

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Οκτωβρίου 1992

για την εξέταση, δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου, εφαρμογής του άρθρου 10 παράγραφος 3 του ίδιου κανονισμού σχετικά με την αύξηση της συχνότητας σε υφιστάμενη γραμμή μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξελών

(Τα κείμενα στην αγγλική, γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(92/552/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 10 παράγραφος 4,

τα αιτήματα της βελγικής κυβέρνησης,

την ειδοποίηση προς τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας ότι:

I

(1) Με επιστολές της 27ης και 31ης Αυγούστου και της 2ας Σεπτεμβρίου 1992, οι οποίες αντιστοίχως καταχωρήθηκαν από την Επιτροπή στις 3 και 4 Σεπτεμβρίου 1992, οι βελγικές αρχές, δάσει των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 (που στο εξής αναφέρεται ως ο κανονισμός), ζήτησαν από την Επιτροπή να εξετάσει την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 του ίδιου κανονισμού και ειδικότερα:

α) να αποφασίσει, ότι οι βελγικές αρχές δύνανται να αρνηθούν την αύξηση της συχνότητας των πτήσεων που ζήτησε η British Midland για το δρομολόγιο Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξέλλες — Λονδίνο (Heathrow), εφόσον δεν παρέχεται άδεια στη Sabena να αυξήσει, όπως ζήτησε, τη συχνότητα στην ίδια γραμμή·

για το σκοπό αυτό, να λάβει υπόψη ότι το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού περιλαμβάνει ρήτρα αμοιβαιότητας, η οποία συνεπάγεται κατά μείζοντα λόγο, σε τελεολογική βάση, ότι ένα κράτος μέλος (στην εν λόγω περίπτωση το Βέλγιο) δύναται να λάβει αντίμετρα κατά της εταιρείας που είναι υπαίτια για τη διάκριση (British Midland), και να μην παρέχει την άδεια στον αερομεταφορέα του άλλου κράτους μέλους, να λειτουργήσει τα ζητούμενα συμπληρωματικά δρομολόγια·

β) να αποφανθεί άμεσα ότι οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου παραβαίνουν τον κανονισμό εφόσον αρνούνται να δράσουν δάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3, και κατά συνέπεια να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να επανορθώσει την παράβαση αυτή ή, πιο συγκεκριμένα, να υποχρεώσει τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου να εφαρμόσουν το μέτρο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3·

γ) στην περίπτωση που η Επιτροπή δεν επιτύχει ώστε οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου να εφαρμόσουν το μέτρο αυτό, να επιτρέψει στις βελγικές αρχές να λάβουν το μέτρο που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3, για να περιορισθεί η ζημία και να εξασφαλισθεί η πραγματοποίηση των στόχων του ίδιου άρθρου.

Πέραν των επιστολών αυτών, η Επιτροπή με επιστολές της 8ης και 14ης Σεπτεμβρίου 1992 ενημέρωσε τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με τη θέση των βελγικών αρχών και ζήτησε να της υποβάλουν τα σχόλια τους, ώστε να δύναται η Επιτροπή να λάβει τη ζητούμενη απόφαση, εντός προθεσμίας ενός μηνός όπως προβλέπεται από τον ανωτέρω κανονισμό.

(2) Με επιστολές της 15ης και 18ης Σεπτεμβρίου 1992, τις οποίες καταχώρησε η Επιτροπή στις 16 και 21 Σεπτεμβρίου 1992 αντιστοίχως, η Μόνιμη Αντιπρο-

(1) ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990, σ. 8.

σωπεία του Ηνωμένου Βασιλείου απήντησε στην επιστολή της Επιτροπής. Η θέση των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου δύναται να συνοψισθεί ως εξής:

α) το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού δεν προβλέπει ρήτρα αμοιβαιότητας, βάσει της οποίας συνάγεται ότι ένα κράτος μέλος δύναται να λάβει αντίμετρα κατά αερομεταφορέως ο οποίος έχει άδεια εκμετάλλευσης στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους.

Συνεπώς το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού ερμηνεύεται ως μη επιτρέπον τις βελγικές αρχές να αρνηθούν στην British Midland πρόσβαση, με τον τρόπον με τον οποίο επιδιώκεται.

β) η δράση των βελγικών αρχών είναι, *prima facie*, αντίθετη προς το άρθρο 4 του κανονισμού.

γ) το θέμα κατά πόσον το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να δράσει ώστε να εμποδίσει την British Midland να αυξήσει τα δρομολόγια προς τις Βρυξέλλες, δεν υπάγεται στην αρμοδιότητα της Επιτροπής βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 4.

τα πραγματικά γεγονότα της υπόθεσης, όπως τα παρουσιάζουν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, δεν αποτελούν επιχείρημα για τις βελγικές αρχές ότι δεν εδόθη άδεια στη Sabena να αυξήσει τη συχνότητα στη γραμμή μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξελλών βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3.

δ) επιπλέον, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου υπέβαλαν τον ισχυρισμό κατά τον οποίον ορίζεται ότι η British Midland αναλαμβάνει τη λειτουργία τακτικών αεροπορικών γραμμών στο δρομολόγιο Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξέλλες — Λονδίνο (Heathrow) βάσει της διμερούς συμφωνίας αεροπορικών γραμμών μεταξύ Βελγίου και Ηνωμένου Βασιλείου και όχι βάσει του κανονισμού. Περαιτέρω οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου αναφέρουν ότι, βάσει των όρων του άρθρου 13 παράγραφος 2 του κανονισμού, δεν δύναται να χρησιμοποιηθούν οι διατάξεις του κανονισμού αυτού ώστε να καταστούν περιοριστικότεροι οι διμερείς διακανονισμοί για την πρόσβαση στην αγορά.

(3) Με επιστολή της 1ης Σεπτεμβρίου η British Midland υπέβαλε τα παράπονά της στην Επιτροπή επειδή οι βελγικές αρχές αρνήθηκαν, στις 28 Αυγούστου 1992, να εγκρίνουν τη ζητούμενη αύξηση της συχνότητας ημερησίως συχνότητας. Ωστόσο, την 1η Σεπτεμβρίου 1992, οι βελγικές αρχές ανακάλεσαν την άρνησή τους μέχρι να εκδοθεί η απόφαση της Επιτροπής βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 4 του κανονισμού.

(4) Κατόπιν αιτήματός τους, η Επιτροπή έλαβε στις 23 Σεπτεμβρίου 1992 από το συντονιστή διαθέσιμου χρόνου του Λονδίνου-Heathrow, αντίγραφο της αλληλογραφίας που με τη Sabena όσον αφορά την αύξηση

του διαθέσιμου χρόνου που ζητήθηκε για το Σεπτέμβριο/Οκτώβριο 1992.

II

(5) Βάσει των στοιχείων που παρείχαν τα μέρη, η British Midland και η Sabena πραγματοποιούν έξι και επτά δρομολόγια ημερησίως αντιστοιχώς μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Βρυξελλών. Στις 13 Αυγούστου 1992, οι βελγικές αρχές πληροφορήθηκαν από τον τύπο ότι η British Midland προτίθεται να αυξήσει τη συχνότητά της από έξι σε οκτώ πτήσεις ημερησίως στο προαναφερόμενο δρομολόγιο. Για το σκοπό αυτό, η British Midland σχεδίαζε να χρησιμοποιήσει διαθέσιμους χρόνους στο Λονδίνο (Heathrow) που ήδη διέθετε για άλλες πτήσεις.

(6) Προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι στις 31 Ιουλίου 1992, η British Midland έστειλε τέλεφαξ ζητώντας από τις βελγικές αρχές να αυξήσει την καθημερινή της συχνότητα από το Λονδίνο Heathrow στις Βρυξέλλες. Οι βελγικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν έλαβαν το σημείωμα αυτό και ότι παρέλαβαν αντίγραφο της αρχικής αίτησης στις 20 Αυγούστου. Ωστόσο, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ανέφεραν ότι η British Midland τους έδωσε να καταλάβουν ότι το τέλεφαξ περιείχε «επιθεδίαση διαδικασίας».

(7) Η Sabena επίσης επιθυμούσε να αυξήσει την καθημερινή της συχνότητα στο ίδιο δρομολόγιο, από τις 31 Αυγούστου 1992. Έτσι, στις 11 Αυγούστου, η Sabena ζήτησε από το συντονιστή του αεροδρομίου Heathrow του Λονδίνου να προβλέψει τέσσερις συμπληρωματικούς διαθέσιμους χρόνους ενός επιπλέον δρομολογίου το πρωί και μιας αργά το απόγευμα. Την ίδια ημέρα, ο συντονιστής του διαθέσιμου χρόνου απήντησε ότι δεν μπορούσε να προσφέρει διαθέσιμους χρόνους που να προσεγγίζουν τις απαιτήσεις της Sabena, όμως θα συνέχιζε τις προσπάθειές του και ενδεχομένως θα ήταν σε θέση να προσφέρει διαφορετικούς διαθέσιμους χρόνους. Ωστόσο, παρεδόθη ότι αυτοί δεν προσεγγίζουν τις απαιτήσεις της Sabena.

Σύμφωνα με τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, η Sabena δεν συμμορφώθηκε με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού επειδή, βάσει των καταλλήλων ρυθμίσεων που έχουν δημοσιευθεί για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου και εφαρμόζονται στον αερολιμένα Heathrow του Λονδίνου, η προθεσμία για την αρχική υποβολή αιτήσεων για διαθέσιμους χρόνους της θερικής περιόδου, ήταν η 1η Νοεμβρίου 1991.

Κατόπιν της απάντησης του συντονιστού του Heathrow στη Sabena οι βελγικές αρχές έγραψαν στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, ζητώντας να αρνηθούν την αύξηση της συχνότητας που ζητά η British Midland βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού. Επίσης στην επιστολή αναφέρεται ότι εάν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν αρνηθούν, τότε οι βελγικές αρχές θα αποφασίσουν να αρνηθούν την αύξηση της συχνότητας στην British Midland.

Στις 26 Αυγούστου, οι βελγικές αρχές, επειδή δεν έλαβαν απάντηση στην επιστολή τους της 13ης Αυγούστου, απευθύνθηκαν γραπτώς στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου επιδιώκοντας να πληροφορηθούν σχετικά με την απόφασή τους για την αύξηση των διαθέσιμων χρόνων της British Midland. Την ίδια ημέρα οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου απήντησαν ότι δεν δικαιολογείται η απόρριψη του αιτήματος της British Midland.

- (8) Στις 26 Αυγούστου, ο συντονιστής του αερολιμένα Heathrow του Λονδίνου προσέφερε νέους διαθέσιμους χρόνους για την πτήση αργά το απόγευμα (τρία εναλλακτικά ζεύγη διαθέσιμων χρόνων από τις 31 Αυγούστου και δύο ζεύγη από τις 27 Σεπτεμβρίου). Ο συντονιστής διαθέσιμου χρόνου ανέφερε ότι προσέφερε τους καλύτερους διαθέσιμους χρόνους που υπήρχαν στο Heathrow. Ο συντονιστής δεν ήταν σε θέση να προσφέρει διαθέσιμους χρόνους για το πρωινό δρομολόγιο.

Στις 28 Αυγούστου οι βελγικές αρχές αρνήθηκαν το αίτημα της British Midland να αυξήσει την καθημερινή της συχνότητα. Την ίδια ημέρα, η Sabena ζήτησε από τον συντονιστή διαθέσιμου χρόνου του Heathrow να αποσύρει την αίτησή της από τον κατάλογο αναμονής· ωστόσο, στις 31 Αυγούστου, η Sabena ζήτησε να επαναληφθεί η αρχική της αίτηση. Την 1η Σεπτεμβρίου 1992, οι βελγικές αρχές ανακάλεσαν την άρνησή τους προς την British Midland, μέχρι να εκδοθεί η απόφαση της Επιτροπής βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 4 του κανονισμού.

Στις 7 Σεπτεμβρίου 1992, ο συντονιστής διαθέσιμου χρόνου επιβεβαίωσε ότι διέθετε ακόμη την αρχική αίτηση της Sabena και επανέλαβε την προσφορά την οποία έκανε στις 26 Αυγούστου. Στις 9 Σεπτεμβρίου 1992 η Sabena ζήτησε να κρατήσει αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους ως σημείο εκκίνησης.

Στις 23 Σεπτεμβρίου, ο συντονιστής του Heathrow προσέφερε στη Sabena τέσσερις επιπλέον διαθέσιμους χρόνους για το πρωινό δρομολόγιο, για την περίοδο από 27 Σεπτεμβρίου μέχρι 24 Οκτωβρίου. Σύμφωνα με τον συντονιστή του αεροδρομίου, πρόκειται για τους καλύτερους διαθέσιμους χρόνους στο Heathrow.

III

- (9) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 10 παράγραφος 3 ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ κράτους μέλους και των αερομεταφορέων στους οποίους παρέχει άδεια εκμετάλλευσης. Πράγματι, το άρθρο 10 παράγραφος 3 επιβάλλει μεταξύ άλλων, την υποχρέωση σε ένα κράτος μέλος (Α) να μην επιτέπει σε αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν άδεια εκμετάλλευσης στο έδαφός του, να αυξάνουν τη συχνότητα σε υφιστάμενη γραμμή μεταξύ συγκεκριμένου αεροδρομίου της επικράτειάς του και άλλου κράτους μέλους για το χρόνο κατά τον οποίο ένας αερομεταφορέας που έχει άδεια εκμετάλλευσης από αυτό το άλλο κράτος μέλος

(Β) δεν έχει την άδεια, βάσει των παραγράφων 1 και 2 του ίδιου άρθρου, να αυξήσει τη συχνότητα υφιστάμενης γραμμής στο εν λόγω αεροδρόμιο, μέχρι την έκδοση, από το Συμβούλιο, και τη θέση σε ισχύ κανονισμού περί του κώδικος συμπεριφοράς για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου.

- (10) Αντίθετα το άρθρο 10 παράγραφος 3 δεν προβλέπει ότι ένα κράτος μέλος δύναται να λάβει αντίμετρα έναντι αερομεταφορέα που έχει άδεια εκμετάλλευσης σε άλλο κράτος μέλος (Α), που έχει λάβει έγκριση από τον τελευταίο, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφος 3, να πραγματοποιεί συμπληρωματικά δρομολόγια προς το πρώτο κράτος μέλος (Β). Παρόμοια μονομερής δράση του κράτους μέλους (Β) ως μέτρο αντιποίνων κατά αποφάσεως που έχει λάβει άλλο κράτος μέλος (Α) κατά παράβαση του άρθρου 10 παράγραφος 3, είναι ασυμβίβαστη με την κοινοτική νομοθεσία. Πράγματι στην περίπτωση αυτή, πέραν των τακτικών ενδίκων μέσων που προβλέπονται στην συνθήκη ΕΟΚ, το άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού προβλέπει ιδιαίτερη δράση προς υπεράσπιση των δικαιωμάτων κράτους μέλους, τα οποία έχουν θιγεί κατόπιν μέτρου που θεσπίζει άλλο κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν του άρθρου 10 παράγραφος 2 και 3.

Βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 4 η Επιτροπή έχει την ευθύνη, αφού το ζητήσει ένα κράτος μέλος, να ερευνήσει τη συγκεκριμένη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 παράγραφοι 2 και 3 και να αποφασίσει κατά πόσον το μέτρο του κράτους μέλους παραβαίνει τον κανονισμό και κατά συνέπεια πρέπει να αποσυρθεί. Η απόφαση των βελγικών αρχών της 28ης Αυγούστου 1992, να μην παράσχουν άδεια στην British Midland για την αύξηση της καθημερινής συχνότητας, σαφώς παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού.

IV

- (11) Όντως, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου παρέχουν άδεια στην British Midland να αυξήσει τη συχνότητα της στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξέλλες. Η British Midland χωρίς κανένα πρόβλημα έλαβε τους αναγκαίους διαθέσιμους χρόνους στο αεροδρόμιο των Βρυξελλών για την πραγματοποίηση των επιπλέον πτήσεων, εφόσον δεν παρατηρείται συμφόρηση στον αερολιμένα των Βρυξελλών.

Αφετέρου, η Sabena αφού πληροφορήθηκε ότι δόθηκε η έγκριση στη British Midland, ήθελε να αυξήσει τη συχνότητά της στον ίδιο θαλάμο, στην ίδια γραμμή. Κατά συνέπεια, αφού έλαβε άδεια από τις βελγικές αρχές, η Sabena υπέβαλε αίτηση στο συντονιστή του αεροδρομίου Heathrow του Λονδίνου για τους αναγκαίους διαθέσιμους χρόνους. Το αίτημα αυτό ήταν αναγκαίο επειδή ο αερολιμένας Heathrow του Λονδίνου, λόγω προβλημάτων συμφόρησης, είναι ένας συντονισμένος αερολιμένας.

Ωστόσο, ο συντονιστής διαθέσιμου χρόνου δεν ήταν σε θέση να παραχωρήσει διαθέσιμους χρόνους που να προσεγγίζουν αυτούς που ζήτησε η Sabena.

- (12) Βάσει του κανονισμού, η απάντηση αυτή ερμηνεύεται ως περιορισμός της άσκησης των μεταφορικών δικαιωμάτων, στο πλαίσιο του άρθρου 10 παράγραφος 2, με την αιτιολογία ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 10 παράγραφος 1.

Το άρθρο 10 παράγραφος 1 προβλέπει ότι η άσκηση των μεταφορικών δικαιωμάτων υπόκειται, μεταξύ άλλων, στην κατανομή του διαθέσιμου χρόνου, και στην προϋπόθεση ότι ο εν λόγω αερολιμένας ή σύστημα αερολιμένων οφείλει να διαθέτει επαρκή υποδομή για την εξυπηρέτηση της γραμμής. Το γεγονός ότι η έλλειψη διαθέσιμων χρόνων αποτελεί όρο βάσει του οποίου ένα κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει ή να αρνηθεί την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2, βασίζεται στο κείμενο του άρθρου 10 παράγραφος 1: «η άσκηση των μεταφορικών δικαιωμάτων υπόκειται σε ... κανόνες όσον αφορά ... την κατανομή διαθέσιμου χρόνου».

Η διατύπωση «υπόκειται» ισοδυναμεί λογικώς και γραμματικώς με τη διατύπωση «εξαρτάται από». Επιπλέον, η ερμηνεία αυτή ενισχύεται βάσει του κανονισμού, οι οποίες αντιστοίχως προβλέπουν ότι τα προβλήματα που αφορούν τη διαθεσιμότητα διαθέσιμου χρόνου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και ενδεχομένως να περιορίζουν τη χρήση των μεταφορικών δικαιωμάτων, και ότι η άσκηση των μεταφορικών δικαιωμάτων πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανόνες που αφορούν την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου.

Επιπλέον, ο όρος «επαρκής υποδομή» του άρθρου 10 παράγραφος 1 στοιχείο α) περιλαμβάνει οπωσδήποτε την ικανότητα των διαδρόμων προσγείωσης απογείωσης και κατά συνέπεια, ακόμη και έμμεσα, τη διαθεσιμότητα διαθέσιμου χρόνου.

- (13) Βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου πριν περιορίσουν ή αρνηθούν στη Sabena τον επιπλέον διαθέσιμο χρόνο που ζήτησε, έπρεπε να ενημερώσουν την Επιτροπή, παρέχοντας σε αυτήν όλα τα αναγκαία στοιχεία.

Κατά συνέπεια οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν συμμορφώθηκαν στις υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2.

V

- (14) Βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού, «... ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα:

α) την καθιέρωση νέας γραμμής

ή

β) την αύξηση της συχνότητας σε υφιστάμενη γραμμή,

μεταξύ συγκεκριμένου αερολιμένα στο έδαφός του και άλλου κράτους μέλους εφόσον δεν επιτρέπεται, βάσει των παραγράφων 1 και 2, σε αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια λειτουργίας από αυτό το άλλο κράτος μέλος, να καθιερώσει νέα γραμμή ή να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων σε υφιστάμενη γραμμή προς τον εν λόγω αερολιμένα, έως ότου εκδοθεί από το Συμβούλιο και τεθεί σε ισχύ κανονισμός περί κώδικα συμπεριφοράς για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου, ο οποίος θα βασίζεται στη γενική αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης λόγω ιδιογενείας.»

- (15) Η ορθή ερμηνεία του άρθρου 10 παράγραφος 3, είναι αναγκαίο να γίνει αναφορά, αφενός, στο γράμμα της εν λόγω παραγράφου, και αφετέρου, στις γενικές αρχές που περιέχονται στον κανονισμό.

Ειδικότερα το άρθρο 4 προβλέπει ότι:

«Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς επιτρέπεται να εκτελούν αεροπορικές γραμμές τρίτης και τέταρτης ελευθερίας μεταξύ αερολιμένων ή συστημάτων αερολιμένων σε ένα κράτος μέλος και αερολιμένων ή συστημάτων αερολιμένων σε ένα άλλο κράτος μέλος, εφόσον οι εν λόγω αερολιμένες ή συστήματα αερολιμένων είναι ανοικτοί στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών ή σε διεθνείς γραμμές.»

Επιπλέον, βάσει του άρθρου 13:

«Ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει τα κράτη μέλη να συνάπτουν ή να διατηρούν σε ισχύ μεταξύ τους διακανονισμούς ελαστικότερους από τις διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 11.

Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να καταστήσουν περιοριστικότερους τους υπάρχοντες διακανονισμούς σε θέματα πρόσβασης στην αγορά ή μεταφορικής ικανότητας.»

Τέλος στις αιτιολογικές σκέψεις (8), (10) και (14) του κανονισμού, αναφέρεται αντιστοίχως ότι:

«ότι αυξημένη πρόσβαση στην αγορά θα προωθήσει την ανάπτυξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα και θα οδηγήσει στη βελτίωση των υπηρεσιών προς όφελος των χρηστών· ότι, συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν πιο φιλελεύθερες διατάξεις όσον αφορά την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης και τα μεταφορικά δικαιώματα τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας·

ότι η άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων πρέπει να συμβιβάζεται με τους κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου και τους όρους πρόσβασης στους αερολιμένες και ότι θα πρέπει να μην εισάγονται διακρίσεις λόγω ιδιογενείας·

ότι, εάν ληφθεί υπόψη η ανταγωνιστική κατάσταση που επικρατεί στην αγορά, πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις για την αποτροπή αδικαιολόγητων οικονομικών επιπτώσεων στους αερομεταφορείς.»

- (16) Βάσει των ανωτέρω, το άρθρο 10 παράγραφος 3 πρέπει να θεωρηθεί ως εξαίρεση από την τρίτη και τέταρτη ελευθερία που ορίζει ρητά ο κανονισμός. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές του δικαίου, οι εξαίρεσεις πρέπει να τυγχάνουν στενής ερμηνείας.

Το άρθρο 10 παράγραφος 3 προβλέπει στην εξισορρόπηση μεταφορικών δικαιωμάτων μεταξύ δύο αερομεταφορέων που έχουν άδεια εκμετάλλευσης από δύο διαφορετικά κράτη μέλη και εξυπηρετούν την ίδια γραμμή. Η ισορροπία των μεταφορικών δικαιωμάτων πρέπει να είναι αριθμητική. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3, αυτή η αριθμητική ισορροπία πρέπει να τηρείται στις δύο περιπτώσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της ίδιας διάταξης, αντίστοιχα, την καθιέρωση νέας γραμμής και την αύξηση της συχνότητας σε υφιστάμενη γραμμή. Για να εξασφαλισθεί η διατήρηση αυτής της ισορροπίας, το άρθρο 10 παράγραφος 3 πρέπει να ερμηνευθεί ως επιβάλλων την υποχρέωση σε ένα κράτος μέλος να αποσύρει τα μεταφορικά δικαιώματα που ήδη έχουν παραχωρηθεί σε αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει άδεια εκμετάλλευσης από το κράτος αυτό.

Το άρθρο 10 παράγραφος 3 δεν προβλέπει «δικαίωμα ευθυγράμμισης» αλλά το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα να διαπιστώνει ότι δεν παρέχεται έγκριση «μεταξύ άλλων», να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων σε υφιστάμενη γραμμή, εφόσον «δεν επιτρέπεται στον αερομεταφορέα αυτό»... «να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων σε υφιστάμενη γραμμή προς το εν λόγω αερολιμένα.»

Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι ο αερομεταφορέας, βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 δεν έχει δικαίωμα de quo να λάβει ορισμένο αριθμό διαθέσιμου χρόνου από την αρμόδια αρχή του άλλου κράτους μέλους. Αυτός ο αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να ισχυρισθεί ότι οι αρχές αυτού του κράτους μέλους ή αποσύρουν τα αντίστοιχα μεταφορικά δικαιώματα που παραχωρήθηκαν στον ανταγωνιστή του.

- (17) Ο καταγγέλων προβάλλει τον ισχυρισμό ότι οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν έπρεπε να επιτρέψουν στην British Midland να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων στη γραμμή Λονδίνο Heathrow — Βρυξέλλες — Λονδίνο Heathrow εφόσον η Sabena δεν μπόρεσε να αυξήσει τη συχνότητά της στην ίδια γραμμή με την κατανομή επαρκούς αριθμού διαθέσιμου χρόνου στον αερολιμένα Heathrow, και έτσι να είναι σε θέση ο αερομεταφορέας του Βελγίου να ασκήσει τα μεταφορικά του δικαιώματα στη γραμμή αυτή.
- (18) Συνεπώς η αίτηση τοπυ καταγγέλλοντος πρέπει να γίνει δεκτή εφόσον αποδειχθεί:

α) ότι ο συντονιστής του αερολιμένα Heathrow δεν κατένειμε επαρκή αριθμό διαθέσιμου χρόνου και έτσι η Sabena δεν μπόρεσε να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων σε υφιστάμενη γραμμή προς και από τον αερολιμένα αυτόν·

ή

- β) ότι ο αριθμός των διαθέσιμων χρόνων που κατανεμήθηκε δεν ήταν ο καλύτερος που ήταν δυνατόν να διατεθεί κατά το χρόνο που η Sabena υπέβαλε την αίτησή της στον συντονιστή του αερολιμένα Heathrow. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδειχθεί ότι οι τοπικοί κανόνες περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου εφαρμόστηκαν με τρόπο ώστε να παραβαίνεται η γενική αρχή της μη διάκρισης λόγω εθνικότητας μεταξύ των εν λόγω αερομεταφορέων.

Πράγματι, ο κανόνας της αριθμητικής ισορροπίας μεταφορικών δικαιωμάτων μεταξύ των δύο εν λόγω αερομεταφορέων είναι δυνατόν να παρακαμφθεί, εφόσον η προσφορά διαθέσιμου χρόνου, εκ μέρους της αρμόδιας αρχής αυτού του κράτους μέλους προς τον αερομεταφορέα ο οποίος έχει άδεια εκμετάλλευσης σε άλλο κράτος μέλος, δεν βασίζόταν σε αντικειμενικούς και διαφανείς κανόνες. Όντως μια προσφορά διαθέσιμου χρόνου εκ μέρους της αρχής κράτους μέλους, που δεν είναι η καλύτερη που είναι δυνατόν να διατεθεί κατά τη στιγμή υποβολής της αίτησης, συνεπάγεται διάκριση, ενδεχομένως έμμεση, υπέρ του ανταγωνιστή αερομεταφορέα ο οποίος έχει λάβει άδεια εκμετάλλευσης στο ίδιο κράτος μέλος.

- (19) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου όφειλαν, βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού, που προσφέρουν στο πλαίσιο του αιτήματος, τον καλύτερο δυνατό διαθέσιμο χρόνο που υπήρχε, στη Sabena. Αρχικά δεν έκαναν καμία συγκεκριμένη προσφορά, όμως ανέφεραν ότι υπήρχαν διαθέσιμοι χρόνοι οι οποίοι όμως δεν προσέγγιζαν το ζητούμενο χρόνο, αναμένοντας την απάντηση της Sabena. Η απάντηση αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως προσφορά. Συγκεκριμένος χρόνος προσφέρθηκε στις 26 Αυγούστου όσον αφορά το διαθέσιμο χρόνο αργά το απόγευμα και στις 23 Σεπτεμβρίου, όσον αφορά το διαθέσιμο χρόνο το πρωί.

VI

- (20) Πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον η σειρά διαθέσιμου χρόνου που προσφέρθηκε είναι, όπως αναφέρεται ανωτέρω, επαρκής ώστε να αυξηθεί η συχνότητα. Ο διαθέσιμος χρόνος που προσέφερε ο συντονιστής του αερολιμένα του Heathrow δεν ταυτίζεται με αυτόν που ζήτησε η Sabena. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο κανονισμός δεν προβλέπει ότι ο διαθέσιμος χρόνος που προσφέρεται τη στιγμή της αίτησης πρέπει να είναι ακριβώς αυτός που ζητείται. Επιπλέον, το άρθρο 10 παράγραφος 3 δεν θέτει προϋποθέσεις ή κριτήρια βάσει των οποίων ο προσφερόμενος διαθέσιμος χρόνος πρέπει να είναι αμέσως και οικονομικός διώσιμος. Πράγματι, όπως παρατηρείται ανωτέρω, βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3, αρκεί ένα κράτος μέλος να προσφέρει το διαθέσιμο χρόνο που είναι ο καλύτερος δυνατός κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης.

Ωστόσο, ο διαθέσιμος χρόνος που προσφέρθηκε στη Sabena δεν καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του αερομεταφορέα για μια αποτελεσματική εμπορική λειτουργία. Ο διαθέσιμος χρόνος αναχώρησης και άφιξης διαφέρουν περίπου κατά δύο ώρες σε σχέση με αυτό που ζήτησε η Sabena. Ο διαθέσιμος χρόνος για το απόγευμα όσον αφορά την ώρα άφιξης, είναι αποδεκτός από τη Sabena, όμως μόνο ένας διαθέσιμος χρόνος αναχώρησης εβδομαδιαίως είναι αποδεκτός από τη Sabena, ενώ, κατά τις άλλες ημέρες, το αεροσκάφος θα παρέμενε στο έδαφος για μακρύ χρονικό διάστημα στο Heathrow πράγμα που δεν αποτελεί οικονομική λειτουργία. Κατά συνέπεια, η Sabena βρίσκεται σε μια ακόμη περισσότερο δυσμενή θέση σε σχέση με τη British Midland, η οποία δύναται, από τις 31 Αυγούστου 1992, να χρησιμοποιεί με επικερδή τρόπο όλη τη σειρά διαθέσιμου χρόνου στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Βρυξέλλες — Λονδίνο (Heathrow). Η κατάσταση αυτή σαφώς ενδέχεται να οδηγήσει σε μια de facto διάκριση έναντι της Sabena, που είναι απαράδεκτη βάσει του κοινοτικού δικαίου. Συνεπώς, η σειρά διαθέσιμου χρόνου που ήδη προσφέρθηκε στη Sabena πρέπει να θεωρηθεί, σε σχέση με την κατάσταση σε μια διάσκεψη κατανομής διαθέσιμου χρόνου, ως σημείο εκκίνησης για περαιτέρω βελτιώσεις.

Στην πράξη, οι βρετανικές αρχές πρέπει να προσπαθήσουν, σε συνεργασία με τη Sabena, να βελτιώσουν το γρηγορότερο δυνατόν τη θέση της Sabena στον αερομεταφορέα Heathrow του Λονδίνου. Αυτό σημαίνει ότι ο συντονιστής διαθέσιμου χρόνου πρέπει να θέσει τη Sabena στην αρχή του καταλόγου αναμονής, ώστε να προσφέρει ενδεχομένως στη Sabena μια σειρά διαθέσιμων χρόνων που να επιτρέπει εμπορική λειτουργία της αύξησης της συχνότητας. Ωστόσο προς το παρόν, η καλύτερη διαθέσιμη προσφορά αρκεί για την πλήρωση των κριτηρίων του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού.

VII

- (21) Το γεγονός ότι η Sabena υπέβαλε την αίτηση της χωρίς να τηρεί τις προθεσμίες που προβλέπονται σε δημοσιευμένους κανόνες για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στον αερολιμένα του Λονδίνου (Heathrow), δεν είναι σημαντικό για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3, επειδή το συμφέρον της Sabena να αυξήσει τα δρομολόγια της στην προαναφερόμενη γραμμή προέκυψε, όταν έλαβε γνώση της έγκρισης που δόθηκε στη British Midland να αυξήσει τα δρομολόγια της προς τις Βρυξέλλες από το Λονδίνο (Heathrow). Η αίτηση της Sabena υπεβλήθη έγκαιρα πριν την έναρξη της λειτουργίας (31 Αυγούστου 1992).

VIII

- (22) Η Επιτροπή εξέτασε τη δήλωση των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου ότι επετράπη στη British Midland να πραγματοποιεί δρομολόγια στη γραμμή Λονδίνο (Heathrow) — Βρυξέλλες βάσει διμερούς

συμφωνίας γραμμών μεταξύ Βελγίου και Ηνωμένου Βασιλείου.

Η Επιτροπή αποδέχεται ότι, δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 2 του κανονισμού, οι διατάξεις του κανονισμού δεν δύνανται να χρησιμοποιηθούν για να καταστήσουν περιοριστικότερους τους υπάρχοντες διακανονισμούς σε θέματα πρόσβασης στην αγορά ή μεταφορικής ικανότητας. Ωστόσο, τα μέρη δεν προσκόμισαν στην Επιτροπή το κείμενο αυτής της διμερούς συμφωνίας και δεν ανέφεραν ούτε απέδειξαν ποιες ρήτρες της συμφωνίας καθιστούν την πρόσβαση στην αγορά και τη μεταφορική ικανότητα περισσότερο φιλελεύθερες σε σχέση με τον κανονισμό.

- (23) Η Επιτροπή έλαβε από τρίτο μέρος (British Midland) το κείμενο της συμφωνίας που υπεγράφη μεταξύ του Βελγίου και Ηνωμένου Βασιλείου στις 10 Οκτωβρίου 1985. Η Επιτροπή δεν γνωρίζει εάν ο διακανονισμός αυτός εξακολουθεί να ισχύει και στην περίπτωση αυτή, κατά πόσο πρόκειται για το μοναδικό διακανονισμό που έχει συναφθεί μεταξύ των δύο κρατών μελών.

Με την επιφύλαξη των όσων προαναφέρονται, η Επιτροπή εξέτασε τις διατάξεις της προαναφερόμενης συμφωνίας που αφορά την πρόσβαση στην αγορά και τη μεταφορική ικανότητα. Στο μέρος II της συμφωνίας αναφέρεται ότι «Κάθε αεροναυτιλιακή αρχή επιτρέπει σε αερομεταφορέα τον οποίο ορίζει η άλλη αρχή, να προβλέψει τέτοια μεταφορική ικανότητα που ο αερομεταφορέας θεωρεί κατάλληλη, για οποιοδήποτε δρομολόγιο που αναφέρεται στην παράγραφο 3, εφόσον κύριος στόχος της αεροπορικής γραμμής είναι να υπάρξει επαρκής μεταφορική ικανότητα με εύλογο συντελεστή φόρτωσης για την τρίτη και τέταρτη ελευθερία μεταξύ της χώρας του και της άλλης χώρας. Ωστόσο, κάθε αρχή διατηρεί το δικαίωμα να απαιτεί την πραγματοποίηση διαβουλεύσεων με την άλλη, στην περίπτωση που θεωρεί ότι τα συμφέροντα ενός από τους αερομεταφορείς της, σε συγκεκριμένο δρομολόγιο ή δρομολόγια, θίγονται σημαντικά, ως συνέπεια της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας του αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων της άλλης χώρας.»

- (24) Η συμφωνία αυτή περιέχει αυστηρότερες ρήτρες διασφάλισης (στόχος της αεροπορικής γραμμής είναι να παρέχεται επαρκής μεταφορική ικανότητα με εύλογο συντελεστή φόρτωσης), οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κάθε αύξηση της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βασίζεται σε αντίστοιχη αύξηση των μεταφορών. Επιπλέον, βάσει της γνώσης των μηχανισμών για την επίλυση των διαφορών μεταξύ αερομεταφορέων, που περιλαμβάνονται σε όλες τις διμερείς αεροναυτιλιακές συμφωνίες, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το σημείο της ρήτρας που προβλέπει το δικαίωμα κάθε αρχής να απαιτεί διαβουλεύσεις με την άλλη, αποτελεί ρήτρα αμοιβαιότητας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν πιστεύει ότι οι διατάξεις του διακανονισμού αυτού είναι περισσότερο φιλελεύθερες από αυτές του κανονισμού και κατά συνέπεια το άρθρο 13 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται στην παρούσα περίπτωση.

IX

- (25) Βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 4 η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την εφαρμογή της παραγράφου 2 ή/και 3 και εντός μηνός να αποφασίσει κατά πόσον το κράτος μέλος δύναται να συνεχίσει την εφαρμογή του μέτρου. Η τελευταία αίτηση των βελγικών αρχών έγινε στις 3 Σεπτεμβρίου και καταχωρήθηκε στην Επιτροπή στις 4 Σεπτεμβρίου 1992. Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να λάβει απόφαση μέχρι τις 4 Οκτωβρίου 1992, επειδή ανέφερε την καταγγελία στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ώστε να είναι σε θέση να ασκήσουν το δικαίωμα άμυνας. Η τελευταία απάντηση των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου καταχωρήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου. Επιπλέον πλήρη στοιχεία σχετικά με τις προσφορές διαθέσιμου χρόνου απεστάλησαν με τέλεφαξ στο συντονιστή του αερολιμένα του Heathrow στις 23 Σεπτεμβρίου. Κατά συνέπεια, δεν τηρήθηκε η προθεσμία, και η Επιτροπή εντός του απολύτως αναγκαίου χρονικού διαστήματος έλαβε την απόφασή της.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 δεν επιτρέπεται στο Βασίλειο του Βελγίου να λάβει αντίμετρα έναντι αερομεταφορέως που έχει άδεια εκμετάλλευσης σε άλλο κράτος μέλος (στην παρούσα περίπτωση η British Midland).

Οι βελγικές αρχές δεν μπορούν να αρνηθούν την άδεια στην British Midland, βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, να αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων στη γραμμή Λονδίνο Heathrow — Βρυξέλλες — Λονδίνο Heathrow ανεξάρτητα από το κατά πόσον, βάσει

του άρθρου 10 παράγραφοι 1 και 2, επιτρέπεται ή όχι στη Sabena να αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων στην ίδια γραμμή.

Άρθρο 2

Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν παρέβησαν το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, αρνούμενες στην British Midland να αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων στη γραμμή Λονδίνο Heathrow — Βρυξέλλες — Λονδίνο Heathrow, εφόσον η Sabena δεν είναι σε θέση να καταστήσει εμπορικά λειτουργική τη ζητούμενη αύξηση συχνότητας.

Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρούν τη σειρά του διαθέσιμου χρόνου που προσφέρθη στη Sabena ως σημείο εκκίνησης και, το ταχύτερο δυνατό, θα βελτιώσουν τη προσφορά σε σχέση με την αίτηση της Sabena.

Άρθρο 3

Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, δεν εξεπλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2 του κανονισμού επειδή δεν ανακοίνωσαν εγκαίρως στην Επιτροπή τον περιορισμό της άσκησης των επιπλέον μεταφορικών δικαιωμάτων που ζήτησε η Sabena.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 21 Οκτωβρίου 1992.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής