

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(89) 373 final

Bruselas, 22 de septiembre de 1989

EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA COMUNIDAD

(Comunicación de la Comisión)

★ ★

★

Propuesta de

REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO

sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares

★ ★

★

Propuesta de

REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO

relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de
servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la
distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías
aéreas en servicios aéreos regulares entre

Estados miembros

★ ★

★

Propuesta de

REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) N° 3976/87
relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85
del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas
concertadas en el sector del transporte aéreo

★ ★

★

(presentadas por la Comisión)

EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA COMUNIDAD

1. INTRODUCCIÓN

La elaboración de una política comunitaria global del transporte aéreo que fomente el desarrollo de un sector de aviación civil fuerte, sano y competitivo, capaz de contribuir plenamente al crecimiento económico de la Comunidad y a la consecución de sus objetivos, debe suponer bastante más que una serie de medidas de liberalización relativas a las tarifas, la capacidad, el acceso al mercado y la competencia.

Hasta la fecha, la Comisión y el Consejo se han centrado fundamentalmente en estas medidas de liberalización, cuya muestra más representativa probablemente sea el paquete de disposiciones legales sobre la aviación adoptado en diciembre de 1987, aunque, por supuesto, se ha intervenido en otros campos: por ejemplo, las emisiones sonoras de las aeronaves, la congestión del tráfico aéreo y los Sistemas Informatizados de Reserva. La Comisión quiere aprovechar esta nueva oportunidad para plantear algunas cuestiones más generales, que es necesario conocer para entender como es debido un tema indudablemente complejo y trascendental.

La formulación de una política común del transporte aéreo comunitario no sólo exige que se creen las condiciones necesarias para el desarrollo y la expansión de una red comunitaria de transporte aéreo libre de barreras nacionales, sino también para que:

- los usuarios dispongan de una amplia oferta de servicios con el menor coste posible y acordes con el mantenimiento de niveles de seguridad satisfactorios;
- las compañías aéreas operen en un medio financiero saneado, mediante una reducción de los gastos de explotación y un aumento de la productividad;
- el personal aeronáutico cuente con mejores condiciones de trabajo y se perfeccione el acceso a su profesión;
- los aeropuertos tengan la capacidad de atraer y mantener los servicios que puedan acoger en sus instalaciones;
- la industria aeronáutica se beneficie de un mercado más grande y de costes más reducidos gracias a la armonización de las normas y de los requisitos técnicos, y
- el público en general disfrute de una mayor protección ambiental (mejora de las condiciones acústicas en los alrededores de los aeropuertos por la eliminación de las aeronaves más ruidosas) y de una reducción de su factura como contribuyentes mediante la supresión

de las ayudas estatales. Estas medidas acrecentarán también el patrimonio común al fomentar el desarrollo económico de determinadas regiones.

Evidentemente, se trata de alcanzar un equilibrio entre el interés público general, por una parte, y, por otra, los intereses de los usuarios y de los proveedores de servicios aéreos: en otras palabras, se pretende crear un régimen del transporte aéreo comunitario en el que los factores económicos, medioambientales, sociales y de seguridad estén debidamente sopesados.

A lo largo de los años, la Comisión ha tomado varias iniciativas con objeto de asegurar la reorganización y la adaptación del sector del transporte aéreo en Europa, de manera que la Comunidad pueda aprovechar las ventajas que su importante posición dentro de la aviación civil mundial -por el tamaño de su flota, su mercado potencial y sus centros comercialmente estratégicos- debe conferirle.

En su primera Comunicación⁽¹⁾, la Comisión abrió el diálogo en la Comunidad y entre sus instituciones mediante la formulación de propuestas encaminadas a propiciar un desarrollo armonioso de la aviación civil en la totalidad del territorio comunitario. A continuación, en 1980, la Comisión presentó una propuesta de Directiva sobre servicios aéreos interregionales, que fue adoptada por el Consejo en 1983⁽²⁾. Aunque esta Directiva tenía un alcance limitado, su importancia radicaba en que por primera vez se establecían unos derechos de tráfico aéreo a escala comunitaria, además de los derechos convenidos bilateralmente entre gobiernos en los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA).

En marzo de 1984, la Comisión hizo pública una segunda Comunicación sobre la aviación civil⁽³⁾, con la finalidad de detallar y ampliar los objetivos enunciados en su Comunicación de 1979, con arreglo a los progresos registrados, y de formular propuestas específicas en el marco general de una política comunitaria del transporte aéreo.

En diciembre de 1987, el Consejo dio el primer paso en firme hacia la elaboración de una política común del transporte aéreo para la CEE al adoptar un bloque de disposiciones legales sobre la aviación⁽⁴⁾, basadas en las propuestas presentadas por la Comisión en su segunda Comunicación sobre la aviación civil.

El Consejo no adoptó todas las propuestas de la Comisión, pero, significativamente, decidió ir más allá de los planteamientos de esta última en un aspecto, a saber, la inclusión de disposiciones sobre el acceso al mercado. El resultado fue un paquete de medidas relativas a las tarifas aéreas, el control de la capacidad y el acceso al mercado de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, que además, merced a la adopción de dos reglamentos en materia de competencia, garantizaba la aplicación efectiva a la aviación de las normas de competencia del Tratado.

(1) "El transporte aéreo: un enfoque comunitario", Boletín de las Comunidades Europeas, suplemento 5/79.

(2) DO nº C 343 de 31.12.1981, p. 13.

(3) DO nº C 182 de 9. 7.1981, p. 2.

(4) DO nº L 374 de 31.12.1987, p. 1.

Aunque el bloque de disposiciones de diciembre de 1987 constituye un sólido fundamento sobre el que construir una política común global del transporte aéreo, debe ser considerado únicamente como un primer paso. En la Directiva sobre tarifas y en la Decisión sobre las cuotas de capacidad y el acceso al mercado se consigna explícitamente que el Consejo decidirá sobre su revisión a más tardar el 30 de junio de 1990, basándose en las propuestas que la Comisión deberá presentar antes del 1 de noviembre de 1989. También se hace constar que, en la perspectiva de la realización del mercado interior del transporte aéreo en 1992, el Consejo adoptará ulteriores medidas de liberalización al término del periodo de tres años cubierto por el primer bloque de disposiciones.

En la presente Comunicación se presenta el segundo bloque de medidas que la Comisión propone al Consejo y se explican las razones que subyacen a estas propuestas.

Las propuestas de la Comisión suponen un paso decisivo hacia el establecimiento de una política común del transporte aéreo. La Comisión examinará regularmente el funcionamiento del sector con miras a determinar otras medidas necesarias para la creación de un auténtico régimen comunitario en el sector del transporte aéreo.

Las propuestas se han elaborado tras una larga serie de consultas con un gran número de interesados: expertos gubernamentales, compañías aéreas, aeropuertos, sindicatos, consumidores, fletadores, agencias de viajes, expedidores de carga, fabricantes, etc. También han sido de gran ayuda los fructíferos debates de la CEAC.

La Comisión también ha redactado un informe sobre los resultados de la primera fase, como se exige en las disposiciones de diciembre de 1987, que ha tenido en cuenta en la formulación de sus propuestas. La Comisión agradece a los Estados miembros su colaboración en esta tarea.

2. SEGUNDA FASE DE LIBERALIZACIÓN

2.1 Tarifas aéreas

En materia de tarifas aéreas, es evidente que es necesario alcanzar un equilibrio entre la concesión de una libertad absoluta a las compañías aéreas para fijar sus precios y una protección contra los precios demasiado altos o demasiado bajos. Aun tratándose, naturalmente, de una materia regulada por el artículo 86 del Tratado, la Comisión considera que se deben adoptar nuevas medidas que complementen estas disposiciones, de manera que se pueda intervenir convenientemente tanto si la compañía aérea ocupa una posición dominante como si no. Por consiguiente, la Comisión propone reforzar los criterios establecidos en el artículo 3 de la Directiva sobre tarifas aéreas con objeto de evitar que se fijen precios demasiado altos y demasiados bajos, asegurando al mismo tiempo que se mantienen unos niveles de seguridad suficientes.

