

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a doua lărgită)
19 iunie 1997*

Air Inter SA
împotriva
Comisiei Comunităților Europene

„Transporturi aeriene – Menținerea unei concesiuni exclusive pe rutele interne -
Regulamentul (CEE) nr. 2408/95 - Articolele 5 și 8 – Dreptul la apărare – Principiul
contradictorialității – Principiul bunei credințe – Principiul proporționalității - Articolul 90
alineatul (2) din Tratatul CE

Cauza T-260/94

În cauza T-260/94,

Air Inter SA, societate de naționalitate franceză, cu sediul la Paray-Vieille-Poste (Franța),
reprezentată de către Jean-Pierre Spitzer, avocat în Baroul din Paris, cu domiciliul ales în
Luxemburg, la cabinetul lui Aloyse May, 31, Grand-rue,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de către domnii Rolf Wägenbaur, consilier
juridic principal și Lucio Gussetti, membru al serviciului juridic, în calitate de agenți, cu
domiciliul ales în Luxemburg, la biroul domnului Carlos Gómez de la Cruz, membru al
Serviciului juridic, Centre Wagner, Kirchberg,

pârâtă,

susținută de

TAT European Airlines, reprezentată de Antoine Winckler, avocat în baroul din Paris și de
domnul Romano Subiotto, solocator, cu domiciliul ales în Luxemburg, la biroul domnilor
Elvinger și Hoss, 2, place Winston Churchill,

și

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, reprezentat de domnul John E. Collins,
de la Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent și de domnul Richard Plender, QC,
cu domiciliul ales în Luxemburg la sediul Ambasadei Regatului Unit, 14, boulevard
Roosevelt,

intervenienți,

* Limba de procedură: franceza.

având ca obiect o cerere de anulare a articolului 1 din Decizia 94/291/CE a Comisiei din 27 aprilie 1994 privind o procedură de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului [cauza VII/AMA/IV/93 - TAT - Paris (Orly) - Marsilia și Paris (Orly)-Toulouse] (JO L 127, p. 32),

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a doua extinsă),

compus din domnii C. W. Bellamy, președinte, C. P. Briët și A. Kalogeropoulos, judecători, grefier: J. Palacio González, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma procedurii orale din 13 noiembrie 1996,

pronunță prezenta

Hotărâre

Cadrul juridic

1 Pentru stabilirea în mod progresiv a pieței interne a transportului aerian, organul legislativ comunitar a adoptat, în anii 1987, 1990 și 1992, trei seturi de măsuri, denumite „pachete” datorită faptului că reunesc numeroase texte. Al treilea „pachet”, adoptat la 23 iulie 1992, este compus din cinci regulamente care urmăresc garantarea, pe de o parte, a libertății de a presta servicii de transport aerian și, pe de altă parte, a aplicării normelor comunitare ale concurenței în acest sector.

2 Printre aceste cinci regulamente figurează și Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992, privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, ediție specială în limba română: capitol 07 volum 02 p. 167 – 175, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2408/92” sau „regulamentul”), intrat în vigoare la 1 ianuarie 1993, în temeiul articolului 16 din acesta.

3 Articolul 3 alineatul (1) din regulament stabilește principiul conform căruia „sub rezerva prezentului regulament, operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizați de către statul membru interesat sau de către statele membre interesate să exercite drepturi de trafic pe rute intracomunitare”.

4. Articolul 5 este formulat după cum urmează:

„În cazul rutelor interne pentru care, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, s-a acordat printr-un act cu putere de lege sau contract o concesiune exclusivă și pe care alte forme de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și continuu, concesiunea respectivă rămâne valabilă până la data încetării sale sau timp de trei ani, în funcție de data cea mai apropiată.”

5 Articolul 8 dispune:

„(1) Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului unui stat membru de a reglementa, fără discriminare pe temeii de naționalitate sau identitate a operatorului de transport aerian, împărțirea traficului între aeroporturile situate în cadrul unui sistem aeroportuar.

(2) Exercițarea drepturilor de trafic este conformă regulilor de exploatare comunitare, de drept intern, regionale sau locale publicate, referitoare la securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor.

(3) La cererea unui stat membru sau din propria inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatelor (1) și (2) și, în termen de o lună de la primirea cererii și după consultarea comitetului menționat la articolul 11, decide dacă statul membru poate continua aplicarea măsurii. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre

(4) Orice stat membru poate sesiza Consiliul cu privire la decizia Comisiei, în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate, în cazuri excepționale, să adopte o decizie diferită în termen de o lună.

[...]»

6 Conform dispozițiilor coroborate ale articolului 2 litera (m) și ale anexei II la regulament, „sistemele aeroportuare” menționate la articolul 8 alineatul (1) cuprind, în special, în ceea ce privește Franța, „Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget”.

7 Conform articolului 11 din regulament, Comisia este asistată de un comitet consultativ compus din reprezentanții statelor membre și prezidat de reprezentantul Comisiei.

8 Articolul 12 prevede că, pentru îndeplinirea sarcinilor care îi sunt atribuite prin regulament, Comisia poate solicita toate informațiile necesare de la statele membre și de la transportatorii aerieni în cauză.

Situația de fapt

Procedura administrativă

9 Prin scrisoarea din 21 iunie 1993, compania TAT European Airlines (denumită în continuare „TAT”), cu sediul la Tours (Franța), a solicitat Direcției Generale a Aviației Civile din Ministerul Echipamentelor, Transporturilor și Turismului din Franța o licență de exploatare a rutelor Paris (Orly) - Toulouse și Paris (Orly) - Marsilia, făcând referire, în solicitarea acesteia, la regulament.

10 Prin scrisoarea din 21 iulie 1993, directorul general pentru aviația civilă a respins această cerere pe baza articolului 5 din regulament. În scrisoare, acesta a comunicat TAT faptul că, prin aplicarea acestei prevederi, autoritățile franceze puteau să mențină exclusivitatea pe care au acordat-o Air Inter printr-o convenție din 5 iulie 1985 semnată de statul francez și această companie (denumită în continuare „convenția din 1985”). În acea perioadă, compania Air France, al cărei capital era deținut în proporție de peste 99 % de către statul francez, deținea peste 70 % din capitalul Air Inter.

11 La 28 septembrie 1993, Comisia a fost sesizată cu o plângere de către TAT care invoca o încălcare a articolului 3 litera (f) și a articolelor 86 și 90 din Tratatul CEE precum și o încălcare a unui acord încheiat la 30 octombrie 1990 între Comisie, guvernul francez și Air France (denumit în continuare „acordul din 1990”) pentru a deschide, în special, pentru concurență rutele Paris – Toulouse și Paris – Marsilia. În subsidiar, TAT a invocat încălcarea dispozițiilor regulamentului. Aceasta susținea că monopolul grupului Air France pe rutele Paris (Orly) – Marsilia și Paris (Orly) – Toulouse ar fi trebuit să înceteze la 1 martie 1992, astfel cum era prevăzut în acordul din 1990. În plus, nici articolul 5 din regulament nu era

aplicabil deoarece Air Inter nu a avut exclusivitate asupra celor două legături, întrucât TAT deservea tocmai aceste linii de pe aeroportul Roissy-Charles de Gaulle (denumit în continuare „CDG”). În cele din urmă, tratamentul discriminatoriu împotriva TAT nu era compatibil cu dispozițiile articolului 8 alineatul (1) din regulament.

12 Prin nota din 13 octombrie 1993, adresată directorului general al Direcției Generale a Transporturilor din cadrul Comisiei (denumită în continuare „DG VII”), TAT și-a completat argumentele referitoare la articolul 5 și la articolul 8 alineatul (1) din regulament și a solicitat Comisiei să adopte o decizie în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament.

13 Prin scrisoarea din 20 octombrie 1993, Direcția Generală pentru Concurență a Comisiei (denumită în continuare „DG IV”) a transmis o copie a plângerii formulate de TAT către autoritățile franceze și grupului Air France pentru a obține eventualele observații ale acestora. Completarea plângerii de către TAT nu a fost anexată la această scrisoare.

14 Prin scrisoarea din 22 octombrie 1993, directorul general al DG VII a informat, de asemenea, autoritățile franceze despre depunerea unei plângeri de către TAT, fără a le trimite, cu toate acestea, o copie. De asemenea, acesta le-a informat că, *prima facie*, consideră argumentele aduse de către TAT ca fiind întemeiate.

15 Comisia nu a trimis nici plângerea nici completarea plângerii către Air Inter.

16 Ca răspuns, autoritățile franceze și-au transmis observațiile cu privire la plângerea TAT printr-o scrisoare din 21 decembrie 1993 – adresată Secretarului General al Comisiei și, în copie, către DG IV și VII. Acestea au susținut că articolul 5 din regulament era aplicabil, dat fiind că deschiderea către concurență prevăzută de acordul din 1990 nu se referea, cu excepția serviciului de la Nice, decât la rutele către și dinspre aeroportul CDG, astfel încât Air Inter și-a conservat exclusivitatea pentru aceste rute cu aeroportul Orly. Răspunsul nu făcea nicio referire la articolul 8 din regulament.

17 Prin scrisoarea din 21 ianuarie 1994, directorul general al DG VII a informat autoritățile franceze despre depunerea, de către TAT, a unei completări a plângerii și a amintit că articolul 8 alineatul (3) din regulament conferea Comisiei o putere proprie de decizie.

18 Ca răspuns la această scrisoare, autoritățile franceze au transmis Comisiei, la 16 februarie 1994, o notă prin care își prezintă pe scurt poziția.

19 După acest schimb de corespondență, comitetul consultativ prevăzut la articolul 11 din regulament s-a reunit la 28 februarie 1994. În cursul acestei reuniuni, delegațiile statelor membre și-au putut expune punctul de vedere cu privire la proiectul de decizie întemeiată pe articolul 8 alineatul (3) din regulament, care le-a fost adresat de către Comisie la 10 februarie 1994.

20 Avizul comitetului consultativ a fost redactat în termenii următori:

„Majoritatea membrilor prezenți își exprimă următorul aviz: din informațiile disponibile comitetului, rezultă că aplicarea eronată a articolului 5 de către Franța a antrenat efecte discriminatorii. Cu toate acestea, majoritatea membrilor s-a pronunțat împotriva unei decizii adoptate pe baza articolului 8 din regulament.”

21 La 4 martie 1994, o delegație condusă de șeful de cabinet al Comisariatului însărcinat cu probleme de transport a primit o delegație din partea Air Inter pentru discutarea eventualelor

implicații ale unei decizii a Comisiei, față de punctul acesteia de vedere, cu privire la viitorul Air Inter pe piața comunitară. Întâlnirea a fost urmată de o notă din partea Air Inter, semnată de directorul general adjunct la data de 7 martie 1994, care descrie „situația Air Inter în ajunul deciziilor Comisiei în cauzele TAT.” În cele din urmă, prin scrisoarea din 15 martie 1994 adresată președintelui Comisiei, Consiliul de Administrație al Air Inter și-a exprimat neliniștea cu privire la viitorul Air Inter în contextul liberalizării transportului aerian intern și, în special, al introducerii concurenței pe rutele cele mai profitabile din rețeaua franceză.

