préalable est requise.

3. Un État membre peut exiger, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, que les tarifs pratiqués sur les liaisons intérieures exploitées par un seul transporteur titulaire d'une licence délivrée par cet État membre, ou exploitées en commun par deux transporteurs titulaires d'une licence délivrée par cet État membre, soient déposés plus d'un jour ouvrable, mais moins d'un mois avant leur entrée en vigueur.

4. Un tarif aérien peut être appliqué à la vente et au transport aussi longtemps qu'il n'a pas été suspendu conformément aux articles 6 ou 7.

#### Article 6

1. Sous réserve des procédures prévues au présent article, un État membre concerné peut, à tout moment, décider:

- a) de suspendre l'application d'un tarif de base qui, compte tenu de l'ensemble des tarifs appliqués pour la liaison en question et d'autres facteurs pertinents, y compris la situation concurrentielle du marché, pénalise les usagers par son niveau excessivement élevé par rapport à l'ensemble des coûts supportés à long terme par le transporteur, y compris un niveau satisfaisant de rémunération du capital;
- b) d'arrêter, de manière non discriminatoire, de nouvelles baisses des tarifs sur un marché, qu'il s'agisse d'une liaison ou d'un groupe de liaisons, lorsque les mécanismes du marché ont entraîné une évolution persistante à la baisse des tarifs aériens qui s'écarte nettement des mouvements de prix saisonniers habituels et entraîne des pertes généralisées pour tous les transporteurs aériens opérant sur les services concernés, compte tenu de l'ensemble des coûts supportés à long terme par les transporteurs aériens.

2. Une décision prise en vertu du paragraphe 1 doit être motivée et notifiée à la Commission et à tout autre État membre impliqué ainsi qu'aux transporteurs aériens concernés.

3. Si, dans un délai de quatorze jours à partir de la date de réception de la notification, aucun autre État membre concerné ni la Commission n'ont notifié leur désapprobation en la motivant sur la base du paragraphe 1, l'État membre qui a pris une décision en vertu du paragraphe 1 peut ordonner aux transporteurs aériens concernés de suspendre l'application du tarif de base ou de s'abstenir de procéder à de nouvelles réductions des tarifs, selon le cas.

4. En cas de désapprobation, tout État membre impliqué peut demander des consultations en vue d'étudier la situation. Ces consultations se déroulent dans un délai de quatorze jours à partir de la date où elles ont été deman-

*Article 7*

1. A la demande d'un État membre impliqué, la Commission examine si une décision d'agir ou de s'abstenir d'agir conformément à l'article 6 répond aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1. L'État membre en informe, en même temps, le ou les autres États membres concernés ainsi que le ou les transporteurs aériens concernés. La Commission publie immédiatement au *Journal officiel des Communautés européennes* l'information selon laquelle le ou les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.

2. Nonobstant le paragraphe 1, la Commission peut, sur la base d'une plainte déposée par une partie ayant un intérêt légitime, chercher à établir si des tarifs aériens sont conformes aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1. La Commission publie immédiatement au *Journal officiel des Communautés européennes* l'information selon laquelle les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.

3. Un tarif aérien en vigueur au moment où il est soumis pour examen conformément au paragraphe 1 reste en vigueur pendant la durée de l'examen. Toutefois, lorsque la Commission, ou le Conseil conformément au paragraphe 8, ont décidé, au cours des six mois précédents, qu'un niveau analogue ou inférieur du tarif de base pour la paire de villes concernée n'est pas conforme aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1 point a), le tarif aérien ne reste pas en vigueur pendant la durée de l'examen.

En outre, en cas d'application du paragraphe 6, le transporteur aérien concerné ne peut pas, pendant l'examen auquel procède la Commission, appliquer un tarif de base plus élevé que celui qui était applicable juste avant le tarif de base examiné.

4. Après consultation des États membres concernés, la Commission prend une décision le plus rapidement possible et, en tout état de cause, dans un délai de vingt jours ouvrables après avoir reçu du ou des transporteurs aériens concernés des informations suffisantes. La Commission tient compte de toutes les informations qui lui sont transmises par les parties intéressées.

5. Si un transporteur aérien ne fournit pas les informations qui lui sont demandées dans les délais fixés par la Commission ou si les informations qu'il fournit sont incomplètes, la Commission demande, par voie de décision, que les informations lui soient fournies; la décision doit spécifier les informations demandées et fixer le délai dans lequel elles doivent être fournies.

6. La Commission peut, par voie de décision, prévoir la suspension de l'application d'un tarif aérien en attendant

qu'elle ait pu achever l'examen du dossier, si un transporteur aérien fournit des informations erronées ou incomplètes ou si les informations ne sont pas fournies dans les délais fixés par voie de décision conformément au paragraphe 5.

7. La Commission communique, sans délai, la décision motivée prévue aux paragraphes 4 et 6 aux États membres concernés et aux transporteurs concernés.

8. Tout État membre concerné peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission au titre du paragraphe 4. Dans un délai d'un mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente.

9. Les États membres concernés veillent à ce que la décision de la Commission soit appliquée, sauf si la décision fait l'objet d'un examen par le Conseil ou si le Conseil a pris une décision différente conformément au paragraphe 8.

*Article 8*

Une fois par an au moins, la Commission consulte les représentants des associations d'utilisateurs des transports aériens dans la Communauté sur les tarifs aériens et les questions connexes et, à cette fin, fournit aux participants les informations appropriées.

*Article 9*

La Commission publie au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.

*Article 10*

1. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé à l'article 9.

2. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

*Article 11*

Le règlement CEE n° 2342/90 est abrogé.

*Article 12*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

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

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

RÈGLEMENT (CEE) N° 2410/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

modifiant le règlement (CEE) n° 3975/87 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence aux entreprises de transport aérien

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

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

considérant que le règlement (CEE) n° 3975/87 (4) faisait partie d'un train de mesures liées, adoptées par le Conseil comme un premier pas sur la voie de l'achèvement du marché intérieur dans le domaine des transports; que son champ d'application était par conséquent limité aux transports aériens internationaux entre aéroports communautaires;

considérant que, de ce fait, la Commission ne dispose pas actuellement de moyens pour instruire directement les cas d'infraction présumée aux articles 85 et 86 du traité et qu'elle ne possède pas non plus de pouvoirs propres pour prendre les décisions ou infliger les sanctions dont elle a besoin pour autoriser des accords en vertu de l'article 85 paragraphe 3 et mettre un terme aux infractions qu'elle constate en ce qui concerne les transports effectués à l'intérieur d'un État membre;

considérant que les transports aériens effectués intégralement à l'intérieur d'un État membre sont maintenant soumis également aux mesures communautaires de libéralisation; qu'il est donc souhaitable que soient établies des règles en vertu desquelles la Commission, agissant en liaison étroite et constante avec les autorités compétentes des États membres, pourra prendre les mesures nécessaires à l'application des articles 85 et 86 du traité à ce secteur des transports aériens, dans les cas où le commerce entre les États membres risque d'être affecté;

considérant qu'il convient de mettre en place un cadre juridique sûr et clair pour les transports aériens à l'intérieur d'un État membre, tout en garantissant une application cohérente des règles de concurrence; que le champ d'application du règlement (CEE) n° 3975/87 devrait par conséquent être étendu à ce secteur.

A ARRÊTE LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

À l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 3975/87, le terme «internationaux» est supprimé.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1992.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. COPE

1 JO n° C 225 du 30. 8. 1991, p. 9.

2 JO n° C 125 du 18. 5. 1992, p. 130.

3 JO n° C 169 du 6. 7. 1992, p. 13.

4 JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 1.