La Comisión ha considerado detenidamente cuál debe ser el sistema de aprobación de tarifas. El sistema existente de doble aprobación más zonas en las que las tarifas se aprueban automáticamente ofrece la ventaja de su aceptación general y de ser conocido no sólo en la Comunidad, sino en el contexto más amplio de la CEAC. Cabría mejorar estas zonas (ya existe un acuerdo en la CEAC para perfeccionar el régimen zonal vigente), lo que constituiría un enfoque evolutivo de la liberalización de las tarifas aéreas. La experiencia de la primera fase demuestra, sin embargo, que las compañías aéreas no han hecho uso del sistema zonal para obtener la aprobación automática (véase el informe).

Un sistema de desaprobación doble, por otra parte, no sólo es potencialmente más liberal, sino que además se aviene perfectamente con la filosofía de dejar que sean las compañías aéreas quienes fijen las tarifas en función de sus consideraciones comerciales y en respuesta a la demanda del consumidor. No obstante, este sistema requiere salvaguardias contra la fijación de precios no comerciales. Por esta razón, la Comisión ha decidido proponer un sistema de desaprobación doble, pero ha insertado dos importantes cláusulas de salvaguardia. La primera está incluida en el artículo 3, que exige a los Estados miembros que examinen con detalle las tarifas superiores o inferiores en un 20% a la tarifa correspondiente en la temporada anterior. La segunda es una disposición que autoriza al Estado miembro interesado, o a una compañía aérea que opere en la ruta de que se trate, a solicitar a la Comisión que decida si una tarifa aérea cumple los criterios para la fijación de tarifas aéreas. Durante el periodo de examen de la tarifa, que no podrá prolongarse más de dos meses, se aplicará una disposición de suspensión y desistimiento, es decir, la Comisión podrá ordenar que no se aplique la tarifa aérea propuesta.

La Comisión también ha deliberado si las compañías aéreas comunitarias deben tener derecho a ejercer un liderazgo de precios. La Comisión es consciente de que, en tanto la quinta libertad se entienda únicamente como una actividad suplementaria de las compañías aéreas, éstas no deberían poder fijar precios, puesto que sus costes marginales no reflejarían una operación completamente normal. Sin embargo, la Comisión estima que el privar a las compañías aéreas comunitarias de quinta libertad de la facultad de determinar sus propios precios iría en contra del espíritu del Tratado y del proceso de realización del mercado interior. En este contexto, también hay que reconocer que a algunas compañías aéreas de quinta libertad podría resultarles difícil atraer pasajeros en competencia con compañías de tercera y cuarta libertades, las cuales ya operan en las rutas, son conocidas por el público de los dos países interesados y posiblemente se benefician de cierta "fidelidad

de marca". Teniendo en cuenta todos estos aspectos, la Comisión propone que también se permita ejercer un liderazgo de precios a las compañías aéreas que realicen actividades propias de la quinta libertad.

2.2 Acceso al mercado

En la Decisión de diciembre de 1987 sobre la capacidad y el acceso al mercado se consiga explícitamente que sus disposiciones no afectan a la relación entre un Estado miembro y sus compañías aéreas. Esto significa, en otras palabras, que todo Estado miembro es libre de denegar la concesión del derecho de prestación de un servicio a sus propias compañías aéreas, aun cuando el servicio cumpla los requisitos de la Decisión y aun cuando se haga necesaria la concesión de este derecho a compañías aéreas de otros Estados miembros. Se produce así una discriminación inversa, estando los Estados miembros sujetos, naturalmente, a las disposiciones del Tratado en materia de concesión de licencias. En el momento actual parece oportuno, en pro de una política común del transporte aéreo, modificar esta situación y conceder a las compañías aéreas que cumplan los requisitos técnicos y económicos exigidos el derecho a prestar los servicios a que se refieren las disposiciones de acceso al mercado.

2.3 Derechos de tráfico aéreo de tercera y cuarta libertad

Desde la entrada en vigor de la primera fase de liberalización del transporte aéreo en la Comunidad, se ha registrado un importante aumento de las rutas cubiertas.

En 1988 se crearon 65 nuevas rutas, y en 1989 se establecieron otros 62 nuevos servicios, si bien se suprimieron 13 rutas de reciente fundación.

La Comisión propone ahora que se instituyan unos derechos de tráfico entre todo aeropuerto abierto al transporte comunitario de un Estado miembro y todo aeropuerto abierto al transporte comunitario de otro Estado miembro. También propone que las compañías aéreas puedan combinar estos derechos de tráfico si les parece comercialmente justificado. Todo ello supone la institución de los denominados derechos de tráfico de "sexta libertad" e implica que una compañía aérea podrá proseguir un vuelo a través de su propio aeropuerto con o sin la misma aeronave y con o sin el mismo número de vuelo.

2.4 Designación múltiple

El número de rutas de designación múltiple se ha incrementado desde la aplicación de las disposiciones de diciembre de 1987. En 1987 había 22 rutas de designación múltiple, frente a 27 en 1988 y 33 en 1989.

La Comisión ha decidido rebajar los umbrales de la designación múltiple, de manera que constituyan una protección durante el periodo de establecimiento de los servicios, garantizando, por otra parte, el acceso al mercado de otras compañías aéreas cuando la ruta ya esté en pleno funcionamiento. Con los nuevos umbrales que se aplicarán el próximo año, cuando expiren las disposiciones sobre aviación de diciembre de 1987, se podrá efectuar la designación múltiple cuando se realicen tres vuelos de ida y vuelta diarios. La Comisión propone reducir a dos vuelos de ida y vuelta diarios el umbral para la designación múltiple de una ruta. Se han adaptado en consonancia las cifras de pasajeros.

2.5 La quinta libertad

Las actividades propias de la quinta libertad no han aumentado significativamente durante la primera fase, aunque a algunas compañías, en particular de la periferia, estas disposiciones les han parecido más interesantes que a otras. La Comisión ha decidido extender progresivamente el alcance de la quinta libertad en 1991 y 1992.

La Comisión propone que se establezca la quinta libertad entre aeropuertos de todas las categorías y que se eleve al 50% la cuota de capacidad que puede venderse a estos efectos. De esta manera la quinta libertad conservará su carácter suplementario, al menos en el camino hacia 1993.

Con objeto de ofrecer mayores posibilidades a las compañías aéreas comunitarias, la Comisión también propone que los Estados miembros no puedan oponerse a la prestación de un servicio de quinta libertad entre la Comunidad y un tercer país, siempre que este último haya autorizado el servicio.

2.6 Cabotaje

El Consejo Europeo celebrado en Madrid los días 26 y 27 de junio de 1989 hizo un llamamiento a la Comisión para que intensifique su trabajo en el sector del transporte, sobre todo en materia de cabotaje. En el sector de la aviación civil, la Comisión propone la introducción progresiva del cabotaje en las compañías aéreas regulares comunitarias, con arreglo a las líneas directrices en materia de quinta libertad adoptadas por el Consejo en el bloque de disposiciones sobre la aviación de diciembre de 1987. Así se garantiza que el cabotaje constituirá una actividad suplementaria y que no se perturbará el tráfico.

2.7 Excepciones

Un factor restrictivo de las actuales normas de la aviación ha sido la existencia de una serie de excepciones. Las excepciones se introdujeron para evitar la desorganización del mercado en algunos Estados miembros y en atención a determinados problemas de capacidad. La Comisión ha efectuado un seguimiento del tráfico con origen y con destino en estos aeropuertos y ha observado que en ellos se han creado nuevos servicios (véase el informe). Se ha producido, pues, una discriminación, por cuanto parece que mientras se han adjudicado determinados servicios, se han denegado otros. Esta situación no es halagüeña, y la Comisión propone, en consecuencia, que se deroguen las excepciones, pudiendo los Estados miembros solicitar una excepción que cumpla criterios específicos y esté sujeta a la comprobación y el control oportunos, en cada caso, por parte de la Comisión.