22 La 17 martie 1994, guvernul francez a adresat Comisiei o nouă notă, care reia observațiile delegației franceze cu ocazia reuniunii comitetului consultativ cu privire, în special, la articolele 5 și 8 din regulament, la articolul 90 din Tratatul CE precum și la Convenția din 1985 și la acordul din 1990.

23 La cererea guvernului francez, directorul Direcției Juridice a Ministerului Afacerilor Externe s-a întâlnit, la 30 martie 1994, cu directorul general al Serviciului Juridic al Comisiei pentru a discuta cu acesta despre plângerea TAT.

24 La 12 aprilie 1994, membrul Comisiei responsabil cu transporturile s-a întâlnit cu Prim-ministrul francez pentru o discuție cu privire la diferitele probleme referitoare la transportul aerian francez și, în special, la repartizarea traficului în cadrul sistemului aeroportuar parizian.

Decizia atacată

25 La 27 aprilie 1994, Comisia a adoptat Decizia 94/291/CE privind o procedură de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului [cauza VII/AMA/IV/93 - TAT - Paris (Orly) - Marsilia și Paris (Orly) - Toulouse] (JO L 127, p. 32, denumită în continuare „Decizia 94/291” sau „decizia atacată”), în care partea dispozitivă este redactată în felul următor:

„Articolul 1

Franța nu mai poate refuza transportatorilor aerieni comunitari exercitarea drepturilor de trafic pe rutele Paris (Orly) – Marsilia și Paris (Orly) – Toulouse pe motiv că autoritățile franceze aplică, pe aceste rute, dispozițiile articolului 5 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze [...]

Articolul 3

Franța trebuie să pună în aplicare prezenta decizie până la 27 octombrie 1994 cel târziu.”

26 În motivarea deciziei atacate, Comisia a declarat, mai întâi, că, în materie de repartizare a traficului între aeroporturile situate în interiorul unui sistem aeroportuar, aceasta dispune de puteri care îi sunt conferite prin dispozițiile articolului 8 alineatul (3) din regulament. Cu privire, în special, la plângerea depusă de TAT, aceasta consideră necesară utilizarea puterilor acesteia. Într-adevăr, măsura prin care autoritățile franceze refuză transportatorilor comunitari și, în special, pentru TAT, exercitarea drepturilor de trafic pe rutele Paris (Orly) – Marsilia și Paris (Orly) – Toulouse efectuează o repartizare, discriminatorie în beneficiul companiei Air Inter, a traficului între aeroporturile situate în interiorul sistemului aeroportuar parizian.

27 Comisia susține în continuare că menținerea concesiunii exclusive a Air Inter constituie o aplicare eronată de către autoritățile franceze a articolului 5 din regulament. Acest articol urmărește să asigure continuitatea serviciilor de transport adecvate între două puncte (orașe sau regiuni) situate în interiorul aceluiași stat membru. O exclusivitate poate fi menținută numai în cazul în care nu există nicio altă posibilitate de a călători dintr-un oraș în altul în mod adecvat și continuu cu trenul, autobuzul sau avionul în cazul zborurilor indirecte sau al existenței unui aeroport alternativ. Prin urmare, o exclusivitate pe o rută care se termină pe un sistem aeroportuar are sens numai în cazul în care aceasta se aplică tuturor aeroporturilor care fac parte din acesta.

28 Comisia adaugă faptul că, în rest, Convenția din 1985 definește ea însăși rutele atribuite cu titlu exclusiv către Air Inter ca fiind rute de la un punct la alt punct și nu de la un aeroport la alt aeroport, fără a face vreo mențiune cu privire la diferitele aeroporturi ale sistemului parizian. În aceste condiții, prin autorizarea TAT să exploateze rutele Paris-Marsilia și Paris-Toulouse la plecarea și sosirea de pe aeroportul CDG începând cu 1 martie 1992, autoritățile franceze au pus capăt exclusivității de care beneficia Air Inter. În plus, Comisia consideră că Air Inter nu dispunea, la intrarea în vigoare a regulamentului, de o concesiune exclusivă pe rutele în cauză. În ceea ce privește ruta Paris-Marsilia, Convenția din 1985 a permis în mod expres companiei Air Afrique exploatarea rutei astfel definite în concurență cu Air Inter. În ceea ce privește ruta Paris-Toulouse (și în subsidiar ruta Paris-Marsilia), rezultă din Acordul din 1990 că exclusivitatea de care beneficia Air Inter pe această rută a luat sfârșit cel târziu la 1 martie 1992.

29 În subsidiar, Comisia arată că, presupunând că acordarea unei concesiuni exclusive este teoretic posibilă pentru serviciile aeriene regulate între aeroportul Orly, pe de o parte, și Marsilia și Toulouse, pe de altă parte, articolul 5 nu își poate găsi aplicare în speță. Într-adevăr, există forme de transport, altele decât aceste linii aeriene, care pot asigura un serviciu adecvat și continuu: serviciile aeriene directe existente între Paris (CDG) și Marsilia, respectiv Toulouse.

30 Comisia subliniază faptul că efectele discriminării în cauză sunt importante. Aeroportul Orly era favoritul călătorilor și concentra între 85 și 90 % din traficul intern francez dinspre și către Paris. Mai mult, exploatarea rutelor Paris-Marsilia și Paris-Toulouse era mai costisitoare de pe aeroportul CDG decât de pe aeroportul Orly, în parte din motive geografice.

31 În cele din urmă, Comisia admite că decizia acesteia riscă să antreneze consecințe importante asupra structurii și organizării rutelor în cauză, motiv pentru care aceasta consideră oportun să prevadă un termen de adaptare care expiră cel târziu la 27 octombrie 1994.

Procedura și concluziile părților

32 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 12 iulie 1994, Air Inter a introdus prezenta acțiune.

33 Prin cererea introductivă depusă la grefa Curții la 22 iunie 1994, Republica Franceză a introdus, de asemenea, o acțiune pentru declararea deciziei atacate ca fiind nulă și neavenită. Această acțiune a fost înregistrată la grefa Curții cu numărul C-174/94. Prin ordonanța președințială din 26 octombrie 1994, Franța/Comisia (C-174/94 R, Rec. p. I-5229), președintele Curții a respins cererea Republicii Franceze care urmărea să obțină suspendarea executării deciziei atacate.

34 Prin ordonanța din 28 octombrie 1994, Tribunalul, în temeiul articolului 47 al treilea paragraf a doua teză din Statutul (CE) al Curții, și-a declinat competența față de prezenta cauză T-260/94 pentru a permite Curții să hotărască cu privire la cererea de anulare, care face, de asemenea, obiectul acțiunii introduse de Republica Franceză în cauza C-174/94. Ordonanța de declinare a competenței a fost înregistrată în registrul Curții cu numărul C-301/94.

35 Prin ordonanțele din 19 ianuarie și 8 februarie 1995, președintele Curții a admis intervenția Regatului Unit și a TAT în sprijinul concluziilor Comisiei în cauza C-301/94. Anumite documente confidențiale au fost notificate intervenienților într-o versiune neconfidențială creată de către părțile în acțiunea principală.

36 Curtea a decis deschiderea procedurii orale în cauza C-301/94 fără să dispună măsuri prealabile de cercetare judecătorească. Un raport de ședință a fost notificat părților.

37 Prin urmare, Republica Franceză, considerând că nu mai era interesată în anularea deciziei atacate, și-a retras acțiunea C-174/94. Prin ordonanța din 19 martie 1996, cauza C-174/94 a fost, prin urmare, ștearsă din registrul Curții. Prin ordonanța Curții din 14 mai 1996, cauza C-301/94 a fost trimisă în fața Tribunalului; decizia cu privire la cheltuielile de judecată a fost amânată.

38 Prin urmare, prezenta procedură în cauza T-260/94 a fost reluată în fața Tribunalului care a adoptat anumite măsuri de organizare a procedurii. Procedura orală s-a derulat în special pe baza raportului de ședință C-301/94 deja distribuit.

39 În ședința care s-a desfășurat la 13 noiembrie 1996 în fața Tribunalului compus din domnii C. W. Bellamy, președinte, H. Kirschner, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos și A. Potocki, judecători, s-au ascultat susținerile orale ale părților și răspunsurile acestora la întrebările Tribunalului.

40 În urma decesului domnului judecător H. Kirschner la 6 februarie 1997, prezenta hotărâre a fost deliberată de către cei trei judecători ale căror semnături apar mai jos, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1) din Regulamentul de procedură.

41 Reclamanta solicită Tribunalului:

- anularea articolului 1 din Decizia 94/291;
- obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

42 Comisia solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii ca neîntemeiată;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

43 TAT solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii ca neîntemeiată;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de către TAT.

44 Regatul Unit solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii;

– obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de către Regatul Unit.

Cu privire la fond

45 În sprijinul acțiunii acesteia, reclamanta invocă mai multe motive care contestă atât legalitatea externă cât și legalitatea internă a deciziei atacate. În ceea ce privește legalitatea externă, reclamanta reproșează Comisiei, în principal, încălcarea dreptului la apărare al acesteia și, în subsidiar, încălcarea principiului contradictorialității și a principiului bune credințe față de Republica Franceză. În ceea ce privește legalitatea internă, aceasta acuză Comisia, în principal, că a utilizat în mod abuziv procedura prevăzută la articolul 8 alineatul (3) din regulament și, în subsidiar, că a încălcat articolul 5 din acesta. Tot în subsidiar, aceasta invocă o încălcare a articolului 90 alineatul (2) din tratat precum și o încălcare a principiului proporționalității. În cele din urmă și în continuare în subsidiar, aceasta susține că refuzarea accesului la cele două rute în cauză de către autoritățile franceze pentru TAT nu constituie o discriminare împotriva acestei companii, dat fiind faptul că exclusivitatea de care beneficia reclamanta pe aceste rute era justificată de articolul 5 din regulament.

Cu privire la motivul întemeiat pe încălcarea dreptului la apărare al reclamantei

Argumentele părților

46 Reclamanta amintește faptul că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, respectarea drepturilor la apărare constituie un principiu fundamental al dreptului comunitar, care trebuie să fie prevăzut în cadrul unei proceduri administrative. Prin urmare, o persoană care poate fi afectată de o decizie a Comisiei ar trebui să se găsească într-o poziție în care să fie în măsură să-și facă cunoscut punctul de vedere înainte de adoptarea deciziei.

47 Reclamanta subliniază faptul că, în speță, deși este singurul operator economic vizat de decizia atacată, Comisia nu a avut niciodată inițiativa de a o convoca în mod formal, nu i-a transmis niciodată vreun document și nu a invitat-o să-și prezinte observațiile cu privire la dosar. Prin urmare, reclamanta nu și-a putut susține punctul de vedere. Astfel, aceasta se găsea într-o situație asemănătoare cu cea a întreprinderilor olandeze PTT, analizată de Curte în Hotărârea din 12 februarie 1992, Țările de Jos și alții/Comisia (C-48/90 și C-66/90, Rec. p. I-565). De asemenea, aceasta face trimitere la Hotărârea Curții din 29 iunie 1994, Fiskano/Comisia (C-135/92, Rec. p. I-2885).

48 În măsura în care Comisia afirmă că a ascultat reclamanta, în mod formal, la 4 martie 1994, aceasta din urmă răspunde că întâlnirea respectivă a avut loc la cererea reclamantei și după patru luni de la adoptarea poziției de către Comisie. Mai mult, întâlnirea a avut un scop pur economic, astfel cum a fost și nota reclamantei din 7 martie 1994. În cele din urmă, scrisoarea Consiliului de Administrație al reclamantei din 15 martie 1994 s-a limitat să exprime neliniștile acestuia.

49 Reclamanta contestă argumentul Comisiei conform căruia decizia atacată, departe de a face referire la situația specifică a reclamantei, are un caracter general prin faptul că privește politica guvernului francez în domeniul aeroportuar. Aceasta susține că măsura națională în cauză reprezintă refuzul autorităților franceze de a acorda companiei TAT drepturile de trafic

în cauză, refuz de care beneficiază în mod direct reclamanta. În plus, reclamanta este vizată în mod explicit de decizia atacată, care se referă la legalitatea exclusivității acordate reclamantei pentru rutele aflate în litigiu. În cele din urmă, aceasta suportă în mod direct și în întregime consecințele deciziei atacate.

50 Reclamanta arată că articolul 8 alineatul (3) din regulament trebuie să fie interpretat ca obligând Comisia nu numai să plaseze statul membru în cauză în situația de a-și apăra interesele, dar, de asemenea, orice altă parte direct interesată, precum reclamanta. Prin urmare, Comisia a fost obligată, chiar și în lipsa unor dispoziții specifice, să creeze din proprie inițiativă modalitățile procedurale de natură să asigure o protecție eficientă. Într-adevăr, principiul general al protecției dreptului la apărare rămâne aplicabil atât în prezența cât și, cu atât mai mult, în lipsa unei reglementări specifice.

51 În cazul în care Tribunalul interpretează articolul 8 alineatul (3) ca permițând derogarea de la principiul respectării dreptului la apărare al oricărei părți interesate, reclamanta apreciază că este necesar să se examineze validitatea unui astfel de text. Într-adevăr, orice regulament comunitar care permite derogarea de la un principiu fundamental al dreptului comunitar este, de drept, un text adoptat prin încălcarea dreptului comunitar. Prin urmare, Tribunalul poate numai să declare lipsit de validitate articolul 8 alineatul (3) din regulament.

52 În cele din urmă, reclamanta consideră ca fiind aberant să se susțină, în acest context, că era suficientă consultarea reprezentanților statelor membre care sunt reuniți în cadrul comitetului consultativ. Într-adevăr, rolul acestuia din urmă nu este de a reprezenta interesele întreprinderilor private, ci de a asista Comisia și de a o informa despre pozițiile statelor membre.

53 Comisia subliniază faptul că regulamentul nu prevede o procedură care să permită asocierea întreprinderilor în cauză. Astfel, procedura de la articolul 8 alineatul (3) din regulament reia principiile generale ale procedurii de la articolul 169 din tratat, care nu prevede nicio obligație de consultare. Pe de altă parte, Comisia subliniază faptul că, în cadrul unei proceduri inițiate la cererea unui stat membru, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament, aceasta trebuie să hotărască în termen de o lună. Respectarea acestui termen este practic imposibilă în cazul în care numărul companiilor aeriene care beneficiază de o măsură discriminatorie este ridicat.

54 Comisia contestă relevanța, în speță, a hotărârilor Țările de Jos și alții/Comisia și Fiskano/Comisia, citate anterior. În această privință, aceasta susține, în special, că decizia atacată se referă la atribuirea rutelor aeriene în interiorul sistemului aeroportuar parizian și că reclamanta suportă doar în mod indirect și parțial efectele economice ale acestei decizii. Faptul că autoritățile franceze au invocat existența unei concesiuni exclusive în favoarea reclamantei în temeiul articolului 5 din regulament nu constituie o piedică pentru problema de fond care este de a ști dacă măsurile generale adoptate de Republica Franceză puteau opera o discriminare în distribuirea traficului în interiorul sistemului aeroportuar parizian, afectând astfel drepturile tuturor companiilor comunitare. Utilizarea incorectă a acestei dispoziții nu poate fi suficientă pentru a impune obligația de consultare a reclamantei.

55 Comisia susține că, în orice caz, reclamanta a fost audiată în mod formal la 4 martie 1994 și și-a prezentat punctul de vedere, în special prin nota din 7 martie 1994, ceea ce a făcut inutilă audierea din nou a acesteia de către Comisie. În duplica sa (p. 6), aceasta precizează faptul că reclamanta era ținută în mod constant la curent cu evoluția dosarului de către autoritățile franceze. Acest flux de informații a fost confirmat de aceleași autorități în cadrul procedurii paralele pendinte în fața Curții. În această privință, Comisia face trimitere la pagina

10 din replica depusă de Republica Franceză în cauza C-174/94 (a se vedea punctul 33 de mai sus).

56 Regatul Unit susține argumentația Comisiei precizând că Hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior, nu este relevantă în speță deoarece procedura aflată în litigiu, departe de a fi deschisă împotriva reclamantei, s-a desfășurat între Comisie și Republica Franceză. Pe de altă parte, hotărârea citată anterior se referă la aplicarea articolului 90 alineatul (3) din tratat, care nu instituie norme speciale privind persoanele care trebuie consultate și procedura de consultare, în timp ce, în speță, Regulamentul nr. 2408/92 stabilește norme specifice.

Constatările Tribunalului

57 Articolul 8 alineatul (3) din regulament nu prevede participarea directă a transportatorilor aerieni la procedura administrativă care conduce la adoptarea de către Comisie a unei decizii privind repartizarea traficului în interiorul unui sistem aeroportuar. În conformitate cu cadrul legal, Comisia se adresează doar statului membru în cauză, după consultarea comitetului consultativ format din reprezentanții statelor membre. Comisia „poate” obține informații de la transportatorii aerieni doar în mod general și facultativ pentru îndeplinirea sarcinilor acesteia (articolul 12 din regulament). Rezultă că regulamentul nu conferă, el însuși, beneficiul dreptului la apărare unui transportator aerian confruntat cu o situație de tipul celei în care se găsea reclamanta în speță.

58 În măsura în care Comisia înțelege să justifice această lipsă de mențiune a regulamentului pretinzând că procedura în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament a fost pliată pe procedura prevăzută la articolul 169 din tratat, la care participă numai Comisia și statul membru în cauză, este necesar să se precizeze faptul că, în cadrul articolului 169 din tratat, neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru este constatată doar de hotărârea Curții atunci când, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament, decizia Comisiei impune repartizarea traficului dorită de aceasta din urmă. Prin urmare, procedura inițiată în temeiul articolului 169 este în principal o procedură jurisdicțională, în timp ce procedura de la articolul 8 alineatul (3) este o procedură în întregime administrativă. Prin urmare, cele două proceduri prezintă diferențe importante, astfel încât teza Comisiei întemeiată pe articolul 169 din tratat nu poate fi reținută.

59 În ceea ce privește procedura inițiată în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament, care a dus la adoptarea deciziei atacate, este necesar să se amintească faptul că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, respectarea dreptului la apărare, în orice procedură deschisă împotriva unei persoane și care poate duce la adoptarea unei măsuri care să-i cauzeze acesteia prejudicii, constituie un principiu fundamental de drept comunitar și trebuie asigurată chiar și în lipsa oricărei reglementări specifice (a se vedea, de exemplu, Hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior, punctul 44). Acest principiu necesită faptul ca persoana în cauză să fi fost în măsură să-și prezinte în mod util punctul de vedere cu privire la elementele reținute de către Comisie pentru adoptarea actului acesteia (Hotărârea Fiskano/Comisia, citată anterior, punctul 40).

60 În măsura în care Comisia susține că Hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior – intervenită în domeniul articolului 90 alineatul (3) din tratat – nu este relevantă pentru cazul din speță deoarece procedura aflată în litigiu este prevăzută de o reglementare specifică care exclude participarea transportatorilor aerieni eventual afectați, trebuie subliniat faptul că aplicarea principiului fundamental al dreptului la apărare nu poate fi nici exclus, nici restrâns de o dispoziție normativă. Prin urmare, respectarea acestui principiu trebuie să fie

asigurată atât în absența totală a unei reglementări specifice cât și în prezența unei reglementări care nu ține seama de principiul menționat anterior (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 24 octombrie 1996, Comisia/Lisrestal și alții, C-32/95 P, Rec. p. I-5373, punctul 30). Rezultă că argumentul Comisiei întemeiat pe absența unei dispoziții specifice în actul normativ în cauză trebuie să fie respins.

61 În ceea ce privește argumentul Regatului Unit conform căruia procedura aflată în litigiu în speță nu a fost „deschisă împotriva” reclamantei, trebuie amintit faptul că, în cazul în care procedura în cauză nu a vizat în mod formal reclamanta în calitate de operator economic individual, nu același lucru se poate spune despre cauza care a făcut obiectul Hotărârii Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior, în care Comisia, într-o procedură întemeiată pe articolul 90 alineatul (3) din tratat, s-a adresat în mod formal doar Regatului Țărilor de Jos și nu societăților olandeze PTT. Cu toate acestea, această constatare nu a împiedicat Curtea să recunoască acestora din urmă beneficiul dreptului la apărare, pe motiv că acestea erau beneficiarele directe ale măsurii de stat contestate, că erau desemnate în mod expres în legea olandeză declarată ilegală, că erau în mod explicit vizate de decizia aflată în litigiu și că au suportat în mod direct consecințele economice ale acestei decizii (punctele 50 și 51 din hotărârea citată anterior).

62 Prin urmare, este necesar să se examineze în continuare dacă raționamentul adoptat în hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior, prin care se recunoaște întreprinderilor private beneficiul dreptului la apărare în contextul articolului 90 alineatul (3) din tratat, poate fi transpus în cazul în speță. În această privință, este necesar să se amintească, în primul rând, faptul că reclamanta era beneficiarul direct al măsurii de stat contestate, și anume menținerea în avantajul acesteia a unei poziții privilegiate pe cele două rute în cauză, fără să fie necesar să se verifice, în acest stadiu al examinării, dacă aceasta putea în mod efectiv să se prevaleze de o exclusivitate juridică. Prin urmare, poziția economică a reclamantei urma să fie afectată de decizia atacată care ordona autorităților menționate anterior să deschidă aceste două rute concurenței altor transportatori aerieni comunitari. Astfel, reclamanta urma să suporte în mod direct consecințele economice ale deciziei atacate. În continuare, este necesar să se constate faptul că reclamanta a fost desemnată în mod expres în instrumentul național pe care aceasta l-a invocat în temeiul drepturilor acesteia de trafic exclusiv, și anume Convenția din 1985, fără să fie necesară examinarea, în acest context, a sferei juridice de aplicare a acestei convenții. În cele din urmă, la citirea deciziei atacate, se observă faptul că reclamanta este în mod repetat și explicit vizată de către aceasta. Prin urmare, condițiile stabilite prin hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior, sunt îndeplinite în speță.

63 Rezultă din cele menționate anterior că reclamanta dispunea de dreptul la apărare, drept care trebuia respectat în procedura care a avut drept rezultat adoptarea deciziei atacate, fără a fi necesară examinarea problemei generale, menționate de Comisie, de a ști dacă există, de asemenea, dreptul la apărare în cazul în care o procedură angajată în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament, care trebuie să fie terminată în termen de o lună, avea urmări asupra unui număr nedeterminat de transportatori aerieni.

64 În ceea ce privește problema de a ști dacă dreptul la apărare al reclamantei a fost respectat în speță, este necesar să se amintească faptul că, în Hotărârea din 6 decembrie 1994, Lisrestal și alții/Comisia (T-450/93, Rec. p. II-1177), care se referea la reducerea asistenței financiare pe care Fondul Social European a acordat-o inițial întreprinderilor beneficiare în cursul unei proceduri în care autoritatea națională a fost interlocutorul unic al Fondului, Tribunalul a recunoscut întreprinderilor reclamante dreptul de a fi ascultate, subliniind în același timp faptul că acest drept nu a fost garantat nici în relațiile dintre Comisie și beneficiari, nici în relațiile dintre autoritatea națională și beneficiari (punctele 49 și 50 din hotărâre).

65 Prin urmare, în speță este necesar să se examineze dacă dreptul la apărare al reclamantei a fost respectat în mod concret, fie în mod direct în relațiile dintre aceasta și Comisie, fie în mod indirect prin intermediul autorităților franceze, fie prin efectul combinat al acestor două căi administrative.

66 În această privință, reclamanta s-a adresat Comisiei prin trimiterea notei din 7 martie 1994, după ce i-a fost acordată o întrevvedere de către Comisie la 4 martie 1994. În această notă reclamanta a expus caracteristicile întreprinderii acesteia, în special pe planul serviciilor aeriene și al relațiilor contractuale cu statul francez, care i-a încredințat misiuni de servicii publice. Aceasta a subliniat situația financiară dificilă care rezultă pentru aceasta din dezvoltarea atât a concurenței aeriene cât și a celei feroviare. În concluzie, aceasta s-a opus, în special, unei deschideri prea brutale și accelerate a principalelor rute aeriene pe care le deservea de pe și către aeroportul Orly.

67 În cazul în care reclamanta s-a limitat, cu această ocazie, să avanseze aspecte „pur economice”, astfel cum a subliniat în fața Tribunalului, cu toate acestea, nimic nu a împiedicat-o să prezinte, de asemenea, argumente juridice. Motivul pentru care reclamanta a renunțat să le prezinte nu se poate explica decât prin faptul că aceasta a considerat Comisia suficient de informată pe plan juridic.

68 Într-adevăr, Comisia – făcând referire la declarațiile autorităților franceze (a se vedea punctul 55 de mai sus) – a indicat, fără a fi contrazisă în acest punct de reclamantă, că aceasta din urmă a fost informată de către aceste autorități despre derularea procedurii. Prin urmare, este necesar să se concluzioneze că reclamanta a avut cunoștință cel puțin de observațiile transmise Comisiei de către autoritățile franceze.

69 Aceste observații, în special cele formulate în notele din 21 decembrie 1993 și 17 martie 1994, priveau în special cerințele impuse reclamantei prin Convenția din 1985, cu privire la punerea în pericol a exploatării de către reclamantă a rețelei aeriene interne franceze și a sistemului de egalizare internă în cazul în care rutele Orly-Toulouse și Orly-Marsilia erau deschise concurenței, la efectele acordului din 1990 care, în opinia autorităților franceze, priveau doar desemnarea multiplă a aeroportului CDG, precum și cu privire la pretinsa abandonare a exclusivității reclamantei care rezultă din drepturile acordate în special companiei Air Afrique. Mai mult, autoritățile franceze au subliniat în aceste note faptul că reclamanta era o întreprindere responsabilă cu un serviciu de interes general în sensul articolului 90 alineatul (2) din tratat, această dispoziție având o forță juridică mai mare, în ierarhia normelor, decât Regulamentul nr. 2408/92 care realizează armonizarea comunitară. În cele din urmă, acestea au efectuat o interpretare aprofundată a articolului 5 din regulament care vizează, după părerea acestora, ruta dintre două aeroporturi și nu dintre orașe și care permite, prin urmare, menținerea exclusivității rezervate reclamantei.

70 Astfel, observațiile formulate de autoritățile franceze au abordat aspectele juridice esențiale ale cazului în speță, astfel cum figurează acestea în decizia atacată. Acestea prezentau, în special, situația specifică a reclamantei. Or, aceasta nu a susținut niciodată, în cursul procedurii în fața Tribunalului, că observațiile formulate în această privință erau incomplete sau contrare intereselor acesteia. În caz contrar, reclamanta cu siguranță ar fi completat argumentația juridică dezvoltată de autoritățile franceze.

71 Această constatare nu este contrazisă de afirmația pe care reclamanta a făcut-o în cadrul altui motiv, în conformitate cu care Comisia și-a prezentat pentru prima dată în fața Tribunalului interpretarea conceptelor de adecvare și de continuitate în sensul articolului 5 din

regulament, ceea ce dovedește faptul că reclamanta nu a fost în măsură să adopte o poziție în această privință cu ocazia procedurii administrative (a se vedea punctul 101 de mai jos). Într-adevăr, astfel cum este prezentat mai jos (punctul 123), soluția prezentului litigiu nu depinde de interpretarea celor două concepte în cauză, care, de altfel, nu au fost luate în considerare în decizia atacată decât în subsidiar (JO, p. 36, coloana din dreapta, penultimul paragraf). Prin urmare, nu este vorba de aspecte juridice esențiale pentru cazul în speță.

72 În aceste circumstanțe, dreptul la apărare al reclamantei a fost respectat. Rezultă că motivul întemeiat pe o încălcare a acestor drepturi nu poate fi acceptat.

Cu privire la motivele întemeiate pe o încălcare a principiului contradictorialității și a bunei credințe față de Republica Franceză

Argumentele părților

73 Reclamanta reproșează Comisiei faptul că a notificat guvernului francez poziția sa favorabilă față de argumentele TAT chiar înainte de a audia guvernul francez cu privire la argumentele prezentate de TAT în plângerea acesteia și în completarea plângerii. Acest mod de acțiune dovedește hotărârea preliminară adoptată de Comisie în această privință. Această stare de fapt nu putea să fie modificată de evoluția ulterioară a procedurii în temeiul căreia Comisia a plasat în mod efectiv guvernul francez în măsura de a se apăra. Într-adevăr, Comisia a adoptat deja decizia înainte de ascultarea guvernului francez

74 Reclamanta constată faptul că, în speță, Comisia nu a urmat procedura pentru acțiunile de neîndeplinire a obligațiilor sau pentru acțiunile care intră în sfera de aplicare a Regulamentului nr. 17 al Consiliului din 6 februarie 1962, primul regulament de aplicare a articolelor 85 și 86 din tratat (JO 1962, 13, p. 204), în care aceasta informează mai întâi statul membru, întreprinderile sau asociațiile de întreprinderi în cauză despre plângeri, solicitându-le să-și prezinte poziția și adoptă ulterior propria poziție, după primirea argumentației dezvoltate.

75 Reclamanta subliniază faptul că din analiza articolului 5 din tratat și a articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul nr. 17, precum și din jurisprudența Curții și a Tribunalului (Ordonanța Curții din 13 iulie 1990, Zwartveld și alții, C-2/88 Imm., Rec. p. I-3365, Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 1992, Automec/Comisia, T-24/90, Rec. p. II-2223 și Hotărârea Curții din 10 iunie 1993, Comisia/Grecia, C-183/91, Rec. p. I-3131) rezultă că există o datorie de cooperare între instituțiile comunitare și statele membre și că această cooperare trebuie să fie de bună credință. Astfel, Comisia trebuia să acționeze cu bună credință față de statele membre.

76 În acest context, susținând că exclusivitatea de care beneficia aceasta a fost eliminată de înseși autoritățile franceze la 1 martie 1992, atunci când acestea au deschis pentru TAT cele două rute Paris (CDG) – Marsilia și Paris (CDG) – Toulouse, Comisia a acționat cu rea credință. Aceasta nu putea ignora faptul că în urma cererii prin care a cerut o asemenea deschidere în 1990 au fost deschise cele două rute în cauză. Prin urmare, aceasta nu putea să susțină că autoritățile franceze au pus capăt exclusivității, cu atât mai mult cu cât aceste autorități și reclamanta au avut întotdeauna voința de a aplica Convenția din 1985 până la capăt. Or, această convenție nu se referă la rute ci la rețeaua de rute ca atare.

77 Comisia susține că autoritățile franceze dispuneau, încă de la începutul procedurii, de toate informațiile necesare pentru a-și asigura apărarea. Aceasta amintește că procedura prevăzută la articolul 8 alineatul (3) din regulament hotărăște că decizia acesteia nu poate fi adoptată

înainte de formularea unui aviz de către comitetul consultativ prevăzut la articolul 11 din regulament. În cadrul acestui comitet, toate statele membre și, prin urmare, statul membru în cauză de asemenea, își pot exprima punctul de vedere cu privire la problemele care fac obiectul unui proiect de decizie comunicat în timp util. În speță, acest proiect a fost comunicat cu 15 zile înainte de reunirea comitetului și conținea o expunere precisă și completă a obiecțiilor pe care Comisia intenționa să le formuleze împotriva Franței precum și un rezumat complet și precis al argumentelor de drept și de fapt, inclusiv al celor prezentate de TAT.

78 Conform Comisiei, atunci când, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament, aceasta deschide o anchetă din proprie inițiativă, nu îi este impus niciun termen iar decizia acesteia este întemeiată pe datele primite în cursul examinării, fără limitări în ceea ce privește câmpul de cercetare și sursele de informare. Prin urmare, aceasta nu este legată de obiectul unei plângeri.

79 În cele din urmă, făcând trimitere la textul deciziei atacate (JO p. 36), aceasta contestă faptul de a fi declarat că exclusivitatea de care beneficia reclamanta a fost eliminată de înseși autoritățile franceze la 1 martie 1992.

Constatările Tribunalului

80 Reclamanta are un interes legitim în invocarea unei încălcări a principiului contradictorialității față de Republica Franceză, deoarece cererea adresată statului membru în cauză, care urmărește să-și comunice observațiile, constituie o cerință procedurală esențială în sensul articolului 173 din tratat (a se vede, în acest sens, Hotărârea Curții din 7 mai 1991, Oliveira/Comisia, C-304/89, Rec. p. I-2283, punctele 17 și 21 și Hotărârea Tribunalului din 7 martie 1995, Socurte și alții/Comisia, T-432/93, T-433/93 și T-434/93, Rec. p. II-503, punctul 63).

81 În ceea ce privește problema de a ști dacă dreptul la apărare al Republicii Franceze a fost respectat, și anume dacă aceasta din urmă s-a aflat în măsură să-și facă cunoscut în mod util punctul de vedere cu privire la elementele reținute de Comisie pentru adoptarea deciziei atacate, este necesar să amintim că procedura în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament poate fi angajată de Comisie fie la cererea unui stat membru, fie la inițiativa acesteia.

82 În speță, procedura aflată în litigiu a fost angajată la inițiativa Comisiei. În logica dispoziției aplicate, plângerile inițiale și complementare depuse de TAT nu constituiau acte indispensabile inițierii procedurii, ci elemente care puteau conduce Comisia la opinia că existau motive pentru aceasta de a începe această procedură din proprie inițiativă.

83 În aceste circumstanțe și în conformitate cu principiul stabilit de Hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior (punctul 45), Comisia era obligată să comunice Republicii Franceze numai o prezentare precisă și completă a motivelor pentru care aceasta a luat inițiativa de a începe procedura în cauză. În ceea ce privește plângerile TAT, aceasta avea, prin urmare, posibilitatea fie de a le transmite Republicii Franceze în versiunea integrală a acestora, fie de a include conținutul fundamental al acestora în prezentarea menționată anterior.

84 Această concluzie nu este contrazisă de a al doilea principiu enunțat în Hotărârea Țările de Jos și alții/Comisia, citată anterior (punctul 46), în conformitate cu care statul membru în cauză trebuie să se afle în măsură să se pronunțe „cu privire la observațiile prezentate de terți interesați”. Într-adevăr, Curtea nu a exclus, în principiu, posibilitatea Comisiei de a-și rezuma

observațiile și de a comunica statului un asemenea rezumat, cu condiția să fie precis și complet. Aceasta a cenzurat, în aceeași hotărâre (punctul 49), procedura condusă de Comisie doar pe motivul general că guvernul în cauză nu a fost ascultat „cu privire la consultările pe care Comisia le-a avut cu organizațiile profesionale” în cauză.

85 În speță, Comisia, prin scrisoarea din 20 octombrie 1993, pe de o parte, a informat autoritățile aeriene franceze despre depunerea de către TAT a unei plângeri împotriva Republicii Franceze și a grupului Air France, trimițându-le totodată o copie a acestei plângeri și invitându-le să comunice eventualele comentarii. Mai mult, prin scrisoarea din 22 octombrie 1993 adresată guvernului francez, aceasta a făcut un rezumat al plângerii TAT și a procedat la o primă evaluare a situației juridice, invitându-le din nou pe acestea să-și prezinte eventualele observații. În cazul în care, în această ultimă situație, Comisia a arătat că argumentele prezentate de TAT „i se par întemeiate în lumina dosarului aflat în posesia sa”, această apreciere, departe de a constitui o atingere adusă reclamantei și autorităților franceze, putea să aibă numai un caracter provizoriu în așteptarea observațiilor formulate de autoritățile franceze. Niciun element din dosar nu sugerează că această apreciere nu putea fi modificată înainte de adoptarea deciziei definitive, care trebuia să intervină în speță în cel mult șase luni.

86 Pe de altă parte, Comisia, prin scrisoarea din 21 ianuarie 1994, a informat guvernul francez că TAT și-a completat plângerea inițială întemeind-o, de asemenea, pe încălcarea, de către autoritățile franceze, a dispozițiilor de la articolul 8 alineatul (1) din regulament. Aceasta a adăugat că TAT susținea faptul că, aplicând în mod eronat articolul (5) din regulament, autoritățile franceze au făcut, în realitate, o împărțire discriminatorie, în favoarea reclamantei, a traficului între aeroporturile situate în interiorul sistemului parizian și că TAT solicita, prin urmare, Comisiei să adopte o decizie în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament. Deși este adevărat că în acest fel Comisia s-a limitat să stabilească un rezumat al conținutului acestei plângeri suplimentare fără a o transmite în copie guvernului francez, reclamanta nu susține că acest rezumat este greșit sau incomplet. Aceasta nu pretinde, în special, că decizia atacată conține elemente noi, în mod aparent luate din textul complet al completării plângerii, care nu au fost comunicate de către Comisie în cursul procedurii administrative.

87 În cele din urmă, nu este contestat faptul că, înainte de reuniunea comitetului consultativ din 28 februarie 1994, autorităților franceze le-a fost transmis un proiect de decizie de către Comisie, fără ca acestea să pretindă că proiectul are un caracter eronat sau incomplet în ceea ce privește prezentarea elementelor de fapt și de drept. Pe de altă parte, au avut loc mai multe întâlniri între reprezentanții Comisiei și cei ai guvernului francez înainte de adoptarea finală a deciziei atacate (a se vedea punctele 13-24 de mai sus).

88 În aceste circumstanțe, Comisia a plasat Republica Franceză într-o situație în care să-și facă cunoscut în mod util punctul de vedere cu privire la elementele esențiale reținute de aceasta pentru adoptarea deciziei atacate. Mai mult, astfel cum s-a constatat mai sus (punctele 69 și 70), Republica Franceză și-a exercitat dreptul la apărare pronunțându-se cu privire la toate elementele esențiale de fapt și de drept care erau pertinente pentru desfășurarea procedurii administrative.

89 Prin urmare, motivul întemeiat pe o încălcare a principiului contradictorialității față de Republica Franceză trebuie să fie respins.

90 În ceea ce privește motivul întemeiat pe o încălcare a principiului bunei credințe față de Republica Franceză, acesta este examinat în continuare în cadrul analizei motivelor întemeiate pe o încălcare a dispozițiilor pertinente ale Regulamentului nr. 2408/92 precum și pe o încălcare a articolului 90 alineatul (2) din tratat.

Cu privire la motivele întemeiate pe o încălcare a Regulamentului nr. 2408/92

91 Este necesar ca plângerile referitoare la aplicarea de către Comisie a Regulamentului nr. 2408/92 să fie examinate împreună. Examinarea privește interpretarea articolelor 8 și 5 din regulament. De asemenea, în acest context se abordează problema de a ști dacă exclusivitatea rezervată reclamantei constituie o discriminare în detrimentul altor transportatori aerieni precum TAT, sau dacă reclamanta se putea prevala – astfel cum a susținut în motivul precedent, bazat în special pe o încălcare a principiului bune credințe față de Republica Franceză – de Convenția din 1985 și de Acordul din 1990 pentru a-și justifica exclusivitatea chiar și sub regimul regulamentului.

Argumentele părților

92 Reclamanta susține, în principal, că procedura accelerată prevăzută la articolul 8 alineatul (3) din regulament a fost utilizată în mod abuziv de către Comisie pentru a încerca să pună capăt, înainte de termenul de trei ani acordat de articolul 5 din același regulament, exclusivității de care aceasta beneficia prin contract pe rutele Orly – Marsilia și Orly-Toulouse, în temeiul Convenției din 1985. Într-adevăr, problema existenței concesiunilor exclusive nu este nici menționată nici reglementată prin dispozițiile articolului 8 alineatele (1) și (2) din regulament. Or, situația reclamantei durează de câteva decenii și este reglementată de o convenție bazată pe cerințe de serviciu public care urmăresc amenajarea teritoriului și o distribuire echitabilă a traficului. Reclamanta adaugă faptul că, în cazul în care Comisia dorea să pună capăt exclusivității reclamantei din rețeaua internă franceză, aceasta trebuia să inițieze procedura de la articolul 169 din tratat.

93 Reclamanta susține, în subsidiar, că articolul 5 din regulament a fost interpretat în mod eronat de către Comisie. Mai întâi, premisa Comisiei, care pretinde că libertatea traficului aerian este regula iar restricțiile la această libertate sunt excepția, trebuie să fie respinsă. Interpretarea articolului 5 nu trebuie să fie făcută în termeni de principiu – excepție, ci, mai degrabă, în termenii unei politici comune a transporturilor în interiorul căreia interesele divergente trebuie să fie luate în considerare. Acest articol reprezintă concesiunile făcute apărătorilor misiunilor de interes general în cadrul Consiliului.

94 Reclamanta concluzionează că articolul 5 este în mod evident destinat să permită perpetuarea unor situații care există în mod juridic înainte de intrarea în vigoare a regulamentului, iar aceasta timp de trei ani. Astfel, în fiecare stat membru care dorește să nu-și expună serviciul public unei schimbări brutale, convențiile care conferă exclusivități pentru traficul aerian pot continua să existe în această perioadă care urmărește să lase statelor membre timp pentru instaurarea unui regim care să asigure menținerea interesului general într-o măsură compatibilă cu noul context comunitar și să acorde o perioadă de timp minimă întreprinderilor în cauză pentru adaptarea uneltelor de producție ale acestora.

95 Această interpretare este confirmată de lucrările premergătoare adoptării regulamentului. Într-adevăr, ca și ultimul paragraf de la articolul 4, proiectul de dispoziție care urma să devină articolul 5 a prevăzut „un regim tranzitoriu pentru concesiunile deja existente în materie de obligații de serviciu public”. Prin urmare, intenția Consiliului era să mențină asemenea concesiuni timp de trei ani.

96 În această privință, reclamanta precizează faptul că, în temeiul articolului 5, Convenția din 1985 care îi garanta o concesiune exclusivă putea continua să existe până la 1 ianuarie 1996. Niciuna dintre cele două părți nu a pus capăt acestei convenții care, prin urmare, nu a devenit

caducă. Conform acesteia, faptul că această convenție permitea în mod expres companiei Air Afrique să exploateze ruta Paris – Marsilia nu era de natură să priveze concesiunea de care compania beneficia de caracterul exclusiv al acesteia. Într-adevăr, plecările pe rutele exploatare de Air Afrique s-au efectuat numai de pe aeroportul CDG și nu de pe aeroportul Orly. Mai mult, ruta exploatarea de Air Afrique era o simplă rută de cabotaj, prelungită către Africa, a cărei frecvență era extrem de limitată (un zbor pe săptămână).

97 Nici exclusivitatea de care beneficia reclamanta pe cele două rute în cauză nu a fost eliminată de faptul că TAT exploata în mod regulat rutele CDG – Toulouse și CDG-Marsilia. Într-adevăr, aceste deschideri au constituit excepții impuse de Comisie guvernului francez în cadrul Acordului din 1990. Or, este necesar ca acest acord să fie interpretat în lumina drepturilor exclusive ale reclamantei. Pe de altă parte, faptul că nu a fost cerută de către Comisie, cu ocazia Acordului din 1990, redactarea unei noi convenții, confirmă interpretarea în conformitate cu care exclusivitatea reclamantei se referea la plecările de pe Orly.

98 Reclamanta subliniază faptul că exclusivitatea de care beneficia se referea la o rețea completă pentru numeroase rute, întrucât doar o asemenea „logică de rețea” a permis realizarea egalizării tarifelor, necesară pentru amenajarea teritoriului dorită de către statul francez. La ședință, aceasta a aprofundat acest ultim argument subliniind faptul că înființarea de rețele este un lucru specific pentru Franța, dificil de înțeles pentru anumiți parteneri europeni ai acesteia. Noțiunea de rețea este legată de cea de serviciu public. Se solicită operatorilor responsabili cu furnizarea unui serviciu public, precum reclamanta, să furnizeze acest serviciu peste tot în Franța la prețuri apropiate. Deoarece reclamanta trebuia să-și finanțeze în întregime transporturile aeriene, fără ajutor public, aceasta avea nevoie să recurgă la o egalizare a tarifelor interne în sistemul rețelei. În cadrul acestei egalizări, veniturile obținute pe rutele așa-numite „milionare”, precum Paris-Marsilia și Paris – Toulouse, erau destinate să finanțeze rutele deficitare. Or, un asemenea sistem de finanțare nu putea funcționa fără exclusivitatea acordată pe rutele „milionare”.

99 Interpretarea literală a articolului 5 din regulament trebuie să se inspire din punctele menționate mai sus. Astfel, „rutele interne” sunt cele definite în concesiunile de exclusivitate, și anume rutele care fac parte din rețeaua menționată anterior și nu rutele dintre orașe astfel cum pretinde Comisia. Această interpretare este confirmată de textul regulamentului, care face referire la mai multe servicii între un aeroport și altul. Conform reclamantei, în cazul în care articolul 5 din regulament este interpretat în sensul că termenul „rută” înseamnă o rută de la un oraș la altul, această dispoziție este lipsită de orice substanță: este suficient să existe două aeroporturi într-un oraș pentru ca orice concesiune exclusivă care există la data intrării în vigoare a regulamentului să fie exclusă din domeniul de aplicare a articolului 5.

100 Reclamanta se opune în continuare argumentului Comisiei conform căruia, în orice caz, a existat un „serviciu adecvat și continuu” oferit de o „altă formă de transport”, și anume transportul aerian între Paris (CDG) – Marsilia și Paris (CDG) – Toulouse, motiv pentru care era necesar să se excludă rutele Paris (Orly) – Marsilia și Paris (Orly) – Toulouse din domeniul de aplicare al exclusivității. În această privință, noțiunea de „formă de transport” era necesar să fie înțeleasă ca însemnând „mod de transport”, astfel încât rutele aeriene să nu fie luate în considerare. În orice caz, serviciul de transport al TAT pe rutele CDG – Marsilia și CDG – Toulouse, care a variat începând cu martie 1992 între un zbor pe zi și un zbor pe săptămână, nu poate fi caracterizat ca „serviciu adecvat și continuu” față de nevoile mediilor de afaceri ale regiunilor în cauză.

101 Reclamanta afirmă, pe de altă parte, că a luat la cunoștință pentru prima dată de noțiunile de adecvare și continuitate astfel cum sunt interpretate de Comisie în întâmpinare. Aceasta

dovedește că nu a fost în măsură să prezinte observații. Mai mult, TAT a refuzat o adevărată concurență care constă în dezvoltarea unei piețe pentru zborurile de pe CDG, în avantajul unui parazitism la Orly. Într-adevăr, TAT a avut acces la zborurile către Toulouse și Marsilia de pe aeroportul CDG, ceea ce constituie o platformă mai importantă decât cea de la Orly prin dimensiuni, număr de piste și de pasageri. În cazul în care TAT refuză, în fapt, să exploateze rutele Paris – Marsilia și Paris – Toulouse de pe aeroportul CDG, acest lucru nu se datorează, prin urmare, faptului că reclamanta sau guvernul francez au folosit practici discriminatorii.

102 În cele din urmă, articolul 5 din regulamentul lașă statelor membre o putere reziduală în domeniul concesiunii exclusive. Or, este imposibilă menținerea unei exclusivități în sensul acestei dispoziții fără a interzice tuturor celorlalte companii aeriene accesul la ruta protejată. Astfel, această dispoziție include posibilitatea de a impune măsuri pe care Comisia le-a calificat în mod eronat drept discriminatorii. Prin adoptarea deciziei atacate, Comisia încearcă să impună imediat o liberalizare totală, în timp ce această liberalizare trebuie să fie progresivă, măsurată și să urmărească concilierea multiplelor interese implicate. Pe această bază, nediscriminarea trebuie să fie luată în considerare în același timp cu cerințele unui serviciu public și, în special, cu cerințele de amenajare a teritoriului, coeziunea socială și drepturile consumatorilor, precum și cu cerințele de mediu și de siguranță.

103 Comisia afirmă mai întâi faptul că măsura franceză aflată în litigiu este o măsură de distribuire a traficului între aeroporturile sistemului parizian, care poate fi apreciată pe baza articolului 8 din regulamentul. Această distribuire a fost efectuată sub forma unei discriminări deghizate. Aceasta încalcă principiul nediscriminării prevăzut la articolul 8 din regulamentul, motiv pentru care Comisia dispune de puterile prevăzute la alineatul (3) din acest articol.

104 Comisia susține că articolul 5 din regulamentul urmărește să evite întreruperea unui serviciu între două puncte de pe teritoriul unui stat membru. Prin urmare, menținerea, în anumite condiții, a unei concesiuni exclusive se justifică prin interesul public de a asigura continuitatea unei relații între două orașe, în lipsa unui serviciu de transport alternativ adecvat și continuu. Or, în speță, aceste condiții nu sunt îndeplinite. Într-adevăr, la 1 ianuarie 1993 reclamanta nu mai era concesionară exclusivă pe rutele Paris-Marsilia și Paris-Toulouse, deoarece compania TAT a primit, la 1 martie 1992, autorizația de a efectua zboruri între Paris și cele două orașe în cauză. Prin urmare, din acest motiv, Convenția din 1985 era necesar să fie considerată depășită. Indiferent de sistemul de egalizare imaginat în 1985 de Republica Franceză și de reclamantă, acest sistem era necesar să fie evaluat ulterior pe baza dispozițiilor de drept comunitar și, în special, a Regulamentului nr. 2408/92, care prevalează asupra măsurilor naționale incompatibile.

105 Comisia subliniază în continuare faptul că „rutele interne” în sensul articolului 5 din regulamentul sunt rute între două orașe și nu rute de la un aeroport la alt aeroport. Termenul „rută” este generic și se referă atât la rute aeriene cât și la rute feroviare, auto sau de alt fel. De altminteri, există în speță „alte forme de transport” care pot asigura un „serviciu adecvat și continuu”, și anume rutele aeriene dinspre și către aeroportul CDG și mai multe rute feroviare. În ceea ce privește noțiunea de continuitate, aceasta implică lipsa riscului de întrerupere a serviciului din motive de climă sau din alte motive, în timp ce adecvarea este apreciată în funcție de diferiți factori precum frecvența serviciului și durata călătoriei dar, de asemenea, în funcție de nevoile utilizatorilor, prețuri și capacitățile oferite.

Constatările Tribunalului

– Cu privire la aplicarea articolului 8 alineatul (3) din regulamentul

106 În măsura în care reclamanta reproșează Comisiei faptul că a adoptat o decizie în temeiul articolului 8 alineatul (3) din regulament în loc să angajeze procedura privind neîndeplinirea obligațiilor de stat prevăzută la articolul 169 din tratat, este necesar să se constate că aceasta nu a ridicat o excepție de ilegalitate, în temeiul articolului 184 din tratat împotriva acestei dispoziții normative. Prin urmare, aceasta nu trebuie să pretindă că procedura instituită prin articolul 8 alineatul (3) din regulament, luată ca atare, este incompatibilă, cu dreptul comunitar de rang superior, în special cu articolul 169 din tratat. Prin urmare, examinarea prezentei plângeri se limitează la a verifica dacă norma procedurală menționată anterior a fost aplicată corect de către Comisie.

107 În această privință, este suficient să se amintească faptul că TAT, compania aeriană care a fost deja admisă să deservescă rutele Paris – Toulouse și Paris – Marsilia dinspre și către aeroportul CDG, s-a lovit de refuzul autorităților franceze de a-i permite accesul pe aeroportul Orly în scopul exercitării drepturilor de trafic pe aceleași rute, refuz întemeiat pe faptul că furnizarea de servicii pe aceste rute dinspre și către Orly era rezervată doar reclamantei. Or, cele două aeroporturi făcând parte din sistemul aeroportuar parizian în sensul articolului 2 litera (m) și al anexei II la regulament, măsura autorităților franceze a fost în mod necesar adoptată în cadrul repartizării traficului între aeroporturi situate în interiorul acestui sistem în sensul articolului 8 alineatul (1) din regulament. Prin urmare, Comisia era abilitată să recurgă la puterile conferite la articolul 8 alineatul (3) din regulament și să examineze aplicarea alineatului (1) din acest articol de către autoritățile franceze.

108 Trebuie adăugat faptul că argumentul întemeiat de reclamantă pe caracterul „expeditiv” al procedurii prevăzute la articolul 8 alineatul (3) este irelevant, deoarece Comisia nu a inițiat procedura aflată în litigiu la cererea unui stat membru – caz în care aceasta ar fi trebuit să se încheie în termen de o lună –, ci din proprie inițiativă. Într-adevăr, această procedură a fost demarată la inițiativa Comisiei, ca urmare a unei plângeri depuse de către TAT la sfârșitul lunii septembrie 1993 și a fost închisă de decizia atacată la sfârșitul lunii aprilie 1994, șapte luni mai târziu.

109 Pe de altă parte, Regulamentul nr. 2408/92 a fost adoptat la 23 iulie 1992. Prin urmare, statele membre trebuiau să fie conștiente, începând din iulie 1992, de posibilitatea unei aplicări a articolului 8 alineatul (3) din acest regulament în domeniul repartizării traficului între aeroporturile situate în interiorul unui sistem aeroportuar.

110 În cele din urmă, nimic din articolul 8 nu permite să se concluzioneze că simplul fapt că o măsură de repartizare a traficului în interiorul unui sistem aeroportuar face parte dintr-un regim de concesiuni naționale exclusive care datează de mai multe decenii, precum cel invocat de reclamantă, poate, el singur, să scoată această măsură din sfera de aplicare a procedurii prevăzute de acest articol.

111 Rezultă că astfel Comisia nici nu a comis un abuz de procedură alegând să inițieze procedura aflată în litigiu și nici nu a încălcat condițiile de aplicare a articolului 8 alineatul (3) din regulament. Prin urmare, prima plângere a reclamantei trebuie să fie respinsă.

– Cu privire la raporturile dintre articolele 8 și 5 din regulament

112 În ceea ce privește problema de a stabili dacă decizia atacată, adoptată în urma procedurii menționate mai sus, nu este anulată de alte motive invocate de către reclamantă în subsidiar, este necesar să se amintească, mai întâi, că puterea conferită statelor membre la articolul 8 alineatul (1) din regulament, de reglementare a repartizării traficului în interiorul unui sistem aeroportuar este limitată în sensul că această reglementare trebuie să opereze „fără

discriminare pe bază de [...] identitate a transportatorului aerian”. Refuzul formulat de către autoritățile franceze la cererea de acces pe aeroportul Orly introdusă de către TAT a fost întemeiat pe articolul 5 din regulament, pe motiv că această dispoziție a permis menținerea concesiunii exclusive acordate reclamantei pe rutele Orly – Marsilia și Orly – Toulouse. Prin urmare, acest refuz nu putea fi considerat ca fiind formulat fără discriminare întemeiată pe identitatea TAT decât în cazul în care o exclusivitate rezervată reclamantei pe cele două rute în cauză era în mod efectiv autorizată la articolul 5 din regulament.

113 În orice caz, articolul 1 din decizia atacată se limitează să constate faptul că Republica Franceză nu mai poate refuza accesul la aceste două rute „pe motiv că autoritățile franceze aplică, pe aceste rute, dispozițiile de la articolul 5”. Obiectul deciziei atacate fiind astfel limitat, toate argumentele reclamantei privind drepturile consumatorilor precum și cerințele legate de mediu și de siguranță trebuie să fie respinse ca inaplicabile în prezentul context care se referă doar la articolul 8 alineatele (1) și (3) și la articolul 5 din regulament.

– Cu privire la interpretarea articolului 5 din regulament

114 Chiar textul articolului 5 din regulament contrazice teza reclamantei conform căreia, pe de o parte, acest articol este destinat, în special, să lase în vigoare convențiile naționale care conferă o concesiune exclusivă și, pe de altă parte, aceste convenții au o influență determinantă asupra interpretării articolului menționat anterior. Într-adevăr, acesta condiționează menținerea unei concesiuni exclusive existente de mai multe condiții speciale. Astfel, organul legislativ comunitar nu s-a limitat doar să adopte o reglementare precum cea invocată de reclamantă prin trimitere la proiectul articolului 4 ultimul paragraf din regulament care prevedea menținerea pur și simplu a concesiunilor preexistente (a se vedea punctul 95 de mai sus).

115 De altminteri, în conformitate cu o jurisprudență constantă a Curții, ordinea juridică comunitară nu urmărește, în principiu, să-și definească conceptele inspirându-se dintr-o ordine juridică națională, în lipsa unei precizări exprese (a se vedea, în special, Hotărârea din 14 ianuarie 1982, Corman, 64/81, Rec. p. 13, punctul 8). Termenii unei dispoziții de drept comunitar, care nu conține nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre pentru stabilirea sensului și a sferei de aplicare a acesteia trebuie, în mod normal, să găsească o interpretare autonomă și uniformă, care să fie găsită luând în considerare contextul dispoziției și obiectivul urmărit prin reglementarea în cauză (a se vedea, în special, Hotărârea Curții din 18 ianuarie 1984, Ekro, 327/82, Rec. p. 107, punctul 11). Rezultă că dispozițiile de la articolul 5 din regulament necesită o interpretare autonomă, care să ia în considerare formularea, cadrul general și scopul acestora.

116 Acordarea pentru „rute” interne a concesiunii exclusive de care reclamanta se prevalează pe rutele Orly – Marsilia și Orly – Toulouse este necesar să fie examinată, mai întâi, în aplicarea acestor norme de interpretare.

117 Regulamentul utilizează termenul „rute” de mai multe ori și în contexte diferite, fără ca acest termen să fie inclus ca atare în lista de 15 definiții prevăzută la articolul 2. Prin urmare, este vorba de un termen al cărui sens poate, după caz, să varieze în funcție de contextul în care este folosit, în special în funcție de scopul specific al acestui context, pentru a însemna fie o rută aeriană care deservește două aeroporturi fie o rută de transport, în sens general, între două orașe sau regiuni.

118 În ceea ce privește cadrul general și scopul articolului 5 din regulament, este necesar să se sublinieze faptul că acest text se referă doar la „rutele” pe care lipsește un serviciu de

transport alternativ, adecvat și continuu. Această formulă implică, în mod necesar, rute între orașe și regiuni, mai degrabă decât rute între aeroporturi așa cum susține reclamanta. Într-adevăr, aeroporturile nu constituie destinația finală pentru călători, navlu și corespondență ci mai degrabă un mijloc de tranzit necesar, destinația finală fiind orașul deservit sau regiunea deservită de aeroportul în cauză. Prin urmare, este clar că articolul 5 urmărește să asigure, cu titlu tranzitoriu, continuitatea serviciilor de transport aerian protejate de o concesiune exclusivă, cu condiția ca, fără o asemenea exclusivitate, să existe o disfuncționalitate deranjantă pentru utilizatori în legăturile dintre anumite orașe sau regiuni.

119 În ceea ce privește aeroporturile Orly și CDG care fac parte din sistemul aeroportuar din Paris, această concluzie este coroborată cu dispozițiile combinate ale articolului 2 litera (m) și ale anexei II din regulament, în conformitate cu care aceste aeroporturi sunt grupate pentru a deservi orașul Paris sau conurbația pariziană. De asemenea, trebuie să se aplice pentru aeroporturile din Marsilia și din Toulouse, care nu pot fi în mod rezonabil considerate punctul final al unei călătorii începute la Paris și care, de asemenea, sunt destinate să deservească orașele sau centrele urbane respective. Rezultă că argumentul reclamantei, conform căruia termenul „rută” se referă la o rută aeriană, în sens tehnic, între două aeroporturi, trebuie să fie respins.

120 Prin urmare, în temeiul articolului 5, doar pe „rute interne”, definite ca relații de trafic între anumite orașe sau regiuni, poate eventual să existe o concesiune exclusivă în beneficiul reclamantei. Or, presupunând că aceasta a beneficiat în mod efectiv, în temeiul Convenției din 1985 și al Acordului din 1990, de o exclusivitate dinspre și către aeroportul Orly pe rutele Paris-Marsilia și Paris-Toulouse, este cunoscut faptul că și înainte de intrarea în vigoare a regulamentului aceleași rute au fost deservite de alte companii aeriene decât reclamanta, chiar dacă numai dinspre și înspre aeroportul CDG. Într-adevăr, compania Air Afrique era autorizată, în temeiul articolului 19 din Convenția din 1985, să exploateze „ruta” Paris – Marsilia. Mai mult, reclamanta nu a contestat constatarea făcută în decizia atacată, conform căreia autoritățile franceze au autorizat compania TAT să exploateze cele două rute în cauză dinspre și către aeroportul CDG de la 1 martie 1992 și nu au ridicat niciun obstacol, mai recent, împotriva exploatării aceluiași rute de către alte companii comunitare (JO p. 36).

121 În consecință, indiferent care este interpretarea Convenției din 1985 și a Acordului din 1990, reclamanta nu poate pretinde că a beneficiat, în perioada faptelor, de o concesiune exclusivă pe cele două „rute interne” în sensul articolului 5, și anume între orașul Paris și respectiv orașele Marsilia și Toulouse.

122 Această concluzie nu este infirmată de argumentele reclamantei conform cărora, pe de o parte, ruta exploatată de Air Afrique este doar o rută de cabotaj și, pe de altă parte, serviciile furnizate de TAT dinspre și către aeroportul CDG nu sunt nici adecvate, nici continue, în măsura în care au variat între un zbor pe zi și un zbor pe săptămână. Într-adevăr, rezultă chiar din formularea articolului 5 că problema de a stabili dacă „alte forme de transport pot asigura un serviciu adecvat și continuu” nu se pune decât în situația în care există o concesiune exclusivă pe „rutele interne” în cauză. Întrucât reclamanta nu beneficia de o asemenea concesiune exclusivă, astfel cum s-a constatat, problema unei eventuale adecvări sau continuități a serviciilor furnizate de Air Afrique și de TAT pe rutele Paris – Marsilia și Paris - Toulouse nu este relevantă.

123 În consecință, argumentul reclamantei, care reproșează Comisiei că și-a dezvoltat pentru prima dată interpretarea noțiunilor de adecvare și de continuitate în întâmpinare, trebuie, de asemenea, respins ca inaplicabil (a se vedea punctele 71 și 101 de mai sus).

124 Rezultă din cele prezentate anterior că articolul 5 din regulament nu își poate găsi aplicare în speță. Contrar afirmațiilor reclamantei, această concluzie nu este de natură să lipsească dispoziția menționată anterior de orice substanță. Articolul 5 reglementează în special situația unei concesiuni exclusive acordate pe o rută între două orașe care nu fac parte dintr-un sistem aeroportuar, precum ruta Marsilia – Ajaccio sau ruta Nisa – Calvi, cu condiția să nu existe nicio altă formă de transport, adecvată și continuă.

125 În cele din urmă, argumentul reclamantei conform căruia neaplicarea articolului 5 la cele două rute aflate în litigiu putea suprima sistemul specific francez de egalizare internă a tarifelor este lipsit de relevanță în contextul motivelor întemeiate doar pe încălcarea regulamentului. Într-adevăr, articolul 5 din regulament prevede o examinare „rută cu rută”, cu excluderea oricărei „logici de rețea” și a oricărei egalizări tarifare legate de un asemenea concept de rețea. Prin urmare, problemele referitoare la caracterul necesar al rețelei interne franceze și al sistemului de egalizare aferent acesteia sunt examinate în continuare în cadrul argumentului întemeiat pe o încălcare a articolului 90 alineatul (2) din tratat. În orice caz, reclamanta nu a pretins că acceptarea unei alte companii aeriene pe aeroportul Orly are drept consecință compromiterea, în detrimentul utilizatorilor, a serviciilor pe care le furnizează pe rutele Paris – Marsilia și Paris – Toulouse.

126 Rezultă din aceasta că TAT, compania căreia i-a fost refuzat accesul pe aeroportul Orly, a făcut obiectul unei discriminări întemeiate pe identitatea acesteia, în sensul articolului 8 alineatul (1) din regulament, dat fiind că acest refuz nu putea fi justificat de articolul 5 din regulament. Prin urmare, orice obiecție care susține că nu există o asemenea discriminare trebuie respinsă. Acest lucru este în mod special adevărat pentru argumentul prin care reclamanta încearcă să demonstreze că aeroportul CDG a constituit în realitate o platformă mai bună pentru nevoile economice ale TAT decât aeroportul Orly. Într-adevăr, articolul 5 neputând fi invocat pentru a bloca accesul la acest din urmă aeroport, nici reclamanta nici autoritățile franceze nu puteau alege, în locul altor companii aeriene, precum TAT, platforma pe care acestea o considerau mai bună din punct de vedere economic.

127 În cele din urmă, rezultă că reclamanta nu poate, astfel cum face în a doua parte a celui de-al doilea motiv (a se vedea punctul 76 de mai sus), să reproșeze Comisiei faptul că a acționat cu rea credință față de Republica Franceză prin adoptarea deciziei atacate la 27 aprilie 1994. Într-adevăr, autoritățile franceze nu puteau ignora faptul că Regulamentul nr. 2408/92 avea o forță juridică mai mare în raport cu orice normă incompatibilă din domeniul legislativ sau convențional național. Or, acest regulament, adoptat la 23 iulie 1992, nu conține nicio dispoziție care să precizeze raporturile între acest nou text comunitar și particularitățile politicii franceze de amenajare a teritoriului, de administrare a unei rețele aeriene interne și de stabilire a unui sistem de egalizare a tarifelor, astfel cum sunt invocate acestea de către reclamantă.

128 Rezultă din cele menționate anterior că motivele întemeiate pe o încălcare a regulamentului, inclusiv cel întemeiat pe încălcarea bunei credințe față de Republica Franceză, trebuie să fie respinse.

Cu privire la motivul întemeiat pe încălcarea articolului 90 alineatul (2) din tratat

Argumentele părților

129 Reclamanta susține că are o misiune de interes general, și anume contribuirea la deschiderea unui număr mare de orașe și de regiuni franceze în cadrul amenajării teritoriului, pe baza unei egalizări tarifare care să îi permită să finanțeze aproximativ 20 de linii aeriene

interne care nu sunt rentabile datorită, în special, rentabilității rutelor Paris (Orly) – Marsilia și Paris (Orly) – Toulouse. Astfel, aceasta reia argumentele dezvoltate în cadrul motivelor precedente (a se vedea punctul 98 de mai sus). În acest context, aceasta face trimitere la documentele din anexa 6 la cerere, care demonstrează că subvențiile interne, devenite posibile datorită exclusivității acestora pe cele două rute în cauză, au permis în 1992 finanțarea deficitelor altor 27 de rute. Aceasta adaugă faptul că, în sistemul convențiilor încheiate cu statul francez, sarcina de a oferi servicii consta în asumarea amenajării teritoriului francez în domeniul aerian, în locul statului. În consecință, trebuia să primească mijloacele necesare, și anume beneficiile realizate pe cele două rute aflate în litigiu.

130 Reclamanta concluzionează că, atâta timp cât există o asemenea misiune de serviciu public, guvernul francez este îndreptățit să refuze companiilor aeriene concurente accesul la cele două rute rentabile. O asemenea atitudine este justificată în lumina Hotărârilor Curții din 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, Rec. p. I-2533) și din 27 aprilie 1994, Almelo și alții (C-393/92, Rec. p. I-1477). În consecință, hotărând că guvernul francez nu avea dreptul să refuze concurenților reclamantei accesul la rutele rentabile în cauză, Comisia a încălcat articolul 90 alineatul (2) din tratat.

131 Reclamanta adaugă faptul că nu este corect să se afirme că articolul 4 din regulament a reprodus conținutul articolului 90 alineatul (2) din tratat, această din urmă dispoziție având o sferă de aplicare mai mare decât articolul 4. A permite stabilirea, de către dreptul derivat, a unor limite la o excepție permanentă conținută într-o dispoziție a tratatului, este un lucru incompatibil cu ierarhia normelor. Prin urmare, articolul 90 alineatul (2) din tratat permite justificarea restricțiilor impuse concurenței și își găsește aplicarea în domeniul prevăzut la articolul 5 din regulament.

132 TAT susține în mod greșit că exclusivitatea pe rutele în cauză nu este indispensabilă pentru ca reclamanta să poată asigura echilibrul financiar al rețelei sale și să-și asume obligațiile de serviciu public care îi revin. În cele din urmă, rezultă din Hotărârile Curții din 10 iulie 1984, Campus Oil (72/83, Rec. p. 2727) și din 25 iulie 1991, Comisia/Țările de Jos (C-353/89, Rec. p. I-4069), că, din motive precise, restricțiile în calea concurenței pot fi justificate. Aceste motive sunt, în special, transparența, serviciul universal, stabilirea uniformă a taxelor vamale și interesul Comunității. Or, toate aceste condiții sunt îndeplinite în speță prin Convenția din 1985.

133 Comisia consideră că, după adoptarea Regulamentului nr. 2408/92, nu mai este necesar să se facă referire în mod direct la aplicarea articolului 90 alineatul (2) din tratat pentru a răspunde cerințelor pentru eventuale misiuni de serviciu public asigurate în cadrul legislației în vigoare. Într-adevăr, prin articolul 4 din regulament, Consiliul a concretizat în materie de servicii de transport aerian în interiorul Comunității dispoziția abstractă de la articolul 90 alineatul (2) care evaluează ponderea diferitelor interese implicate. În măsura în care situația prevăzută la articolul 90 alineatul (2) din tratat a fost în acest fel examinată de Consiliu pentru sectorul aviației, articolul 4 din regulament a eliminat utilitatea articolului 90 alineatul (2) din tratat.

Constatările Tribunalului

134 Articolul 90 alineatul (2) din tratat exclude aplicarea normelor din tratat în măsura în care aplicarea acestora duce la eșecul îndeplinirii în drept sau în fapt a „misiunii speciale” acordate unei întreprinderi „responsabile cu administrarea serviciilor de interes economic general”.

135 Fiind vorba de o dispoziție care permite, astfel, în anumite circumstanțe, o derogare de la normele tratatului, aceasta trebuie să fie interpretată strict (Hotărârea Curții din 21 martie 1974, BRT, 127/73, Rec. p. 313, punctul 19) iar aplicarea acesteia nu este lăsată la latitudinea statului membru care a însărcinat o întreprindere cu administrarea unui serviciu de interes economic general (Hotărârea Curții din 20 martie 1985, Italia/Comisia, 41/83, Rec. p. 873, punctul 30).

136 În lumina acestor ultime principii, este necesar să se examineze dacă reclamanta este îndreptățită să invoce articolul 90 alineatul (2) din tratat în prezenta cauză.

137 Reclamanta se opune aplicării articolelor 5 și 8 din Regulamentul nr. 2408/92, adoptat în temeiul articolului 84 din tratat, astfel cum au fost interpretate anterior.

138 Cu toate acestea, aplicarea acestor articole nu putea fi exclusă decât în măsura în care aceasta „bloca” îndeplinirea sarcinilor încredințate reclamantei. Întrucât această condiție trebuie să fie interpretată strict, nu este suficient ca o asemenea îndeplinire să fie pur și simplu împiedicată sau îngreunată. În plus, era sarcina reclamantei să demonstreze eventuala blocare a misiunii acesteia (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 30 aprilie 1974, Sacchi, 155/73, Rec. p. 409, punctul 15).

139 În această privință, este necesar să se constate că reclamanta se limitează să afirme că organizarea transporturilor aeriene interne se baza pe sistemul de egalizare între rutele rentabile și rutele nerentabile și că exclusivitatea care i-a fost acordată pe rutele Orly–Marsilia și Orly-Toulouse era justificată de obligația acesteia de a exploata rutele nerentabile în mod regulat și la tarife accesibile pentru a contribui la amenajarea teritoriului. Aceasta nu dă o cifră pentru pierderea probabilă de venituri în cazul în care li se permite altor transportatori aerieni să-i facă concurență pe cele două rute aflate în litigiu. Aceasta nici nu demonstrează că pierderea de venituri are o asemenea amploare încât să fie forțată să abandoneze anumite rute care fac parte din rețeaua acesteia.

140 În orice caz, sistemele combinate ale rețelei aeriene interne și ale egalizării interne invocate de reclamantă nu au constituit un scop în sine ci mijloace alese de autoritățile publice franceze pentru realizarea amenajării teritoriului francez. Or, reclamanta nu a pretins și cu atât mai puțin demonstrat că, în urma intrării în vigoare a Regulamentului nr. 2408/92, nu exista niciun sistem alternativ corespunzător care să poată asigura amenajarea teritoriului și, în special, să asigure finanțarea rutelor deficitare (a se vedea, de asemenea, ordonanța președintelui Curții Franța/Comisia, citată anterior, punctul 35).

141 În consecință, reclamanta nu a stabilit că decizia atacată face inaplicabilă îndeplinirea în drept sau în fapt a misiunii care i-a fost încredințată. Rezultă că motivul întemeiat pe o încălcare a articolului 90 alineatul (2) din tratat nu poate fi acceptat.

Cu privire la motivul întemeiat pe o încălcare a principiului proporționalității

Argumentele părților

142 Reclamanta amintește că, în conformitate cu o jurisprudență constantă (Hotărârile Curții din 20 februarie 1979, Buitoni, 122/78, Rec. p. 677 și din 5 iulie 1977, Bela-Muehle, 114/76, Rec. p. 1211), principiul proporționalității, care constă în a verifica dacă actele atacate sunt atât necesare cât și corespunzătoare în lumina obiectivelor urmărite, poate fi invocat de persoanele juridice sau fizice pentru contestarea tuturor actelor emise de autoritățile comunitare, fie că sunt acte cu putere de lege sau acte administrative. În prezenta cauză,

alegerea făcută de guvernul francez de a elabora o nouă lege privind amenajarea teritoriului precum și un nou sistem de finanțare a rutelor naționale deficitare și de a decide o deschidere progresivă către concurență pe aceeași piață națională a fost perfect proporțională cu obiectivul de liberalizare a liniilor aeriene. În schimb, decizia Comisiei de a impune deschiderea către concurență a rutelor rentabile cu câteva luni înaintea calendarului stabilit de guvernul francez a fost disproporționată în raport cu obiectivul urmărit și nu a ținut seama de interesele reclamantei, care avea nevoie de o perioadă de tranziție pentru a se adapta.

143 Comisia susține că jurisprudența citată nu este relevantă în speță datorită faptului că se referă la procedura de la articolul 177 din tratat atunci când, în prezenta cauză, este vorba de o procedură care intră sub incidența articolului 173 din tratat și că decizia a fost adoptată de Comisie pe baza unui regulament a cărui ilegalitate putea fi invocată numai în temeiul articolului 184 din tratat. Or, reclamanta nu contestă regulamentul ci utilizarea puterilor acordate Comisiei de către acesta din urmă.

Constatările Tribunalului

144 În conformitate cu o jurisprudență constantă, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor comunitare să nu depășească limitele a ceea ce este corespunzător și necesar pentru atingerea obiectivului urmărit, dat fiind că, atunci când se poate alege între mai multe măsuri corespunzătoare, este necesar să se recurgă la măsura cea mai puțin obligatorie (a se vedea, de exemplu, Hotărârile Curții din 17 mai 1984, Denkvit Nederland, 15/83, Rec. p. 2171, punctul 25 și din 11 iulie 1989, Schraeder, 265/87, Rec. p. 2237, punctul 21).

145 În speță, din examinarea motivelor anterioare rezultă că, prin adoptarea deciziei atacate, Comisia a aplicat în mod exact articolele 8 și 5 din Regulamentul nr. 2408/92. Pe de altă parte, legalitatea acestor dispoziții nu a fost contestată printr-o excepție de ilegalitate formulată în temeiul articolului 184 din tratat. În consecință, decizia atacată nu trebuie să fie caracterizată ca o măsură excesivă, cu atât mai mult cu cât articolul 3 din această decizie a acordat Republicii Franceze un termen de adaptare de șase luni.

146 Rezultă că motivul întemeiat pe o încălcare a principiului proporționalității trebuie, de asemenea, să fie respins.

147 Întrucât niciunul dintre motivele prezentate de reclamantă nu este reținut, acțiunea trebuie respinsă ca nefondată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

148 În temeiul articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată la plata cheltuielilor de judecată, în cazul în care s-a solicitat acest lucru de partea care a câștigat. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții și întrucât Comisia a solicitat acest lucru, reclamanta trebuie obligată la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de TAT, în calitate de intervenient, și a celor aferente procedurii din cauza C-301/94 care s-a desfășurat în fața Curții. În conformitate cu articolul 87 alineatul (4) din Regulamentul de procedură, Regatul Unit, în calitate de intervenient în litigiu, își suportă propriile cheltuieli de judecată.

149 Nu este necesar să se admită cererea formulată pentru prima dată de reclamantă în ședință și care urmărește obligarea Comisiei la plata tuturor cheltuielilor de judecată, în temeiul articolului 87 alineatul (3) din Regulamentul de procedură. Într-adevăr, această cerere nu conține nicio precizare cu privire la existența unor motive excepționale și a caracterului

nejustificat sau ofensator al cheltuielilor pe care se pretinde că reclamanta le-a efectuat din cauza Comisiei.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a doua extinsă)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă reclamanta la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor din procedura din cauza C-301/94 care s-a desfășurat în fața Curții, precum și a celor efectuate de către TAT, în calitate de intervenient, cu excepția cheltuielilor efectuate de către Regatul Unit, în calitate de intervenient, care își suportă propriile cheltuieli de judecată.

Bellamy

Briët

Kalogeropoulos

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 19 iunie 1997.

Grefier
H. Jung

Președinte
C. W. Bellamy