

# COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de octubre de 1992

en aplicación del apartado 4 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2343/90 del Consejo con el fin de examinar la aplicación del apartado 3 del artículo 10 de dicho Reglamento al incremento de las frecuencias de los servicios existentes en la ruta Londres (Heathrow)-Bruselas

(Los textos en lenguas inglesa, francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(92/552/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2343/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, 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<sup>(1)</sup> y, en particular, el apartado 4 del artículo 10,

Vista la solicitud del Gobierno belga,

Vista la invitación cursada a todos los Estados miembros para que presentasen sus observaciones,

Considerando lo que sigue :

### I

(1) Mediante cartas de 27 de agosto, 31 de agosto y 2 de septiembre de 1992, registradas por la Comisión, respectivamente, el 3 y 4 de septiembre de 1992, las autoridades belgas, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2343/90 (en lo sucesivo denominado « el Reglamento »), solicitaron a la Comisión que examinase la aplicación del apartado 3 del artículo 10 de dicho Reglamento, y en concreto :

a) que se decidiese que las autoridades belgas pueden rechazar el incremento de la frecuencia de los vuelos solicitada por British Midland para la ruta Londres (Heathrow) Bruselas-Londres (Heathrow), en la medida en que Sabena no fue autorizada para incrementar la frecuencia de sus

servicios en la misma ruta, tal como lo había solicitado.

Para ello, considerar que el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento incluye una cláusula de reciprocidad cuya última finalidad consiste en que un Estado miembro (en este caso Bélgica) podrá adoptar medidas contra la compañía que hubiese provocado la discriminación (British Midland), y no autorizar a las compañías aéreas de los restantes Estados miembros a realizar los vuelos suplementarios solicitados ;

- b) que se confirmase inmediatamente que las autoridades del Reino Unido contravienen el Reglamento al no aceptar actuar basándose en el apartado 3 del artículo 10 y, en consecuencia, adoptar todas las medidas necesarias para poner remedio a dicha contravención, es decir, más en concreto, obligar a las autoridades del Reino Unido a aplicar la medidas previstas en el apartado 3 del artículo 10 ;
- c) que, en el caso de que la Comisión no consiguiese que las autoridades británicas aplicasen dicha medida, se autorizase a las autoridades belgas a adoptar las medidas previstas en el apartado 3 del artículo 10 para limitar los perjuicios y garantizar la realización de los objetivos de dicho artículo.

Con posterioridad a estos escritos, la Comisión informó a las autoridades del Reino Unido, mediante cartas de los días 8 y 14 de septiembre de 1992, sobre la posición de las autoridades belgas y solicitó que presentasen sus observaciones para que la Comisión adoptase la decisión que se le había solicitado en el plazo de un mes previsto en el Reglamento.

- (2) Mediante cartas de 15 y 18 de septiembre de 1992, registradas por la Comisión el 16 y 21

<sup>(1)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

de septiembre de 1992, respectivamente, la Representación permanente del Reino Unido contestó a la carta de la Comisión. La posición del Reino Unido puede resumirse del siguiente modo :

a) el apartado 3 del artículo 10 no incluye una cláusula de reciprocidad que implique que un Estado miembro puede adoptar medidas de represalia contra una compañía aérea establecida en el territorio de otro Estado miembro.

Por lo tanto, dicho apartado debería interpretarse en el sentido de que no otorga a las autoridades belgas la facultad de negar el acceso de British Midland en la forma en que éstas lo habían previsto ;

b) a primera vista, las medidas adoptadas por las autoridades belgas son contrarias a las disposiciones del artículo 4 del Reglamento ;

c) con arreglo al apartado 4 del artículo 10, la cuestión de saber si el Reino Unido debería impedir a British Midland efectuar vuelos suplementarios con destino a Bruselas no es competencia de la Comisión.

Desde la perspectiva de las autoridades del Reino Unido, los hechos no confirman el punto de vista de las autoridades belgas en el sentido de que Sabena no obtuvo el permiso para incrementar las frecuencias de sus vuelos Londres (Heathrow)-Bruselas, en virtud del apartado 3 del artículo 10 ;

d) las autoridades del Reino Unido argumentan que British Midland pueden efectuar vuelos regulares en la ruta Londres (Heathrow)-Bruselas-Londres (Heathrow) según lo dispuesto en el acuerdo bilateral sobre transporte aéreo existente entre Bélgica y el Reino Unido y no según lo dispuesto en el Reglamento. Además, las autoridades británicas también creen que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 13 del Reglamento, las disposiciones del mismo no pueden utilizarse para restringir los acuerdos existentes sobre el acceso al mercado.

(3) Mediante carta de 1 de septiembre, British Midland protestó ante la Comisión debido a que las autoridades belgas habían rechazado, el 28 de agosto de 1992, autorizar el incremento solicitado de la frecuencia diaria. No obstante, el 1 de septiembre, las autoridades belgas habían suspendido esta denegación a la espera de una decisión de la Comisión con arreglo al apartado 4 del artículo 10 del Reglamento.

(4) Tal como lo había solicitado, la Comisión recibió, el 23 de septiembre de 1992, remitida por el jefe de tráfico del aeropuerto de Heathrow, una copia de la

correspondencia, que éste había mantenido con Sabena al respecto, del incremento de periodos horarios solicitado para septiembre y octubre de 1992.

## II

(5) De acuerdo con la información que las partes han remitido, British Midland y Sabena explotan, respectivamente, seis y siete vuelos diarios entre Londres (Heathrow) y Bruselas. El 13 de agosto de 1992, las autoridades belgas tuvieron conocimiento por la prensa de la intención de British Midland de incrementar de seis a ocho la frecuencia diaria de sus vuelos en esa ruta. Para ello, British Midland tenía pensado utilizar los periodos horarios que se le habían concedido en Heathrow para otras rutas.

(6) British Midland afirma haber enviado, el 31 de julio de 1992, un telefax en el que solicitaba a las autoridades belgas el aumento de la frecuencia diaria desde Londres (Heathrow) a Bruselas. Las autoridades belgas afirman que no recibieron este telefax sino una copia del mismo, que no llegó hasta el 20 de agosto. No obstante, las autoridades británicas afirman que British Midland les comunicó que el telefax había sido confirmado mediante un justificante de recepción.

(7) Sabena también deseaba incrementar la frecuencia diaria en la misma ruta a partir del 31 de agosto de 1992. Por ello, el 11 de agosto Sabena solicitó al jefe de tráfico de Heathrow que le facilitase cuatro nuevos periodos horarios (dos por la mañana y dos a última hora de la tarde) para establecer un vuelo suplementario por la mañana y otro por la tarde. Ese mismo día el jefe de tráfico respondió que no podía proporcionar a Sabena unos horarios que correspondiesen a sus deseos pero que seguiría intentándolo y quizás pudiese ofrecer unos periodos distintos aunque advirtió que probablemente diferirían de los solicitados por Sabena.

Las autoridades británicas opinan que Sabena no habría respetado el apartado 1 del artículo 10 puesto que, con arreglo a las normas para la asignación de periodos horarios en Heathrow, el plazo para las primeras solicitudes para el horario de verano concluyó el 1 de noviembre de 1991.

Tras la respuesta del jefe de tráfico de Heathrow a Sabena, las autoridades belgas escribieron a las británicas solicitándoles que denegasen el incremento de la frecuencia a British Midland con arreglo al apartado 3 del artículo 10 del Reglamento. En la carta también se indicaba que si las autoridades del Reino Unido no lo hacían así, Bélgica se vería obligada a rechazar el incremento de la frecuencia solicitado por British Midland.

Al no haber recibido respuesta a su carta de 13 de agosto, el 26 de ese mes las autoridades belgas escribieron a las británicas preguntando cuál era su decisión sobre el aumento de los períodos horarios de British Midland. Ese mismo día, las autoridades británicas respondieron que no había ninguna razón para rechazar la solicitud de British Midland.

- (8) El 26 de agosto, el jefe de tráfico de Heathrow ofreció a Sabena nuevos períodos para el vuelo de última hora de la tarde (tres pares a partir del 31 de agosto y otros dos a partir del 27 de septiembre) afirmando que eran los mejores disponibles en Heathrow y que resultaba imposible encontrar un período para el vuelo de la mañana.

El 28 de agosto, las autoridades belgas rechazaron la solicitud de British Midland para incrementar la frecuencia diaria. Ese mismo día Sabena solicitó al jefe de tráfico de Heathrow que borrara su solicitud de la lista de espera. A pesar de ello, al 31 de agosto, Sabena pidió que se volviese a tomar en consideración su petición inicial. El 1 de septiembre las autoridades belgas levantaron su veto a British Midland a la espera de una decisión de la Comisión con arreglo al apartado 4 del artículo 10 del Reglamento.

El 7 de septiembre, el jefe de tráfico confirmó que seguía teniendo presente la solicitud inicial de Sabena y reiteró su oferta del 26 de agosto. El 9 de septiembre Sabena pidió que, para empezar, se le asignasen estos horarios.

El 23 de septiembre, el jefe de tráfico de Heathrow ofreció a Sabena cuatro períodos suplementarios para el vuelo de la mañana desde el 27 de septiembre al 24 de octubre reafirmando que eran los mejores disponibles en Heathrow.

### III

- (9) La Comisión considera que el apartado 3 del artículo 10 regula las relaciones entre un Estado miembro y las compañías aéreas a las que dicho Estado miembro hubiese concedido una licencia. De hecho, este apartado impone, entre otras, la obligación a un Estado miembro A de abstenerse de autorizar a las compañías que tienen una licencia en su territorio para incrementar la frecuencia de un servicio existente entre un determinado aeropuerto de su territorio y otro Estado miembro B mientras que una empresa con una licencia de dicho Estado B no pueda, con arreglo a los apartados 1 y 2 de dicho artículo, incrementar la frecuencia de un servicio existente con destino al

aeropuerto en cuestión, hasta la adopción por el Consejo y la entrada en vigor de un Reglamento sobre el código de conducta para la asignación de períodos horarios.

- (10) Por el contrario, el apartado 3 del artículo 10 no prevé que un Estado miembro pueda adoptar medidas de represalia contra una compañía aérea que posea una licencia de un Estado miembro A y que haya sido autorizado por este Estado miembro, en violación de las disposiciones del apartado 3, a efectuar vuelos suplementarios al Estado miembro B. Esta acción unilateral efectuada por B como medida de presión frente a una decisión adoptada por otro Estado miembro A en violación del apartado 3 es incompatible con la legislación comunitaria. En este caso, además del procedimiento judicial ordinario establecido en el Tratado CEE, el apartado 4 del artículo 10 del Reglamento permite actuar en defensa de los derechos de un Estado miembro que hubiesen sido perjudicados por una medida adoptada por otro Estado miembro en aplicación de los apartados 2 y 3 del artículo 10.

Con arreglo al apartado 4 del artículo 10, compete a la Comisión, a petición de cualquier Estado miembro, estudiar la aplicación concreta de las disposiciones de los apartados 2 y 3 y decidir si las medidas de un Estado miembro infringen el Reglamento y, en consecuencia, deben ser abolidas.

La decisión de las autoridades belgas de 28 de agosto de 1992 en el sentido de impedir el incremento de las frecuencias de British Midland, infringió claramente las disposiciones del artículo 4 y del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento.

### IV

- (11) Las autoridades británicas autorizaron efectivamente a British Midland a que incrementase la frecuencia en la ruta Londres (Heathrow)-Bruselas. British Midland no tuvo ningún problema para conseguir los períodos horarios necesarios en el aeropuerto de Bruselas para estos vuelos suplementarios puesto que el aeropuerto de la capital belga no está saturado.

Por otro lado, cuando Sabena tuvo conocimiento de la autorización que se había concedido a British Midland quiso compensar este incremento de frecuencia en la misma proporción y ruta. Para ello, tras haber obtenido la autorización de las autoridades belgas, Sabena se dirigió al jefe de tráfico del aeropuerto de Heathrow para conseguir los períodos horarios necesarios. Esta solicitud era necesaria puesto que Heathrow, debido a problemas de congestión, está sujeto a una coordinación.

No obstante, el jefe de tráfico no pudo proporcionar períodos próximos a los solicitados por Sabena.

- (12) Con arreglo al apartado 2 del artículo 10 del Reglamento, esta respuesta debe interpretarse como una limitación del ejercicio de los derechos de tráfico basada en que no se cumplirían las condiciones del apartado 1 de ese mismo artículo.

El apartado 1 del artículo 10 especifica que el ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto, entre otros requisitos, a la asignación de períodos horarios y a que el aeropuerto o sistema aeroportuario de que se trate posea una infraestructura suficiente para acoger el servicio. El hecho de que la falta de períodos horarios es una condición por la que un Estado miembro puede limitar o denegar el ejercicio de los derechos de tráfico, con arreglo al apartado 2 del artículo 10, se apoya en el apartado 1 del mismo artículo que reza: « el ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas ... relativas a la asignación de períodos horarios ... ».

La expresión « sujeto a » es lógica y gramaticalmente equivalente a « el cumplimiento de las condiciones ». Además, esta interpretación se ve confirmada por los considerandos 9 y 10 del Reglamento que afirman, respectivamente, que deberá tenerse en cuenta la disponibilidad de períodos horarios, que podría dar lugar a determinadas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico, y que el ejercicio de estos derechos debe ser compatible con las normas sobre la distribución de períodos horarios.

Por añadidura, el término « infraestructura suficiente » de la letra a) del apartado 1 del artículo 10 incluye indiscutiblemente la capacidad de las pistas y por ello, de forma indirecta, la disponibilidad de períodos horarios.

- (13) Cifándose al apartado 2 del artículo 10, las autoridades del Reino Unido, antes de limitar o rechazar los nuevos períodos horarios deseados por Sabena, deberían haber informado a la Comisión facilitándole toda la información necesaria.

Por lo tanto, las autoridades británicas no cumplieron las obligaciones que les incumben con arreglo al apartado 2 del artículo 10.

## V

- (14) En virtud del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento :

« ... un Estado miembro no podrá autorizar a una compañía aérea :

- a) a iniciar un nuevo servicio, o  
b) a aumentar la frecuencia de un servicio existente

entre un aeropuerto determinado situado en su territorio y otro Estado miembro en tanto que deniegue a una compañía aérea con licencia expedida por ese Estado miembro, basándose en los apartados 1 y 2, la autorización para establecer un nuevo servicio o para aumentar las frecuencias en un servicio existente al aeropuerto de que se trate, hasta la adopción por el Consejo y la entrada en vigor de un Reglamento sobre el código de conducta respecto de la asignación de períodos horarios, basado en el principio general de no discriminación por motivos de nacionalidad. ».

- (15) Para poder interpretar este apartado es necesario referirse a la letra correspondiente del apartado en cuestión y a los principios generales del Reglamento.

En concreto, el artículo 4 establece que :

« Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, se autorizará a las compañías aéreas comunitarias a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre los aeropuertos o sistemas aeroportuarios de un Estado miembro y los aeropuertos o sistemas aeroportuarios de otro Estado miembro cuando estos aeropuertos o sistemas aeroportuarios estén abiertos al tráfico entre Estados miembros a los servicios internacionales. ».

Además, según el artículo 13 :

« 1. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros celebrar entre sí acuerdos más flexibles que las disposiciones de los artículos 6, 8 y 11, y mantener en vigor tales acuerdos.

2. No podrán invocarse las disposiciones del presente Reglamento para hacer más restrictivos los acuerdos existentes en materia de acceso al mercado o de capacidad. ».

Por último, los considerandos 8, 10 y 14 del Reglamento dicen lo siguiente :

« Considerando que el aumento del acceso al mercado estimulará el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y proporcionará mejores servicios a los usuarios ; que, en consecuencia, es necesario introducir disposiciones más liberales sobre la designación múltiple y los derechos de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertades ; » ;

« Considerando que el ejercicio de los derechos de tráfico debe ser compatible con las normas sobre seguridad, protección del medio ambiente, distribución de períodos horarios y condiciones de acceso a los aeropuertos, y no debe dar lugar a discriminaciones por motivos de nacionalidad ; » ;

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

- (16) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, el apartado 3 del artículo 10 debe considerarse como una excepción a la tercera y cuarta libertades mencionadas expresamente en el Reglamento. Según los principios generales del derecho, las excepciones deben interpretarse en un sentido restrictivo.

El apartado 3 del artículo 10 pretende equilibrar los derechos de tráfico entre dos compañías que posean una licencia otorgada por dos Estados miembros distintos y que cubran la misma ruta. Este equilibrio debe ser numérico y debe preservarse en las dos situaciones mencionadas en las letras a) y b) de dicha disposición que establecen, respectivamente, los nuevos servicios y el incremento de la frecuencia de un servicio existente. Para garantizar el mantenimiento de dicho equilibrio, este apartado debe interpretarse como una obligación impuesta a un Estado miembro de denegar los derechos de tráfico ya otorgados a una compañía que haya obtenido una licencia en dicho Estado.

El apartado 3 del artículo 10 no prevé un « derecho de igualdad » sino el derecho que una compañía aérea tiene de que se deniegue, para una ruta determinada, la autorización a una compañía de la competencia de incrementar la frecuencia de un servicio existente si dicha compañía se ve impedida de « ... aumentar las frecuencias en un servicio existente al aeropuerto de que se trate ... ». En la práctica, esto significa que este apartado 3 no otorga a las compañías aéreas el derecho de que la autoridad competente del otro Estado miembro les conceda un determinado número de períodos horarios. La compañía puede pedir a las autoridades de ese Estado miembro que rechacen o anulen los correspondientes derechos de tráfico concedidos a su competidora.

- (17) El denunciante cree que las autoridades británicas no deberían haber autorizado a British Midland a incrementar las frecuencias en la ruta Heathrow-Bruselas-Heathrow en tanto que Sabena no consiguiese incrementar sus frecuencias en la misma ruta, mediante la asignación de un número suficiente de períodos horarios en el aeropuerto de Heathrow que le permitiesen ejercer sus derechos de tráfico en esa ruta.

- (18) En consecuencia, la petición del denunciante debería aceptarse siempre que pueda probarse que :

a) o bien que el número de períodos horarios asignados por el jefe de tráfico de Heathrow es

insuficiente de forma que Sabena se hubiese visto impedida de incrementar las frecuencias de su servicio destinado y procedente de ese aeropuerto ;

- b) o que los períodos asignados no fuesen los mejores disponibles en el momento de la petición de Sabena al jefe de tráfico de Heathrow. En este caso podría demostrarse que las normas locales sobre la asignación de períodos se efectuaron de tal forma que se infringió el principio general de no discriminación entre compañías aéreas por motivos de nacionalidad.

En realidad, la norma del equilibrio numérico de los derechos de tráfico entre ambas compañías sería soslayada si la oferta de períodos efectuada por la autoridad competente del Estado miembro a una compañía aérea con licencia expedida en otro Estado miembro no se inspirase en normas objetivas y transparentes.

La oferta de las autoridades del Estado miembro de períodos que no son los mejores disponibles en el momento de la solicitud conducen a la discriminación, probablemente indirecta, en favor de la compañía competidora que cuenta con una licencia expedida en ese mismo Estado miembro.

- (19) Tal como ya hemos dicho, las autoridades británicas deberían haber ofrecido a Sabena, con arreglo al apartado 3 del artículo 10 del Reglamento, los mejores períodos horarios disponibles. En un principio, estas autoridades no concretaron ninguna oferta y a la espera de la reacción de Sabena, afirmaron que existían períodos horarios pero que no se correspondían con los solicitados. Esta respuesta puede ser considerada como una oferta. El 26 de agosto se ofrecieron períodos horarios concretos para los vuelos de última hora de la tarde y el 23 de septiembre para los de la mañana.

## VI

- (20) Debería también examinarse si los períodos ofrecidos son suficientes para permitir un incremento de la frecuencia. Los ofrecidos por el jefe de tráfico de Heathrow no son los solicitados por Sabena. Hay que hacer notar que el Reglamento no establece que los períodos horarios ofrecidos en el momento de la solicitud tengan que coincidir exactamente con los deseados. Es más, el apartado 3 del artículo 10 no recoge condición ni criterio en el sentido de que los períodos ofrecidos tengan que ser inmediatamente viables desde el punto de vista económico. De hecho, tal como ya apuntamos anteriormente, con arreglo al apartado 3 del artículo 10 es suficiente que un Estado miembro ofrezca los mejores períodos de los que dispone en el momento de la solicitud.

No obstante, los ofrecidos a Sabena no respondían por entero a las necesidades de la compañía para poder efectuar operaciones comercialmente eficaces. Los períodos de salida y llegada difieren en aproximadamente dos horas con respecto a los solicitados por Sabena. Los de última hora de la tarde son aceptables para la compañía por lo que respecta a la llegada pero sólo uno de los de salida puede ser aceptable mientras que el resto de los días de la semana el avión debería permanecer demasiado tiempo estacionado en Heathrow para que la operación fuese económicamente viable. Por lo tanto, Sabena se encuentra todavía en una posición más desfavorable que la de British Midland que, a partir del 31 de agosto de 1992, puede utilizar de forma beneficiosa todos sus períodos en la ruta Londres (Heathrow)-Bruselas-Londres (Heathrow). Esta situación podría conducir, evidentemente, a una discriminación de hecho en perjuicio de Sabena, lo cual es inaceptable desde el punto de vista de la legislación comunitaria. Por ello, los períodos ofrecidos en este momento a Sabena deberían considerarse, de igual modo que ocurre en una conversación a varias bandas para la asignación de períodos, como punto de partida mejorable.

En la práctica, las autoridades británicas deberían colaborar con Sabena para mejorar tan pronto como ello fuera posible la situación de la compañía en el aeropuerto de Londres (Heathrow). Esto significa que el jefe de tráfico tiene que colocar a Sabena en la cabeza de la lista de espera para proporcionarle, en su caso, períodos horarios que le permitan sacar un provecho comercial del incremento de la frecuencia. No obstante, hasta el momento, la mejor oferta efectuada es suficiente para respetar los criterios del apartado 3 del artículo 10 del Reglamento.

## VII

- (21) El hecho de que Sabena presentase su solicitud sin respetar los plazos establecidos en las normas que se hicieron públicas para la asignación de períodos en el aeropuerto de Heathrow no es importante para la aplicación del apartado 3 del artículo 10, puesto que el interés de Sabena por incrementar sus vuelos en esta ruta apareció cuando tuvo conocimiento de la autorización otorgada a British Midland para incrementar sus vuelos de Bruselas a Londres (Heathrow). La petición de Sabena se presentó justo antes de que comenzasen los vuelos (31 de agosto de 1992).

## VIII

- (22) La Comisión ha examinado la declaración de las autoridades británicas en el sentido de que la auto-

rización para British Midland en la ruta Heathrow-Bruselas se concedió sobre la base de un acuerdo bilateral de transporte aéreo firmado entre Bélgica y el Reino Unido.

La Comisión reconoce que, si nos atenemos al apartado 2 del artículo 13 del Reglamento, las disposiciones no pueden utilizarse para restringir el acceso al mercado o los acuerdos sobre capacidad. No obstante, las partes no proporcionaron a la Comisión el texto de este acuerdo bilateral y no indicaron ni probaron qué cláusulas del acuerdo convertían el acceso al mercado y la capacidad en más liberales que las del Reglamento.

- (23) La Comisión obtuvo de una tercera parte (British Midland) el texto del acuerdo al que Bélgica y el Reino Unido llegaron el 10 de octubre de 1985. La Comisión no sabe si este acuerdo sigue estando vigente y, en ese caso, si se trata del único existente entre ambos Estados miembros.

A pesar de lo que acabamos de decir, la Comisión ha examinado las disposiciones del acuerdo que nos ocupa relativas al acceso al mercado y a la capacidad. La segunda parte del mismo afirma que la autoridad aeronáutica permitirá a la compañía aérea designada por la otra parte a incrementar su capacidad en la medida en que lo considere apropiado en la ruta a que se refiere el apartado 3 siempre que el objetivo principal del servicio consista en proporcionar una capacidad adecuada con un factor de carga razonable para la tercera y cuarta libertades de tráfico entre ambos países. No obstante, cada autoridad seguirá conservando el derecho de solicitar consultas con la otra siempre que se considere que los intereses de cualquiera de sus propias compañías aéreas en una ruta o rutas particulares estén viéndose gravemente comprometidos como resultado del incremento de la capacidad por parte de la o las compañías aéreas del otro país.

- (24) Este acuerdo parece incluir algunas cláusulas de salvaguardia rigurosas (el objetivo del servicio consistiría en proporcionar una adecuada capacidad con un factor de carga razonable) que garanticen que cualquier incremento de la capacidad se base en un incremento correlativo del tráfico. Además, basándose en su conocimiento de los mecanismos que rigen la resolución de los conflictos entre compañías aéreas, que se incluyen en todos los acuerdos aeronáuticos bilaterales, la Comisión cree que la parte de la cláusula que otorga a la autoridad el derecho de consultar a la otra parte, es una cláusula recíproca. Por lo tanto, la Comisión no cree que las disposiciones de ese acuerdo sean más liberales que las del Reglamento y, en consecuencia, el apartado 2 del artículo 13 no se aplica al presente caso.

## IX

- (25) Con arreglo al apartado 4 del artículo 10, la Comisión tiene que estudiar la aplicación de los apartados 2 y 3 en el plazo de un mes y decidir si el Estado miembro puede seguir aplicando la medida. La última solicitud de las autoridades belgas tiene fecha de 3 de septiembre y fue registrada por la Comisión el 4 de septiembre. La Comisión no ha sido capaz de adoptar su decisión antes del 4 de octubre de 1992 puesto que puso en conocimiento de las autoridades británicas la denuncia para que éstas pudiesen ejercitar su derecho a la defensa. La última respuesta de las autoridades británicas se registró el 21 de septiembre. Por otro lado, la información completa sobre las ofertas de períodos horarios realizadas por el jefe de tráfico de Heathrow se recibió el 23 de septiembre, por lo cual se ha sobrepasado el plazo pero sólo por el tiempo estrictamente necesario para que la Comisión pudiese adoptar su decisión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2343/90 no faculta al Reino de Bélgica para adoptar medidas de represalia contra una compañía aérea con una licencia expedida en otro Estado miembro (en este caso, British Midland).

Basándose en el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2343/90, las autoridades belgas no pueden denegar a British Midland el permiso para incrementar la frecuencia en su ruta Londres (Heathrow)-Bru-

selas-Londres (Heathrow), independientemente de que en virtud de los apartados 1 y 2 del artículo 10 no se permita a Sabena incrementar sus frecuencias en la misma ruta.

*Artículo 2*

Las autoridades del Reino Unido no infringieron el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2343/90 al aceptar la petición de British Midland de incrementar la frecuencia en la ruta Londres (Heathrow)-Bruselas-Londres (Heathrow) en la medida en que Sabena no puede efectuar el incremento de la frecuencia solicitado.

Las autoridades del Reino Unido considerarán que los períodos horarios ofrecidos a Sabena son un punto de partida y deberán mejorar, tan pronto como ello sea posible, la oferta para adaptarla a los deseos de Sabena.

*Artículo 3*

Al no comunicar en su debido momento a la Comisión los límites de los derechos de tráfico suplementarios solicitados por Sabena, las autoridades del Reino Unido no cumplieron con las obligaciones que les impone el apartado 2 del artículo 10 del Reglamento.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica y el Reino Unido.

Hecho en Bruselas, el 21 de octubre de 1992.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*