Por otra parte es necesario tener en cuenta los problemas de capacidad. La Comisión ha reforzado, por consiguiente, el vigente artículo 9 (nuevo artículo 11) para asegurarse de que se evitan problemas de seguridad. Las modificaciones propuestas garantizan que no se podrán denegar los derechos de tráfico cuando formen parte de la legislación comunitaria. Estos derechos sólo podrán ejercerse, sin embargo, cuando exista una infraestructura adecuada. La Comisión decidirá si existe capacidad sobre la base de criterios definidos a escala comunitaria. Esta disposición se complementará con un código de conducta en la asignación de periodos horarios en los aeropuertos, que la Comisión pretende presentar.

2.8 Capacidad

Con el bloque de disposiciones de diciembre de 1987 se pretendía poner fin a la potestad de los Gobiernos para insistir en un rígido reparto promediado del tráfico en servicios aéreos prestados entre su país y otros miembros de la Comunidad, preceptuando que sólo podrán intervenir en el caso de que la cuota de su(s) compañía(s) aérea(s) sobre la capacidad total en una relación bilateral baje del 45% en el período comprendido hasta el 1 de octubre de 1989 y del 40% en adelante. Un análisis de las cuotas de capacidad bilateral desde la puesta en marcha de la primera fase demuestra que la flexibilización gradual de su régimen de reparto no ha generado cambios radicales (véase el informe). La Comisión ha procurado ahora encontrar la manera más apropiada de cumplir el compromiso comunitario de liberalizar aún más este sector, teniendo presente la necesidad de realizar el mercado interior del transporte aéreo.

Las posibilidades consideradas abarcaban desde no hacer nada de hoy a 1992, pero suprimir en esa fecha todos los controles de la capacidad bilateral y sustituirlos por normas comunes que evitasen la desorganización y el "dumping" de capacidad, hasta llegar directamente a este momento final de eliminación de todos los controles de la capacidad bilateral. Entremedias había varias fórmulas aritméticas para reducir gradualmente los controles de capacidad, siendo otra posibilidad mantener la proporción de 60%-40% en el reparto de cuotas de capacidad, pero conceder permiso a los países que alcanzasen el límite superior para incrementar su cuota de capacidad en un porcentaje dado.

La Comisión ha decidido proponer la reducción progresiva de los controles de capacidad mediante una modificación en dos momentos de la proporción en el reparto de cuotas de capacidad, que a partir del 1 de abril de 1992 será de 75%-25%.

Además, la Comisión propone que se permita una mayor flexibilidad a los Estados miembros cuya línea(s) aérea(s) alcancen el límite superior.

También se propone reforzar las salvaguardias existentes con objeto de evitar efectos indeseables para compañías aéreas (artículo 13) y aeropuertos (nuevo artículo 11) de los Estados miembros.

Con el fin de fomentar la creación de servicios entre aeropuertos regionales y de aliviar la congestión que padecen los grandes aeropuertos, la Comisión propone excluir a todos los servicios aéreos interregionales del control de capacidad. Además, mantiene la exclusión de los controles de capacidad de los servicios prestados por aeronaves pequeñas, pero amplía a 100 asientos el límite de tamaño de la aeronave.

En la reunión del Consejo de junio de 1989 se debatió y aprobó la modificación de la Directiva sobre servicios aéreos interregionales. Durante el debate de la propuesta de la Comisión, se indicó la conveniencia de disponer una protección temporal de los nuevos servicios aéreos interregionales con aeronaves pequeñas. La Comisión opina que esta idea merece la consideración del Consejo, razón por la cual ha presentado una propuesta al respecto, que en la práctica supondrá que los nuevos servicios aéreos interregionales gozarán de cierta protección durante tres años, al prohibirse la introducción de servicios competidores con aeronaves grandes en la misma ruta.

2.9 Carga

Dadas sus peculiares características, la Comisión presentará en otoño propuestas sobre los servicios exclusivos de carga.

2.10 Servicios no regulares

La Comisión ha decidido no presentar por el momento ninguna propuesta específica sobre los servicios aéreos no regulares, puesto que este sector ha demostrado su capacidad para actuar con flexibilidad en respuesta a la demanda del mercado. No obstante, se seguirá examinando su situación.

3. COMPETENCIA

- 3.1 Dentro del primer paquete de medidas de liberalización del sector del transporte aéreo, el Reglamento del Consejo (CEE) nº 3976/87 facultó a la Comisión para que aprobara, por un periodo de tiempo limitado, algunas excepciones por categorías a las normas de competencia, para que se fueran efectuando gradualmente en los acuerdos bilaterales y multilaterales entre compañías aéreas los cambios necesarios para que éstas pudieran irse adaptando de manera progresiva a condiciones más competitivas.

De acuerdo⁽¹⁾ con este planteamiento, la Comisión aprobó tres Reglamentos:

- * Reglamento nº 2671/88 relativo a la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades, el reparto de los ingresos, las consultas relativas a las tarifas en los servicios aéreos regulares y la asignación de periodos horarios en los aeropuertos.
- * Reglamento nº 2672/88 relativo a sistemas informatizados de reserva para servicios de transporte aéreo.
- * Reglamento nº 2673/88 de 26 de julio de 1988 relativo a los servicios de asistencia en las escalas.

El periodo de vigencia de estos Reglamentos expira el 31 de enero de 1991.

- 3.2 Como se desprende de la experiencia general de la Comisión en las exenciones por categorías, éstas responden a una auténtica necesidad de seguridad jurídica por parte de las compañías aéreas y otros operadores del mercado, a la vez que proporcionan incentivos para abandonar acuerdos anteriores que presentan un carácter más restrictivo.
- 3.3 Con vistas a la mayor liberalización que se está proponiendo en la actualidad, la Comisión considera que los mismos objetivos continuarán vigentes después del 31 de enero de 1991, lo que significaría la renovación de las exenciones por categorías, previa fijación de condiciones (como se expone más adelante) más estrictas, en caso de que así lo exigieran los avances realizados a partir de 1 de enero de 1988 en la creación de condiciones más competitivas. Las posibilidades de cooperación que les quede a las compañías aéreas dependerán de la medida en que la nueva regulación facilite el incremento de competencia.
- 3.4 La Comisión considera que pueden introducirse los cambios en las siguientes áreas específicas:

(1) DO nº L 239 de 30 de agosto de 1988.

- la exención para los acuerdos de planificación conjunta y coordinación de capacidades podría extenderse a la coordinación de los horarios;
- la exención del reparto de los ingresos no parece que beneficie a un gran número de acuerdos, por lo que ya no es necesaria ni está justificada, por lo que debería anularse;
- la exención de las consultas relativas a las tarifas debería limitarse a las tarifas normalmente cobradas al público y centrarse en la fijación de las condiciones de los acuerdos interlíneas; las obligaciones de presentar información deberían ser más concretas y fáciles de cumplir;
- la exención de la asignación de periodos horarios y de la fijación de horarios en los aeropuertos deberá redundar en procedimientos más transparentes e intentar reducir las dificultades de las compañías que quieren utilizar por primera vez los aeropuertos congestionados;
- la exención de acuerdos relativos a sistemas informatizados de reserva para servicios de transporte aéreo debería ajustarse al Reglamento del Consejo...

La exención relativa a los servicios de asistencia en las escalas debería renovarse sin cambios sustanciales.

Con objeto de eliminar cualquier ambigüedad en los actuales Reglamentos, se podrían introducir otros cambios, que a su vez se ajustarían a la nueva regulación, una vez que se aprobara ésta por el Consejo.

En un primer momento las exenciones por categorías deberían garantizarse, de acuerdo con lo anteriormente expuesto, hasta el 31 de diciembre de 1992, fecha en la que la Comisión debería reexaminar la cuestión, para decidir si es o no conveniente que alguna de las exenciones tenga carácter permanente.

3.5 La Comisión, por consiguiente, propone que el Consejo apruebe un Reglamento por el que se modifique el Reglamento (CEE) 3976/87 en los siguientes aspectos:

- i) se dota al Reglamento de validez indefinida;
- ii) se incluye una cláusula tipo (nuevo artículo 3) sobre la duración y revisión de los Reglamentos de ejecución de la Comisión; y
- iii) se anulan las condiciones estipuladas en el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento, como corresponde a un Reglamento de validez permanente.

4. INICIATIVAS EN OTROS CAMPOS

La Comisión considera que se deben adoptar unas medidas sociales y de seguridad mínimas en la Comunidad y que las compañías aéreas no han de aprovechar diferencias inaceptables en la normativa de estos sectores para adquirir ventaja sobre sus competidores en el mercado. En consecuencia, la Comisión piensa presentar, a la mayor brevedad posible, propuestas que proporcionen un respaldo legal a las normas y reglas internacionales apropiadas existentes. Estas medidas no sólo tendrán un componente social y de seguridad, sino también una dimensión económica, consistente en una reducción de los costes por disposiciones nacionales incompatibles.

Uno de los aspectos por reglamentar son las licencias del personal aeronáutico. Como primera providencia, la Comisión propondrá que se establezcan procedimientos para exigir a los Estados miembros que reconozcan las licencias expedidas en otro Estado miembro. Esta medida reviste una importancia especial en el caso de las licencias de pilotos y de controladores del tráfico aéreo, profesionales que a menudo escasean a nivel local o regional. Posteriormente la Comunidad hará frente a la necesidad de armonizar los requisitos de las licencias y de los programas de formación.

Los requisitos de navegabilidad constituyen otro importante apartado de esta categoría de medidas. La Comisión tiene intención de proponer disposiciones legales que transformarán el importante trabajo realizado por organismos internacionales especializados en normas comunitarias que garanticen una interpretación común y coherente, facilitando así el libre intercambio de aeronaves, partes y piezas, así como el trabajo de mantenimiento y la formación.

En otros campos donde no existen normas internacionales, la Comisión piensa elaborarlas y proponerlas al Consejo.

La limitación del tiempo de vuelo es un aspecto en el que existen grandes diferencias entre las reglamentaciones de los Estados miembros en materia de obligaciones y tiempo de descanso de las tripulaciones. El hecho de que varios reglamentos nacionales tengan por objeto aspectos y factores cuya definición difiere de un Estado miembro a otro dificulta incluso la comparación de las normas pertinentes.

Las consecuencias obvias de estas disparidades entre los reglamentos nacionales sobre los niveles de seguridad y la competitividad de las compañías aéreas han llevado a la Comisión a la conclusión de que es preciso intervenir con urgencia en este campo.

La Comisión ya ha propuesto, y el Consejo ha adoptado, un código obligatorio de conducta en los sistemas informatizados de reserva (SIR) utilizados en los servicios regulares de pasajeros, que deberá redundar en beneficio de los consumidores al asegurar a las compañías aéreas que operan en la Comunidad condiciones igualitarias y equitativas. El Consejo también ha invitado a la Comisión a examinar en detalle la situación de los SIR utilizados en servicios no regulares y en servicios de carga, y a presentar antes del 31 de diciembre de 1990 cuantas propuestas sean necesarias para sujetar estos sistemas a un régimen análogo.

El consumidor también se beneficiará de una serie de propuestas que la Comisión está elaborando para contar con unas normas comunes mínimas en materia de indemnización por denegación de embarque. La necesidad de una intervención de la Comunidad en este campo se justifica por la gran

diversidad de respuestas de las compañías aéreas en el caso de vuelos para los que se ha vendido un número excesivo de billetes y por la falta de transparencia en punto a los derechos de los pasajeros a quienes se deniega el embarque. Además, el uso creciente de billetes no del todo flexibles ha generado problemas adicionales que deben resolverse con el establecimiento de criterios comunes claros sobre las prácticas de embarque y el monto de la indemnización.

Un aspecto cada vez más preocupante y que requiere una intervención urgente por parte de la Comunidad es la congestión del espacio aéreo, causante de molestias para los pasajeros, de costes adicionales innecesarios para las compañías aéreas, del atestamiento de los aeropuertos y del deterioro de las condiciones de trabajo y del estado de ánimo de los controladores del tráfico aéreo, a más de constituir una amenaza para la seguridad aérea⁽¹⁾. La Comisión ya ha propuesto una primera serie de medidas en este campo⁽¹⁾, aún en poder del Consejo, que en su reunión de 5 de junio de 1989 solamente adoptó una Resolución a este respecto. La Comisión insta, por consiguiente, al Consejo a que apruebe urgentemente sus propuestas. Pero es necesario hacer algo más. Los problemas de capacidad no se van a acabar de la noche a la mañana, sobre todo en los aeropuertos, y es necesario estudiar en qué medida pueden contribuir los derechos de aterrizaje y las tasas de aeropuerto a aliviar la congestión. Es preciso, pues, garantizar que las compañías aéreas y los consumidores reciban un trato justo. La Comisión pretende, pues, examinar lo antes posible una propuesta de un código de conducta en la asignación de periodos horarios en los aeropuertos, cuya finalidad será evitar discriminaciones contra compañías aéreas y/o el despilfarro de recursos escasos.

La Comisión también está llevando a cabo un estudio de los aeropuertos, de su capacidad y de la planificación de su infraestructura, con especial referencia a la realización del mercado interior. Los resultados de este estudio estarán disponibles a finales de este año. La Comisión examinará con regularidad el problema de la congestión y, como se hace constar en la susodicha Resolución, adoptará las medidas necesarias para coordinar la labor de distintas organizaciones en la búsqueda de soluciones al problema de la congestión del espacio aéreo.

La Comisión también piensa intervenir en un futuro inmediato, sobre la base del artículo 93.1 del Tratado CEE, en el régimen de ayudas estatales de que disfrutaban determinadas compañías aéreas comunitarias. Se ha tomado esta decisión tras un examen de la situación, de acuerdo con las normas sobre ayudas estatales del Tratado CEE y con las directrices marcadas en la Comunicación nº 2. La Comisión considera que es necesario intervenir en este terreno puesto que, de no aplicarse debidamente las normas sobre ayudas estatales al transporte aéreo, todo incremento de la competencia entre las compañías aéreas podría financiarse con estas subvenciones, socavando así el proceso de liberalización.

(1) COM(88) 577 final.

5. POLÍTICA EXTERIOR

La elaboración de una política común del transporte aéreo en la Comunidad tiene, naturalmente, importantes repercusiones en las relaciones entre los Estados miembros ⁽¹⁾ y terceros países. En su declaración "Europa, interlocutor mundial", la Comisión subraya

- la necesidad de basar las relaciones entre la Comunidad y terceros países en el principio de reciprocidad (reciprocidad definida como garantía de equivalencia, o cuando menos de no discriminación),

y

- las posibles escapatorias que pueden ofrecer los acuerdos bilaterales de transporte entre Estados miembros y terceros países en el contexto de un mercado único que garantice la libre prestación de servicios.

Es preciso analizar pormenorizadamente todas las implicaciones de estas observaciones en el sector de la aviación civil. La elaboración de una política común del transporte aéreo y la realización del mercado interior deben resultar en que la Comunidad sea considerada como una totalidad o, en otras palabras, como una zona de cabotaje. También es cierto en muchos casos que las concesiones, negociadas colectivamente, pueden proporcionar a la Comunidad ganancias mayores que la suma de los beneficios obtenidos por los Estados miembros. La Comisión estima que las concesiones actuales a terceros países en materia de quinta libertad entre los Estados miembros (cabotaje comunitario) no reciben en contrapartida ventajas similares para las compañías aéreas comunitarias en el extranjero.

La Comisión estudiará con detalle los casos en que sea legal y comercialmente conveniente negociar como Comunidad con terceros países y solicitará al Consejo que adopte una Directiva relativa a un mandato de negociación en estos casos. La Comisión tomará medidas para proceder a un rápido examen de este asunto. En primer lugar, solicitará al Consejo que considere las negociaciones con los países de la EFTA y apruebe una mejora del procedimiento de consulta vigente en negociaciones con terceros países, de suerte que la Comisión reciba una notificación previa de las consultas conducentes a la celebración de acuerdos bilaterales con terceros países.

A raíz de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea en el asunto Ahmed Saaed, parece conveniente incluir las tarifas nacionales y de terceros países en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre tarifas. La Comisión está preparando una propuesta sobre los aspectos de competencia.

Otro campo en el que la Comisión propone una intervención específica en relación con terceros países es la reglamentación del acceso al mercado, por la cual las compañías aéreas comunitarias tienen derecho a prestar un servicio de quinta libertad entre un Estado miembro distinto del Estado en que estén registradas y un tercer país, siempre que este último haya autorizado el servicio (véase el apartado 2.5).

(1) -----

6. LA PROPIEDAD COMUNITARIA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

La Comisión ha emprendido una clarificación de las obligaciones de los Estados miembros en materia de restricciones a la propiedad y al control extranjeros de las compañías aéreas comunitarias. El objetivo de esta iniciativa consiste en garantizar un respeto absoluto a las disposiciones del Tratado relativas a la libre circulación de personas y de capitales y al derecho de establecimiento.

7. CONCLUSIONES

En la presente Comunicación la Comisión ha procurado exponer los argumentos de sus propuestas, que considera razonables y equilibradas, así como el contexto general de una política comunitaria del transporte aéreo y las medidas complementarias que piensa proponer al Consejo o que está considerando en la actualidad.

La Comisión propone, en consecuencia, al Consejo que adopte los reglamentos de los Anexos I, II y III.

Propuesta de
REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO
sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares

* *

*

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽³⁾,

Considerando que es importante adoptar medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un periodo que terminará el 31 de diciembre de 1992, como dispone el artículo 8A del Tratado; que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que estará garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que la Directiva 87/601/CEE del Consejo (4), constituyó un primer paso hacia la liberalización de las tarifas aéreas, necesario para la realización del mercado interior en el sector del transporte aéreo; que el Consejo acordó adoptar nuevas medidas de liberalización al término de un periodo inicial de tres años;

Considerando que un sistema de desaprobación doble de las tarifas aéreas representa un avance importante en esta liberalización progresiva;

Considerando que es conveniente establecer criterios claros con arreglo a los cuales las autoridades de los Estados miembros deban considerar las tarifas aéreas propuestas;

Considerando que algunos de estos criterios deberán aplicarse no sólo a las tarifas de rutas intracomunitarias, sino también a las tarifas de rutas que se inicien y concluyan en la Comunidad;

Considerando que conviene prever un procedimiento por el cual los Estados miembros puedan solicitar a la Comisión su dictamen sobre la conformidad de una tarifa aérea propuesta con los criterios establecidos;

(1)

(2)

(3)

(4) DO n° L 374 de 31.12.1987, p. 12

Considerando que la Comisión debe estar facultada para suspender la aplicación de tarifas aéreas excesivamente altas o excesivamente bajas;

Considerando que los Estados miembros, de acuerdo con las disposiciones del Tratado, no podrán aprobar tarifas que sean contrarias a las reglas de competencia:

Considerando que el presente Reglamento sustituye a la Directiva 87/601/CEE; que por consiguiente, debe derogarse dicha Directiva,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO,

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a los criterios y procedimientos para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares en rutas intracomunitarias y entre la Comunidad y terceros países.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) tarifas de servicio aéreo regular, los precios que deban pagarse en la moneda nacional correspondiente por el transporte de pasajeros y de equipaje en servicios aéreos regulares, así como las condiciones bajo las que se apliquen estos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y a otros servicios auxiliares;
- b) servicio aéreo regular, una serie de vuelos, reuniendo cada uno de ellos las características siguientes:
 - i) que se realice, a cambio de una remuneración, con una aeronave destinada al transporte de pasajeros o de pasajeros y de carga y/o correo, de manera que en cada vuelo haya plazas disponibles para su adquisición por el público (sea directamente a la compañía aérea, sea a sus agentes autorizados);
 - ii) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más puntos:
 - 1) bien de acuerdo con un horario publicado,
 - 2) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;
- c) vuelo, la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado.
- d) compañía aérea, toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia válida para la explotación de servicios aéreos regulares;
- e) compañía aérea comunitaria,
 - i) toda compañía aérea que tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y cuya participación mayoritaria esté en manos de nacionales de los Estados miembros y/o de los Estados miembros, y que esté efectivamente controlada por dichos nacionales o Estados,

o

ii) toda compañía aérea que, aunque no responda a la definición contemplada en el inciso (i), en la fecha de adopción del presente Reglamento:

- 1) bien tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y haya prestado servicios aéreos regulares o no regulares en la Comunidad durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento,
- 2) bien haya prestado servicios aéreos regulares entre Estados miembros con arreglo a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento.

En el Anexo figuran las compañías aéreas que cumplen los criterios citados.

f) derecho de tráfico de tercera libertad, el derecho de una compañía aérea establecida en un Estado a desembarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo embarcados en el Estado en el que esté registrada;

derecho de tráfico de cuarta libertad, el derecho de una compañía aérea establecida en un Estado a embarcar en el territorio de otro Estado pasajeros, carga y correo para su desembarco en el Estado en el que esté registrada;

g) Estados interesados, los Estados miembros entre los cuales se preste el servicio aéreo regular;

CRITERIOS

Artículo 3

1. Los Estados miembros aprobarán las tarifas aéreas regulares de las compañías aéreas comunitarias cuando guarden una relación razonable con los costes globales a largo plazo de la compañía aérea solicitante, incluida la necesidad de obtener un rendimiento satisfactorio del capital y de contar con un margen de gasto adecuado para garantizar un nivel técnico y de seguridad idóneo.
2. Al aprobar tarifas aéreas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros tendrán en cuenta las necesidades de los consumidores y la situación de la competencia en el mercado.
3. El hecho de que una tarifa aérea propuesta sea inferior a la ofrecida por otra compañía aérea que opere en la misma ruta no será motivo suficiente para denegar la aprobación.

4. Los Estados miembros examinarán, en particular, con detalle toda tarifa aérea propuesta que sea un 20% superior o inferior a la tarifa aérea correspondiente, en vigor durante la temporada anterior. Todo Estado miembro podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 5 respecto de una tarifa aérea intracomunitaria.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 5, todo Estado miembro autorizará a cualquier compañía aérea comunitaria que preste un servicio aéreo regular directo o indirecto en la Comunidad a que iguale, con la debida notificación a los Estados interesados, su tarifa a una tarifa aérea ya aprobada entre las dos mismas ciudades. Esta disposición no se aplicará a los servicios indirectos que sobrepasen en más de un 20% la distancia cubierta por el servicio directo más corto.
6. Sólo las compañías aéreas comunitarias tendrán derecho a fijar tarifas aéreas más bajas de las existentes en rutas intracomunitarias.

PROCEDIMIENTOS

Artículo 4

1. Las tarifas de servicios aéreos regulares estarán supeditadas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas del Estado o Estados interesados. A tal fin, las compañías aéreas presentarán sus tarifas en la forma prescrita por dichas autoridades.
2. Las autoridades aeronáuticas no exigirán a las compañías aéreas que presenten sus tarifas de rutas intracomunitarias con más de 60 días de antelación sobre la fecha de su entrada en vigor.
3. Toda tarifa de una ruta intracomunitaria se considerará aprobada, salvo que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de su presentación, ambas autoridades notifiquen por escrito su desaprobación a la compañía aérea solicitante, exponiendo sus motivos. Las autoridades deberán asimismo informarse mutuamente.
4. Una vez aprobada, toda tarifa aérea de una ruta intracomunitaria se mantendrá en vigor hasta que expire o sea sustituida. No obstante, podrá prolongarse su vigencia a partir de la fecha inicial de vencimiento por un periodo no superior a 12 meses.

Artículo 5

1. Todo Estado miembro interesado o toda compañía aérea que opere en la misma ruta podrán solicitar a la Comisión que dictamine si una tarifa aérea de servicio regular es conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3. La Comisión informará inmediatamente al otro Estado miembro interesado y a la compañía aérea afectada y les invitará a presentar sus observaciones.
2. La Comisión emitirá su dictamen en un plazo de 2 meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. Este plazo podrá prolongarse cuanto sea necesario con objeto de recabar información suficiente de la compañía aérea solicitante. Durante el examen de la solicitud y hasta siete días después de su conclusión, la Comisión podrá suspender la aplicación de una tarifa aérea que sea un 20% superior o inferior a la tarifa correspondiente en vigor durante la temporada anterior.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 6

La Comisión consultará, al menos una vez al año, a los representantes de las organizaciones de usuarios del transporte aéreo de la Comunidad sobre las tarifas aéreas de servicios regulares y asuntos conexos, para lo cual facilitará la debida información a los participantes.

Artículo 7

Para el cumplimiento de las obligaciones que le asigna el presente Reglamento, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros y de las compañías aéreas afectadas.

Artículo 8

1. La Comisión a más tardar el 1 de octubre de 1992 y, en adelante, cada dos años, publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo relativo a la recogida de la información necesaria para la redacción del informe a que se refiere el apartado 1.
3. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 9

Cuando un Estado miembro celebre un Acuerdo con uno o más terceros países que contenga disposiciones incompatibles con el presente Reglamento, deberá adoptar a la mayor brevedad las medidas oportunas para eliminar tales incompatibilidades. Hasta el momento en que se eliminen las incompatibilidades, el presente Reglamento no afectará a los derechos y obligaciones para con terceros países que resulten de dicho Acuerdo.

Artículo 10

Queda derogada la Directiva 87/601/CEE.

Artículo 11

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1991.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

ANEXO

Compañías aéreas a que se refiere el inciso ii) de la letra e) del artículo 2.

En tanto en cuanto estén reconocidas como compañías nacionales por el Estado miembro que les conceda este reconocimiento en la fecha de adopción del presente Reglamento, las compañías aéreas siguientes cumplirán los criterios enunciados en el inciso ii) de la letra e) del artículo 2:

- Scandinavian Airlines System,
- Britannia Airways,
- Monarch Airlines.

REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO .

relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de
servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la
distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías
aéreas en servicios aéreos regulares entre
Estados miembros

* *

*

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que es importante adoptar medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un periodo que terminará el 31 de diciembre de 1992, como dispone el artículo 8A del Tratado; que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que estará garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que la Decisión 87/602/CEE del Consejo ⁽⁴⁾, constituyó un primer paso hacia la liberalización de la distribución de la capacidad de pasajeros y del acceso al mercado, necesaria para la realización del mercado interior en el sector del transporte aéreo; que el Consejo acordó adoptar nuevas medidas de liberalización al término de un periodo inicial de tres años;

Considerando que, con objeto de ofrecer mejores posibilidades a las compañías aéreas, es conveniente adoptar una serie de medidas respecto a las relaciones entre los Estados de registro y las compañías aéreas establecidas en su territorio;

Considerando que un mayor acceso al mercado estimulará el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y redundará en una mejora de los servicios para los usuarios; que, por consiguiente, es necesario introducir disposiciones más liberales relativas a la designación múltiple y a los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, y adoptar las primeras disposiciones en materia de cabotaje;

Considerando que, habida cuenta de la infraestructura aeroportuaria, las ayudas a la navegación y la falta de periodos horarios, es necesario prever determinadas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico;

(1)

(2)

(3)

(4) DO n^o L 374, de 31.12.1987, p. 19

Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, por medio de una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países, un régimen que refuerza la cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que este régimen todavía no ha sido puesto en aplicación;

Considerando que el desarrollo del régimen de tráfico aéreo en las islas griegas es en la actualidad insuficiente y que por esta razón debe eximirse temporalmente de la aplicación del presente Reglamento a los aeropuertos situados en dichas islas;

Considerando que las normas bilaterales relativas a las cuotas de capacidad no son compatibles con los principios del mercado interior, que deberá completarse en 1993 en el sector del transporte aéreo; que, por consiguiente, deben reducirse gradualmente las restricciones bilaterales;

Considerando que es especialmente importante fomentar el desarrollo de los servicios aéreos interregionales, a fin de ampliar la red comunitaria y contribuir a resolver el problema de la congestión en algunos grandes aeropuertos; que, en consecuencia, es conveniente contar con normas más liberales respecto a la distribución de la capacidad de estos servicios;

Considerando que, habida cuenta de la situación de competencia del mercado, deben adoptarse disposiciones para impedir que las compañías aéreas sufran efectos económicos injustificados;

Considerando que el presente Reglamento sustituye a la Directiva 83/416/CEE del Consejo (5), cuya última modificación la constituye la Directiva 89/.../CEE (6), y a la Decisión 87/602/CEE; que, en consecuencia, es necesario derogar dicha Directiva y dicha Decisión,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

1. El presente Reglamento se aplicará al:
 - a) acceso de las compañías aéreas comunitarias al mercado;
 - b) distribución de la capacidad de pasajeros entre la(s) compañía(s) aérea(s) establecida(s) en un Estado miembro y la(s) compañía(s) aérea(s) establecidas en otro Estado miembro en los servicios aéreos regulares entre estos Estados.
2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas de España y del Reino Unido en su controversia sobre la soberanía del territorio en el que se halla ubicado el aeropuerto.
3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará en suspenso hasta que sea puesto en aplicación el régimen propuesto en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán a este respecto al Consejo en tal momento. Durante esta suspensión, las disposiciones de la Directiva 83/416/CEE, en la redacción dada a la misma por la Directiva 86/216/CEE (7) serán de aplicación a los servicios aéreos regulares con destino y origen en Gibraltar.

(5) DO n° L 237, de 26.8.1983, p. 19

(6) DO n° L , de 1989, p.

(7) DO n° L 152, de 6.6.1986, p. 74

4. Se exime de la aplicación del presente Reglamento, hasta el 1 de julio de 1993, a los aeropuertos de las islas griegas. Salvo decisión en contrario por parte del Consejo, a propuesta de la Comisión, esta exención se prorrogará por un nuevo periodo de cinco años y podrá prorrogarse por otros cinco años más.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) compañía aérea, toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia válida para la explotación de servicios aéreos regulares;

- b) derecho de tráfico de tercera libertad, el derecho de una compañía aérea establecida en un Estado a desembarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo embarcados en el Estado en el que esté registrada;

derecho de tráfico de cuarta libertad, el derecho de una compañía aérea establecida en un Estado a embarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo para su desembarco en el Estado en el que esté registrada;

derecho de tráfico de quinta libertad, el derecho de una compañía aérea a realizar transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo entre dos Estados distintos del Estado en el que esté registrada;

cabotaje, el derecho de una compañía aérea a realizar transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo entre dos puntos de un Estado miembro distinto del Estado en el que esté registrada;

- c) Estados interesados, los Estados entre los que se preste el servicio aéreo regular en cuestión;

- d) Estado de registro, el Estado miembro en el que esté registrada la compañía aérea comunitaria;

- e) compañía aérea comunitaria:

- i) toda compañía aérea que tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad, y cuya participación mayoritaria esté en manos de nacionales de los Estados miembros y/o de los Estados miembros, y que esté efectivamente controlada por dichos nacionales o Estados,

o

- ii) toda compañía aérea que, aunque no responda a la definición contemplada en el inciso i), en la fecha de adopción del presente Reglamento:

- 1) bien tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y haya prestado servicios aéreos regulares o no regulares en la Comunidad durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento;
- 2) bien haya prestado servicios aéreos regulares entre Estados miembros con arreglo a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento

En el Anexo I figuran las compañías aéreas que cumplen los criterios citados.

- f) servicio aéreo regular, una serie de vuelos, reuniendo cada uno de ellos las características siguientes:

- i) que se realice, a cambio de una remuneración, con aeronaves destinadas al transporte de pasajeros o de pasajeros y de carga y/o correo, de manera que en cada vuelo haya asientos disponibles para su adquisición por el público (sea directamente a la compañía aérea, sea a sus agentes autorizados);
- ii) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más puntos:
 - 1) bien de acuerdo con un horario publicado;
 - 2) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;
- g) vuelo, la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;
- h) designación múltiple en régimen de país a país, la designación por parte del Estado de registro de dos o más de las compañías aéreas establecidas en su territorio para que presten servicios aéreos regulares entre su territorio y el de otro Estado miembro;
- i) designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad, la designación por parte del Estado de registro de dos o más de las compañías aéreas establecidas en su territorio para que presten un servicio aéreo regular entre un aeropuerto o un sistema aeroportuario ubicado en su territorio y un aeropuerto o un sistema aeroportuario ubicado en el territorio de otro Estado miembro;
- j) aeropuerto regional, todos los aeropuertos distintos de los que figuran en la lista del Anexo II como aeropuerto de primera categoría;
- k) sistema aeroportuario, grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a una misma ciudad;
- l) capacidad, el número de asientos ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un periodo determinado;
- m) cuota de capacidad, la parte correspondiente a un Estado miembro, expresada como un porcentaje de la capacidad total calculada con arreglo al artículo 12, en una relación bilateral con otro Estado miembro;

Relaciones entre los Estados de registro y sus compañías aéreas

Artículo 3

1. Los Estados miembros concederán, de manera no discriminatoria, una licencia de explotación a las compañías aéreas establecidas en su territorio que cumplan una serie de requisitos, incluidas unas normas técnicas y económicas. Todo Estado miembro que no haya definido estos requisitos lo hará en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. Los Estados miembros publicarán estos requisitos y los comunicarán inmediatamente a la Comisión.

2. (a) El Estado de registro autorizará de manera no discriminatoria a las compañías aéreas comunitarias que lo soliciten, que estén establecidas en su territorio y que cumplan los requisitos a que se refiere el apartado 1, a prestar servicios aéreos intracomunitarios.
- (b) El Estado de registro podrá denegar o condicionar su autorización si el servicio solicitado no es viable económicamente. Todos los Estados miembros publicarán los criterios que utilicen para evaluar la viabilidad económica y los comunicarán inmediatamente a la Comisión.
3. Toda decisión de denegar una licencia o una autorización o de supeditarla a condiciones deberá motivarse por escrito.

Relaciones entre el Estado de destino y las compañías aéreas comunitarias

Artículo 4

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, todo Estado miembro de destino autorizará a las compañías aéreas comunitarias que, de acuerdo con el artículo 3, hayan recibido la correspondiente autorización de su Estado de registro a:
 - prestar servicios aéreos de tercera y cuarta libertad;
 - combinar estos servicios aéreos en los aeropuertos o sistemas aeroportuarios ubicados en su Estado de registro. Los servicios combinados directamente podrán tener el mismo número de vuelo.
2. El Estado miembro que autorice a una compañía aérea establecida en su territorio a prestar un servicio en una ruta nueva entre aeropuertos regionales, con aeronaves de una capacidad no superior a 100 asientos, no estará obligado a autorizar un servicio aéreo recíproco para su explotación con aeronaves de una capacidad superior a 100 asientos durante un periodo de 3 años a partir de la fecha de la autorización.

Derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad

Artículo 5

Existirán derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre los aeropuertos o los sistemas aeroportuarios de un Estado miembro y los aeropuertos o los sistemas aeroportuarios de otro Estado miembro cuando estos aeropuertos o sistemas aeroportuarios estén abiertos a servicios aéreos intracomunitarios.

Designación múltiple

Artículo 6

1. Todo Estado miembro de destino aceptará la designación múltiple en régimen de país a país.
2. Aceptará también la designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad:
 - a partir del 1 de enero de 1991, en las rutas en las que se hayan transportado más de 140.000 pasajeros durante el año precedente o en las que se realicen más de 800 vuelos de ida y vuelta al año;

- a partir del 1 de enero de 1992, en las rutas en las que se hayan transportado más de 100.000 pasajeros en el transcurso del año anterior o en las que se realicen más de 600 vuelos de ida y vuelta al año.

Combinación de puntos

Artículo 7

Al prestar servicios aéreos regulares con destino u origen en dos o más puntos de otro u otros Estados miembros distintos de su Estado de registro, toda compañía aérea comunitaria recibirá autorización de los Estados interesados para combinar servicios aéreos regulares. Los derechos de tráfico entre los puntos combinados podrán ejercerse de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8 y 9.

Derechos de quinta libertad

Artículo 8

1. Las compañías aéreas comunitarias estarán autorizadas a ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos combinados de dos Estados miembros diferentes bajo las condiciones siguientes:
 - (a) los derechos de tráfico se ejercerán en los servicios que constituyan una extensión de un servicio con origen en su Estado de registro o la fase preliminar de un servicio con destino en su Estado de registro;
 - (b) las compañías aéreas no podrán utilizar más del 50% de su capacidad de asientos anual en ese servicio para el transporte de pasajeros de quinta libertad. Esta limitación no se aplicará a las aeronaves con una capacidad no superior a 100 asientos.
2. Los Estados miembros no se opondrán a que las compañías aéreas comunitarias presten un servicio aéreo regular de quinta libertad entre un aeropuerto comunitario y un aeropuerto de un tercer país, siempre que las autoridades de este tercer país hayan autorizado el servicio en cuestión.
3. Las compañías aéreas podrán utilizar en el servicio de quinta libertad una aeronave distinta, pero no mayor, de la que utilicen en el servicio de tercera y cuarta libertad, del cual el de quinta libertad constituya una extensión o una fase preliminar.

Cabotaje

Artículo 9

Las compañías aéreas comunitarias estarán autorizadas a ejercer los derechos de cabotaje entre puntos combinados del mismo Estado miembro bajo las condiciones siguientes:

- (a) los derechos de cabotaje se ejercerán en un servicio aéreo que constituya una extensión de un servicio aéreo con origen en su Estado de registro o la fase preliminar de un servicio aéreo con destino en su Estado de registro;
- (b) el cabotaje se realizará entre dos aeropuertos, de los cuales uno, como mínimo, sea de categoría regional.

- (c) las compañías aéreas no podrán utilizar más del 30% de su capacidad de asientos anual en ese servicio para el transporte de pasajeros en régimen de cabotaje.

Condiciones para el ejercicio de los derechos de tráfico

Artículo 10

El presente Reglamento no afectará al derecho de un Estado miembro a regular de manera no discriminatoria la distribución del tráfico entre los aeropuertos en el interior de un sistema aeroportuario.

Artículo 11

1. El ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas nacionales, regionales o locales relativas a la protección del medio ambiente, las condiciones sociales y la seguridad y, en particular, a las condiciones siguientes:
 - (a) el aeropuerto o el sistema aeroportuario deberá poseer una infraestructura suficiente para acoger el servicio;
 - (b) las ayudas a la navegación serán suficientes para acoger el servicio;
 - (c) habrá periodos horarios disponibles;
 - (d) el servicio cumplirá los criterios operativos publicados, de ámbito nacional, regional o local.
2. Cuando no se cumplan las condiciones previstas en el apartado 1, los Estados miembros podrán, de manera no discriminatoria, supeditar, limitar o denegar el ejercicio de estos derechos de tráfico. Antes de adoptar esta medida, informarán a la Comisión y le suministrarán todos los datos necesarios. La Comisión examinará la situación y decidirá en un plazo de 2 meses si el Estado miembro puede adoptar tal medida.

Cuotas de capacidad

Artículo 12

1. A partir del 1 de octubre de 1990, todo Estado miembro permitirá que toda compañía aérea que ejerza derechos de tercera y cuarta libertad y esté autorizada por los Estados interesados, en virtud del presente Reglamento o de acuerdos más flexibles vigentes entre ellos, a explotar las rutas entre sus respectivos territorios, a aumentar su capacidad, a condición de que la cuota de capacidad resultante no supere los límites de 67,5% - 32,5%.
2. A partir del 1 de abril de 1992 se elevarán a 75% - 25% los límites dentro de los cuales un Estado miembro autorizará a otro Estado miembro un aumento de su cuota de capacidad.
3. Los apartados 1 y 2 no se aplicarán ni a los servicios entre un aeropuerto de los que figuran en el Anexo II y un aeropuerto regional prestados con aeronaves con una capacidad no superior a 100 asientos, ni a los servicios entre aeropuertos regionales, independientemente de la capacidad de la aeronave.

4. En la aplicación de las disposiciones de los apartados 1 y 2, no se tendrán en cuenta las reducciones unilaterales de capacidad. En tales casos, la base para el cálculo de las cuotas de capacidad será la capacidad ofrecida durante las correspondientes temporadas precedentes por las compañías aéreas del Estado miembro que hayan reducido su capacidad.
5. Con independencia de la aplicación de los apartados 1 y 2, todo Estado miembro deberá permitir a otro Estado miembro que aumente su cuota de capacidad hasta un 5% sobre el nivel de capacidad de la correspondiente temporada precedente.

Artículo 13

1. A instancia de cualquier Estado miembro en el que la aplicación de las disposiciones de los apartados 1 y 2 del artículo 12 haya supuesto un grave perjuicio económico para la(s) compañía(s) aérea(s) establecida(s) en su territorio, la Comisión examinará las circunstancias y, sobre la base de todos los factores pertinentes, incluida la situación del mercado, la situación financiera de la(s) compañía(s) aérea(s) interesada(s) y la utilización de su capacidad, decidirá si la distribución de la capacidad en las rutas con destino u origen en ese Estado deberá establecerse por un periodo limitado.
2. La Comisión comunicará su Decisión al Consejo y a los Estados miembros. Todo Estado miembro podrá someter la Decisión de la Comisión al Consejo en un plazo de un mes. El Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada, podrá adoptar una Decisión distinta en un plazo de un mes.

Disposiciones generales

Artículo 14

1. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros celebrar o mantener vigentes, entre sí, Acuerdos más flexibles que las disposiciones de los artículos 2, 6, 8, 9 y 12.
2. No podrán invocarse las disposiciones del presente Reglamento para hacer más restrictivos los Acuerdos existentes en materia de capacidad o de acceso al mercado.

Artículo 15

1. La Comisión publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento cada dos años, y por primera vez, a más tardar, el 1 de junio de 1992.
2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo relativo a la recogida de la información necesaria para la redacción del informe a que se refiere el apartado 1.
3. La información confidencial que se obtenga en el marco de la aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 16

El Consejo decidirá acerca de la revisión del presente Reglamento, a más tardar el 31 de diciembre de 1992, sobre la base de una propuesta que la Comisión deberá presentar, a más tardar, el 1 de junio de 1992.

Artículo 17

1. Queda derogada la Decisión 87/692/CEE.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 1, queda derogada la Directiva 83/416/CEE.

Artículo 18 .

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de octubre de 1990.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo,
El Presidente

ANEXO

Compañías aéreas a que se refiere el inciso ii) de la letra e) del artículo 2.

En tanto en cuanto estén reconocidas como compañías nacionales por el Estado miembro que les conceda este reconocimiento en la fecha de adopción del presente Reglamento, las compañías aéreas siguientes cumplirán los criterios enunciados en el inciso ii) de la letra e) del artículo 2:

- **Scandinavian Airlines System,**
- **Britannia Airways,**
- **Monarch Airlines.**

ANEXO IILista de aeropuertos de primera categoría

1ª Categoría	BELGICA :	Bruselas-Zaventem
	DINAMARCA :	Copenhague-Kastrup/Roskilde
	ALEMANIA :	Frankfurt-Rhein-Main; Düsseldorf-Lohausen, Munich-Riem
	ESPAÑA :	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Málaga Las Palmas
	GRECIA :	Atenas-Hellinikon, Salónica-Micra
	FRANCIA :	París-Charles de Gaulle/Orly
	IRLANDA :	Dublín
	ITALIA :	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milán-Linate/Malpensa
	PAISES BAJOS :	Amsterdam-Schiphol
	PORTUGAL :	Lisboa, Faro
	REINO UNIDO :	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton

Propuesta de
REGLAMENTO (CEE) DEL CONSEJO
por el que se modifica el Reglamento (CEE) N^o 3976/87
relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85
del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas
concertadas en el sector del transporte aéreo

* *

*

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 87,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que en virtud del Reglamento (CEE) n^o 3976/87 del Consejo (1), la Comisión está facultada para establecer mediante Reglamento que las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 no se aplicarán a determinadas categorías de acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y prácticas concertadas;

Considerando que las mencionadas exenciones por categorías se concedieron por un periodo de tiempo limitado, que expira el 31 de enero de 1991, durante el cual las compañías aéreas pueden adaptarse a condiciones más competitivas, resultantes de los cambios introducidos en la regulación aplicable al transporte aéreo internacional intracomunitario;

(1) DO n^o L 374, de 31.12.1987, p. 9

Considerando que la prolongación de las exenciones por categorías después de dicha fecha está justificada por las nuevas medidas de liberalización del sector del transporte aéreo adoptadas por la Comunidad; que la Comisión, en estrecha colaboración con los Estados miembros, debe definir el alcance de las mencionadas exenciones y las condiciones de las mismas, teniendo en cuenta los cambios producidos en el campo de la competencia desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3976/87,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 3976/87 quedará modificado como sigue :

1. El apartado 2 del artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente :

"2. La Comisión podrá adoptar en particular tales Reglamentos respecto a acuerdos, decisiones o prácticas concertadas que tengan por objeto alguno de los siguientes:

- la planificación y coordinación conjunta de la capacidad que deba proporcionarse en los servicios aéreos regulares;
- consultas para la preparación conjunta de propuestas sobre tarifas, precios y condiciones para el transporte de pasajeros y equipaje en servicios regulares;
- la asignación de períodos horarios en los aeropuertos y la fijación de horarios en los aeropuertos;
- la adquisición, desarrollo y explotación conjunta de sistemas informatizados de reserva relacionados con los horarios, las reservas y la emisión de billetes por parte de empresas de transporte aéreo;
- los servicios de tierra técnicos y operacionales en aeropuertos, tales como el remolque de aviones, el abastecimiento de combustible, la limpieza y la seguridad;
- hacerse cargo de pasajeros, correo, equipajes y carga en los aeropuertos;
- los servicios de manutención durante el vuelo."

2. El artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente :

"Artículo 3

1. Cualquier Reglamento adoptado en virtud del artículo 2 lo será por un período determinado.

2. Podrá ser derogado o modificado cuando las circunstancias varíen respecto de un elemento que haya sido considerado esencial para adoptarlo; en tal caso, se preverá un período de adaptación para los acuerdos y prácticas concertadas a los que se aplique el Reglamento precedente".

3. Se suprimirá el artículo 8.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 1990.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo

1. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES DECOULANT DE L'APPLICATION DE LA LEGISLATION POUR LES ENTREPRISES

YES - certain procedures and criteria will need to be complied with by airlines e.g. on fares.

2. AVANTAGES POUR L'ENTREPRISE

YES - The market access opportunities should be of particular benefit to small and medium sized airline companies.

3. INCONVENIENTS POUR L'ENTREPRISE
(coût supplémentaires)

- NO

- CONSEQUENCES

4. EFFETS SUR L'EMPLOI

Positive - the further liberalisation of air transport should result in increased demand. Small and medium sized airlines should be able to benefit from this, particularly because of the measures on access to the market which in turn should have positive effects on employment.

5. Y A-T-IL EU CONCERTATION PREALABLE AVEC LES PARTENAIRES SOCIAUX?

YES - Consultation on principles for further liberalisation of air transport was held with airline companies (including non-flag carriers), trade unions and consumers.

AVIS DES PARTENAIRES SOCIAUX -

Favourable view on principle of further liberalisation. Trade union approval conditional on certain harmonisation measures being proposed (these are in hand).

6. Y A-T-IL UNE ALTERNATIVE MOINS CONTRAIGNANTE ?

NO

ISSN 0257-9545

35

COM(89) 373 final

DOCUMENTOS

ES

07 08

Nº de catálogo : CB-CO-89-391-ES-C

ISBN 92-77-52773-0

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo