

# Diario Oficial

## de las Comunidades Europeas

ISSN 1012-9200

L 240

35º año

24 de agosto de 1992

Edición  
en lengua española

## Legislación

### Sumario

#### I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ..... 1
- ★ Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ..... 8
- ★ Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos ..... 15
- ★ Reglamento (CEE) nº 2410/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, que modifica el Reglamento (CEE) nº 3975/87 por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo ..... 18
- ★ Reglamento (CEE) nº 2411/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 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 ..... 19

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CEE) Nº 2407/92 DEL CONSEJO**

de 23 de julio de 1992

sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas

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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que es importante establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, tal como dispone el artículo 8 A del Tratado;

Considerando que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada;

Considerando que la aplicación en el sector del transporte aéreo del principio de libertad de prestación de servicios exige que se tengan en cuenta las características específicas de este sector;

Considerando que, mediante 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>(4)</sup>, el Consejo decidió, con vistas a su aplicación el 1 de julio de 1992 como muy tarde, la adopción de unas normas comunes que rigieran la concesión de licencias a las compañías aéreas;

Considerando sin, embargo, que es necesario conceder a los Estados miembros un plazo razonable, hasta el 1 de enero de 1993, para la aplicación del presente Reglamento;

Considerando que es importante establecer requisitos no discriminatorios sobre la ubicación y el control de una empresa que solicite una licencia;

Considerando que, para asegurar un servicio fiable y adecuado, es necesario garantizar que las compañías aéreas operen en todo momento con una sólida base económica y elevados niveles de seguridad;

Considerando que, en aras de la protección de los usuarios y demás partes interesadas, es importante garantizar que las compañías aéreas estén suficientemente aseguradas contra los riesgos por responsabilidad;

Considerando que en el mercado interior las compañías aéreas deben poder utilizar aeronaves de las que se disponga a título de propiedad en cualquier punto de la Comunidad, sin perjuicio de las responsabilidades del Estado miembro que otorga la licencia por lo que respecta a la aptitud técnica de la compañía;

Considerando que debe asimismo permitirse el arrendamiento de aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, durante un período limitado o en circunstancias especiales, siempre y cuando las normas de seguridad al respecto sean equivalentes a las que se aplican en la Comunidad;

Considerando que los procedimientos para la concesión de licencias a las compañías aéreas deben ser transparentes y no discriminatorios,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

1. El presente Reglamento se refiere a los requisitos para la concesión y el mantenimiento por parte de los Estados miembros de licencias de explotación relativas a las compañías aéreas establecidas en la Comunidad.

<sup>(1)</sup> DO nº C 258 de 4. 10. 1991, p. 2.

<sup>(2)</sup> DO nº C 125 de 18. 5. 1992, p. 140.

<sup>(3)</sup> DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

2. Lo dispuesto en el presente Reglamento no se aplica al transporte de pasajeros, correo y/o carga realizado por aeronaves sin motor y/o ultraligeras con motor, ni a los vuelos locales que no impliquen transporte entre diversos aeropuertos. Con respecto a estas operaciones se aplicará el Derecho nacional por lo que se refiere a las licencias de explotación, así como el Derecho comunitario y nacional por lo que se refiere a los certificados de operador aéreo (AOC).

#### Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «empresa»: cualquier persona física o jurídica, con o sin fines de lucro, o cualquier organismo oficial dotado o no de personalidad jurídica propia;
- b) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;
- c) «licencia de explotación»: una autorización concedida por el Estado miembro competente a una empresa, por la que se le permite el transporte por vía aérea de pasajeros, correo y/o carga, a cambio de remuneración y/o pago de alquiler, en las condiciones que figuren en la licencia;
- d) «certificado de operador aéreo (AOC)»: un documento expedido a una empresa o a un grupo de empresas por las autoridades competentes de un Estado miembro en el que se acredite que el operador en cuestión posee la capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la operación de aeronaves en condiciones seguras para las actividades aeronáuticas especificadas en el mismo;
- e) «plan de operaciones»: una descripción detallada de las actividades comerciales previstas por la compañía aérea para el período en cuestión, en particular en lo relativo a la evolución del mercado y a las inversiones previstas, incluidas las implicaciones financieras y económicas de dichas actividades;
- f) «contabilidad interna o analítica»: una relación detallada de los ingresos y gastos del período en cuestión, que incluya un desglose entre las actividades relacionadas con el transporte aéreo y las demás, así como entre los elementos pecuniarios y no pecuniarios;
- g) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
  - a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
  - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa.

#### Artículo 3

1. Sin perjuicio del apartado 5 del artículo 5, los Estados miembros no expedirán o no mantendrán vigentes licencias de explotación cuando no se cumplan los requisitos del presente Reglamento.
2. Las empresas que cumplan los requisitos del presente Reglamento tendrán derecho a recibir una licencia de explotación. Dicha licencia no conferirá por sí misma ningún derecho de acceso a rutas o mercados específicos.
3. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 1, dentro del territorio comunitario no se permitirá a ninguna empresa establecida en la Comunidad transportar por vía aérea pasajeros, correo y/o carga, a cambio de remuneración y/o pago de alquiler, a no ser que se haya concedido a dicha empresa la licencia de explotación correspondiente.

#### Licencia de explotación

#### Artículo 4

1. Los Estados miembros sólo concederán licencias de explotación a empresas:
  - a) que tengan su principal centro de actividad y, en su caso, su domicilio social en dicho Estado miembro; y
  - b) cuya principal actividad sea el transporte aéreo, bien de forma exclusiva o bien en combinación con cualquier otra explotación comercial de aeronaves o de reparación y mantenimiento de aeronaves.
2. Sin perjuicio de los acuerdos y convenios en los que la Comunidad sea parte contratante, la empresa deberá ser propiedad de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo momento deberá estar efectivamente controlada por dichos Estados o sus nacionales.
3. a) No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 4, las compañías aéreas que ya estén reconocidas en el Anexo I de los Reglamentos (CEE) n<sup>os</sup> 2343/90 y 294/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, relativo al funcionamiento de los servicios aéreos de carga entre Estados miembros<sup>(1)</sup>, conservarán sus derechos con respecto al presente Reglamento y otros conexos, siempre que cumplan las restantes obligaciones dimanantes del presente Reglamento y sigan siendo controladas directa o indirectamente por los mismos países terceros y/o por nacionales de los mismos países terceros que ejerzan dicho control en el momento de la adopción del presente Reglamento. Sin embargo, dicho control podrá ser transferido en cualquier momento a Estados miembros y/o a nacionales de Estados miembros.

(1) DO nº L 36 de 8. 2. 1991, p. 1.

- b) La posibilidades de compra y de venta de acciones con arreglo a la letra a) no se referirán a aquellos nacionales que tengan intereses significativos en una compañía aérea de un país tercero.

4. Toda empresa que participe directa o indirectamente con una participación de control en una compañía aérea deberá cumplir los requisitos del apartado 2.

5. Las compañías aéreas deberán poder demostrar, en cualquier momento en que se lo solicite el Estado miembro responsable de la licencia de explotación, que cumplen los requisitos del presente artículo. Si fuere necesario, la Comisión, a instancia de un Estado miembro, examinará el cumplimiento de dichos requisitos y resolverá al respecto si ello fuera necesario.

#### Artículo 5

1. La empresa de transporte aéreo que solicita una licencia de explotación por primera vez deberá poder demostrar de forma razonablemente satisfactoria a juicio de las autoridades competentes del Estado miembro que conceda la licencia que:

- a) puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de veinticuatro meses desde el inicio de su explotación;
- b) puede hacer frente a sus gastos fijos y de funcionamiento derivados de actividades incluidas en su plan de operaciones y calculados con arreglo a criterios realistas, durante un período de tres meses desde el inicio de su explotación, sin tener en cuenta los ingresos procedentes de esta última.

2. A efectos del apartado 1, toda empresa solicitante deberá presentar un plan de operaciones que abarque, como mínimo, los dos primeros años de explotación. En el plan de operaciones deberán figurar asimismo los vínculos financieros entre el solicitante y cualesquiera otras actividades de carácter comercial en las que éste participe, bien de forma directa o bien a través de empresas conexas. El solicitante facilitará asimismo toda la información pertinente, especialmente los datos que se enumeran en la parte A del Anexo.

3. Los compañías aéreas titulares de una licencia de explotación deberán notificar con antelación a las autoridades responsables de la concesión de su licencia los planes relativos a la explotación de un nuevo servicio regular o de un servicio no regular para regiones continentales o mundiales no servidas anteriormente, las modificaciones en el tipo o el número de las aeronaves empleadas y toda modificación importante de la dimensión de sus actividades. Asimismo, notificarán con antelación las propuestas de cualquier proyecto de fusión o adquisición y notificarán a las autoridades responsables de la concesión de la licencia, en un plazo de catorce días, todo cambio en la propiedad de cualquier cartera de acciones que represente al menos el 10 % del total de las acciones de la compañía aérea, de su sociedad matriz o de su última sociedad de participación. Se considerará notificación suficiente con

arreglo al presente apartado la presentación de un plan de operaciones de doce meses y realizada con una antelación de dos meses al período al que se refiere, en lo que respecta a las modificaciones de las operaciones que se incluyan en dicho plan de operaciones.

4. En caso de que las autoridades responsables de la concesión de la licencia consideren que las modificaciones notificadas con arreglo al apartado 3 tienen una repercusión importante en la situación financiera de la compañía aérea, exigirán la presentación de un plan de operaciones revisado en el que figuren las modificaciones en cuestión, que deberá abarcar, como mínimo, un período de doce meses desde la fecha del comienzo de su aplicación, y deberá contener toda la información pertinente, incluidos los datos a que se refiere la parte B del Anexo, para evaluar si la compañía aérea puede hacer frente a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer durante el mencionado período de doce meses. Las autoridades responsables de la concesión de la licencia decidirán sobre el plan de operaciones revisado, a más tardar tres meses después de que se les haya presentado toda la información necesaria.

5. En todo momento y siempre que haya indicios claros de que una compañía aérea a la que se haya concedido una licencia tiene dificultades financieras, las autoridades responsables de la concesión de la licencia podrán evaluar la situación financiera de la misma y, si dejare de constarles que puede hacer frente por un período de doce meses a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, podrán dejar la licencia en suspenso o revocarla. Siempre y cuando no existan riesgos en cuanto a la seguridad las autoridades responsables de la concesión de la licencia podrán asimismo conceder una licencia temporal en tanto la compañía aérea lleva a cabo una reorganización financiera.

6. En cada ejercicio, las compañías aéreas deberán presentar a las autoridades responsables de la concesión de sus licencias, sin retrasos injustificados, las cuentas revisadas del ejercicio anterior. Asimismo deberán facilitar, en cualquier momento en que se lo exija la autoridad responsable de la concesión de su licencia, la información pertinente a los efectos del apartado 5, y en particular los datos mencionados en la parte C del Anexo.

7. a) Los apartados 1 a 4 y 6 del presente artículo no se aplicarán a las compañías aéreas que realicen exclusivamente operaciones con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas y/o que tengan menos de 20 asientos. Dichas compañías aéreas deberán ser capaces en todo momento de demostrar que su capital neto es como mínimo de 80 000 ecus o de facilitar a la autoridad responsable de la concesión de su licencia, cuando ésta se lo exija, los datos necesarios para la aplicación del apartado 5. No obstante, los Estados miembros podrán aplicar los apartados 1 a 4 y 6 a las compañías aéreas a las que hayan otorgado licencias y que ofrezcan servicios regulares o cuyo volumen de negocios supere los 3 millones de ecus anuales.

- b) La Comisión, después de consultar a los Estados miembros, podrá aumentar como resulte apropiado los valores a que se refiere la letra a), siempre que la evolución económica indique la necesidad de tal decisión. Tal cambio se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.
- c) Todo Estado miembro podrá someter al Consejo, dentro del plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, por mayoría cualificada, podrá adoptar en circunstancias excepcionales una decisión distinta en el plazo de un mes.

#### Artículo 6

1. Cuando, con objeto de conceder una licencia de explotación, la autoridad competente de un Estado miembro solicite que las personas que dirigirán de manera continua y efectiva las operaciones de la empresa presenten pruebas de su buena reputación o de que no se les ha declarado en quiebra o cuando suspenda o revoque la licencia debido al mal comportamiento profesional de carácter grave o a un delito, dicho Estado miembro aceptará como prueba suficiente respecto de los nacionales de otros Estados miembros la presentación de documentos expedidos por autoridades competentes del Estado miembro de origen o del Estado miembro del que procede el nacional extranjero en los que se certifique que reúne dichos requisitos.

Cuando las autoridades competentes del Estado miembro de origen o del Estado miembro del que procede el nacional extranjero no expidan los documentos mencionados en el párrafo primero, éstos serán sustituidos por una declaración jurada — o en aquellos Estados miembros en los que no existan disposiciones que contemplen declaraciones juradas, una declaración solemne — hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado del Estado miembro de origen o del Estado miembro del que proceda la persona; dicha autoridad o notario expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada o de la declaración solemne.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán solicitar que los documentos y certificados mencionados en el apartado 1 les sean presentados dentro de los tres meses siguientes a su fecha de expedición.

#### Artículo 7

Las compañías aéreas deberán haber contraído seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

#### Artículo 8

1. No se podrá exigir la posesión de aeronaves como condición para la concesión o el mantenimiento de una licencia de explotación, pero cada Estado miembro exigirá a las compañías aéreas a las que conceda una licencia de explotación que dispongan de una o más aeronaves, bien en propiedad o bien en cualquier régimen de arrendamiento.

2. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, las aeronaves que utilice una compañía aérea deberán estar matriculadas, según lo disponga el Estado miembro que expida la licencia de explotación, en el registro nacional de dicho Estado miembro o en la Comunidad.

b) Si, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10, se considera que el contrato de arrendamiento de una aeronave matriculada en la Comunidad es aceptable, los Estados miembros no exigirán que dicha aeronave sea inscrita en su propio registro si ello supone la necesidad de efectuar cambios estructurales de la aeronave.

3. Los Estados miembros podrán conceder excepciones a lo dispuesto en la letra a) del apartado 2 en casos de contratos de arrendamiento de breve duración para hacer frente a necesidades temporales de las compañías aéreas o en otras circunstancias excepcionales.

4. A efectos de lo dispuesto en la letra a) del apartado 2, cada Estado miembro, con arreglo a las leyes y reglamentos aplicables, incluidos los relativos a la certificación de aeronavegabilidad, admitirá en su registro nacional, sin retrasos ni tasas discriminatorias, las aeronaves propiedad de nacionales de otros Estados miembros y los traslados de matrículas de aeronaves registradas en otros Estados miembros. No se aplicará ninguna otra tasa a la transferencia de aeronaves que no sean las tasas de matrículas normales.

### Certificados de operador aéreo (AOC)

#### Artículo 9

1. Tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación en un momento determinado dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido en el que se especifiquen las actividades que cubre la licencia de explotación y conforme con los criterios establecidos en el Reglamento pertinente del Consejo.

2. Hasta la entrada en vigor del Reglamento del Consejo a que se refiere el apartado 1, se aplicarán las normativas nacionales relativas al certificado de operador aéreo o título equivalente en lo que respecta al certificado de operador de transporte aéreo.

#### Artículo 10

1. Para garantizar los niveles exigidos de seguridad y de responsabilidad, toda compañía aérea que utilice aeronaves de otra empresa o que facilite aeronaves a otra empresa deberá obtener previamente la aprobación de la correspondiente autoridad responsable de la concesión de la licencia para efectuar dicha operación. Las condiciones de la aprobación formarán parte del contrato de arrendamiento entre las partes.

2. Los Estados miembros no aprobarán ningún contrato de arrendamiento de aeronaves con tripulación a una compañía aérea a la que haya expedido una licencia de explotación, a menos que se cumplan normas de seguridad equivalentes a las que impone el artículo 9.

## Disposiciones generales

### Artículo 11

1. La licencia de explotación será válida mientras la compañía aérea cumpla los requisitos del presente Reglamento. No obstante, los Estados miembros podrán disponer una revisión un año después de la concesión de una nueva licencia de explotación y posteriormente cada cinco años.

2. En caso de que una compañía aérea haya interrumpido sus operaciones durante seis meses o de que no haya iniciado sus operaciones una vez transcurridos seis meses desde la concesión de una licencia de explotación, el Estado miembro responsable decidirá si la licencia de explotación debe someterse a aprobación de nuevo.

3. Con respecto a las compañías aéreas a las que haya concedido una licencia de explotación, cada Estado miembro decidirá si dicha licencia debe someterse a nueva aprobación en caso de cambio de uno o más elementos que afecten a la situación jurídica de la empresa, y en especial en caso de fusión o adquisición. La compañía o compañías aéreas en cuestión podrán continuar sus actividades, salvo en caso de que una autoridad responsable de la concesión de licencias determine, exponiendo sus motivos para ello, que existen riesgos respecto a la seguridad.

### Artículo 12

Los Estados miembros no permitirán mantener sus licencias de explotación a aquellas compañías aéreas contra las que se haya iniciado un procedimiento por insolvencia o similar, si al organismo competente de dicho Estado miembro le consta que no existe un plan realista de reconstitución financiera dentro de un plazo razonable.

### Artículo 13

1. El Estado miembro interesado deberá hacer públicos los procedimientos relativos a la concesión de licencias de explotación e informará de ello a la Comisión.

2. El Estado miembro interesado deberá resolver sobre la solicitud lo antes posible y a más tardar en el plazo de tres meses desde la presentación de toda la información necesaria, teniendo en cuenta todos los elementos disponibles. La decisión se comunicará a la empresa de transporte aéreo solicitante. En caso de denegación deberán indicarse las razones de la misma.

3. Una empresa cuya licencia de explotación haya sido denegada podrá pedir a la Comisión que revise su caso. En caso de que la Comisión considere que no se han cumplido los requisitos del presente Reglamento, se pronunciará sobre la correcta interpretación del Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 169 del Tratado.

4. Las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

### Artículo 14

1. Para cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 4, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros interesados, que también garantizarán que las compañías aéreas a las que han concedido una licencia proporcionen información.

2. Cuando no se facilite la información solicitada dentro del plazo fijado por la Comisión, o la información esté incompleta, la Comisión podrá solicitar la información necesaria mediante decisión dirigida al Estado miembro interesado. La decisión especificará la información que se solicita y fijará un plazo adecuado para su entrega.

3. Si no se facilitase la información solicitada con arreglo al apartado 2 en el plazo establecido, o si la compañía aérea no hubiese demostrado por otros medios que cumple los requisitos del artículo 4, la Comisión, excepto cuando concurren circunstancias especiales, informará inmediatamente a todos los Estados miembros acerca de la situación. Hasta que no se haya notificado por la Comisión que se ha presentado la documentación que certifique que se reúnen dichos requisitos, los Estados miembros podrán suspender todos los derechos de acceso al mercado de los que la compañía aérea disfrutase en virtud del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de las Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias <sup>(1)</sup>.

### Artículo 15

Las compañías aéreas deberán cumplir, además de las normas del presente Reglamento, los requisitos del ordenamiento jurídico nacional compatibles con el Derecho comunitario.

### Artículo 16

No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3, las licencias de explotación que estén vigentes en un Estado miembro en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento seguirán siendo válidas por un plazo máximo de un año, con sujeción de las leyes en virtud de las cuales fueron expedidas, salvo para las expedidas con arreglo a la letra b) del apartado 1 del artículo 4, para las cuales se aplicará un período máximo de tres años, durante el cual las compañías aéreas que posean tales licencias deberán adoptar las medidas necesarias para cumplir los requisitos del presente Reglamento. A efectos del presente artículo, la referencia a compañías aéreas titulares de licencias de explotación incluye a las compañías aéreas que estén explotando de forma legítima con un certificado de operador

(1) Véase la página 8 del presente Diario Oficial.

aéreo válido en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, aun cuando no sean titulares de tales licencias.

El presente artículo no se opone a las disposiciones de los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 4 ni a las del artículo 9, salvo que las compañías aéreas que operaban al amparo de excepciones anteriores a la entrada en vigor del presente Reglamento pueden continuar haciéndolo, durante un período que no supere el máximo de los períodos antes indicados, hasta que los Estados miembros hayan realizado sus investigaciones sobre si se cumplen las disposiciones del artículo 4.

#### *Artículo 17*

Antes de adoptar leyes, reglamentos o disposiciones administrativas para el desarrollo del presente Reglamento, los

Estados miembros consultarán a la Comisión y, una vez adoptadas, le comunicarán todas las medidas que tomen al respecto.

#### *Artículo 18*

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento.
2. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

#### *Artículo 19*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1993.

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

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1992.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. COPE

## ANEXO

**INFORMACIÓN QUE DEBERÁ UTILIZARSE EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO 5 EN LO QUE SE REFIERE A LA CAPACIDAD FINANCIERA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS****A. Información que deberá facilitarse, desde el punto de vista de la capacidad financiera, al presentar la primera solicitud de licencia**

1. Los documentos financieros y contables internos más recientes y, si se dispone de ellas, las cuentas revisadas correspondientes al ejercicio financiero precedente.
2. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias para los dos años siguientes.
3. La base de cálculo de las cifras de gastos de ingresos previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.
4. Detalle de los costes iniciales previstos en el período que medie entre la presentación de la solicitud y el comienzo de la explotación, y explicación sobre el modo en que se pretende financiar dichos costes.
5. Detalle de las fuentes de financiación presentes y previstas.
6. Detalle de los accionistas, con indicación de la nacionalidad y el tipo de acciones que posean, así como los estatutos de la sociedad. Si la compañía forma parte de un grupo de empresas, deberá facilitarse información sobre la relación entre ellas.
7. El movimiento de tesorería previsto y los planes de liquidez para los dos primeros años de explotación.
8. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento financiero de aeronaves, incluidos los términos y condiciones del contrato si se trata de un contrato de arrendamiento.

**B. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias que tengan previsto efectuar una modificación de sus estructuras o de sus actividades que tenga una incidencia importante en su situación financiera**

1. Si fuere necesario, los documentos financieros y contables internos más recientes y las cuentas revisadas del ejercicio financiero precedente.
2. Detalles precisos de todas las modificaciones propuestas, por ejemplo cambio del tipo de servicios, proyectos de adquisición o fusión, modificaciones del capital en acciones, cambios de accionistas, etc.
3. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el ejercicio financiero en curso, en la que figuren todos los cambios de estructura o de actividades previstos que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.
4. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.
5. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente, en los que consten todos los cambios de la estructura o de las actividades propuestos que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.
6. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento financiero de aeronaves, incluidos los términos y condiciones del contrato si se trata de un contrato de arrendamiento.

**C. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias existentes**

1. Cuentas revisadas, a más tardar seis meses después de finalizar el ejercicio correspondiente y, si fuere necesario, el balance de gestión interna más reciente.
2. Previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el año siguiente.
3. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.
4. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente.

## REGLAMENTO (CEE) Nº 2408/92 DEL CONSEJO

de 23 de julio de 1992

relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias

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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que es importante establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, tal como dispone el artículo 8 A del Tratado;

Considerando que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada;

Considerando que la Decisión 87/602/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros <sup>(4)</sup> y 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>(5)</sup> constituyen los primeros pasos con vistas a realizar el mercado interior en lo que se refiere al acceso de las compañías aéreas a las rutas de los servicios aéreos regulares intracomunitarios;

Considerando que en el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió revisar dicho Reglamento a más tardar el 30 de junio de 1992;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió adoptar normas que regulen la concesión de licencias de explotación de rutas con efectos a partir del 1 de julio de 1992;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió abolir las restricciones de capacidad entre Estados miembros a partir del 1 de enero de 1993;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo confirmó que los derechos de tráfico de cabotaje son parte integrante del mercado interior;

Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse;

Considerando que el desarrollo del régimen de tráfico aéreo en las islas griegas y en las islas del Atlántico que constituyen la región autónoma de las Azores es actualmente insuficiente, y que por esta razón deben quedar excluidos temporalmente de la aplicación del presente Reglamento los aeropuertos situados en dichas islas;

Considerando que es necesario hacer desaparecer las restricciones relativas a la designación múltiple, los derechos de tráfico de quinta libertad y escalonar la introducción de los derechos de cabotaje con el fin de estimular el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y mejorar los servicios a los usuarios;

Considerando que es necesario establecer disposiciones especiales, en determinados casos, sobre obligaciones de servicio público necesarias para el mantenimiento de servicios aéreos adecuados a regiones nacionales;

Considerando que es necesario establecer disposiciones especiales sobre nuevos servicios aéreos entre aeropuertos regionales;

Considerando que para planificar el transporte aéreo es necesario otorgar a los Estados miembros el derecho a establecer normas no discriminatorias para la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos dentro del mismo sistema aeroportuario;

Considerando que el ejercicio de los derechos de tráfico debe ser compatible con las normas sobre seguridad, protección del medio ambiente y condiciones de acceso a los aeropuertos y debe ser tratado sin discriminaciones;

Considerando que, habida cuenta de los problemas relacionados con la congestión o el medio ambiente, es necesario prever la posibilidad de imponer determinadas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico;

(1) DO nº C 258 de 4. 10. 1991, p. 10.

(2) DO nº C 125 de 18. 5. 1992, p. 146.

(3) DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 15.

(4) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 19.

(5) DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

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 es necesario especificar las obligaciones de los Estados miembros y de las compañías aéreas en lo que se refiere a la facilitación de la información necesaria;

Considerando que es conveniente garantizar una estimación y una evaluación idénticas de acceso al mercado para los mismos tipos de servicios aéreos;

Considerando que es conveniente tratar todos los asuntos relacionados con el acceso al mercado en el mismo Reglamento;

Considerando que el presente Reglamento sustituye parcialmente al Reglamento (CEE) nº 2343/90 y al Reglamento (CEE) nº 294/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, relativo al funcionamiento de los servicios aéreos de carga entre Estados miembros <sup>(1)</sup>,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

1. El presente Reglamento se refiere al acceso a las rutas dentro de la Comunidad para los servicios aéreos regulares y no regulares.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido 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 en este sentido al Consejo en esa fecha.

4. Hasta el 30 de junio de 1993 quedarán excluidos de la aplicación del presente Reglamento los aeropuertos de las islas griegas y de las islas del Atlántico que constituyen la región autónoma de las Azores. Salvo disposición en contrario del Consejo, a propuesta de la Comisión, esta exclusión 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 de explotación válida;

b) «compañía aérea comunitaria»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992 sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas <sup>(2)</sup>;

c) «servicio aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga y/o correo a cambio de una remuneración y/o del pago de un alquiler;

d) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

i) que se realice, a cambio de una remuneración, con aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, carga y/o correo, de manera que en cada vuelo haya asientos disponibles para su adquisición de manera individual por el público, ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados;

ii) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:

1. bien de acuerdo con un horario publicado,
2. bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;

e) «vuelo»: la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;

f) «derecho de tráfico»: el derecho de una compañía aérea a transportar pasajeros, carga y/o correo en un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios;

g) «ventas sólo asiento»: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador;

h) «Estado(s) miembro(s) interesado(s)»: el(los) Estado(s) miembro(s) dentro del(de los) que se efectúe un servicio aéreo o entre los que se efectúe dicho servicio;

i) «Estado(s) miembro(s) implicado(s)»: el(los) Estado(s) miembro(s) interesado(s) y el (los) Estado(s) miembro(s) en que se ha concedido una licencia a la(s) compañía(s) aérea(s) que presta(n) el servicio aéreo;

j) «Estado de matriculación»: el Estado miembro en el que se expida la licencia mencionada en la letra b);

k) «aeropuerto»: cualquier zona de un Estado miembro abierto a las operaciones comerciales de transporte aéreo;

l) «aeropuerto regional»: cualquier aeropuerto distinto de los que figuran en la lista del Anexo I como aeropuertos de categoría 1;

m) «sistema aeroportuario»: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, tal como se indica en el Anexo II;

<sup>(1)</sup> DO nº L 36 de 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(2)</sup> Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- n) «capacidad»: el número de asientos ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado;
- o) «obligación de servicio público»: cualquier obligación impuesta a una compañía aérea para que adopte, con respecto a cualquier ruta para la que un Estado miembro le haya expedido una licencia, todas las medidas necesarias para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas relativas a continuidad, regularidad, capacidad y precio que la compañía aérea no asumiría si únicamente tuviera en cuenta su interés comercial.

### Artículo 3

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro no estará obligado a autorizar, hasta el 1 de abril de 1997, a las compañías aéreas comunitarias con una licencia expedida en otro Estado miembro a ejercer derechos de cabotaje en su territorio salvo que:
  - i) los derechos de tráfico se ejerzan en un servicio que constituye y está programado como una extensión de un servicio con origen en su Estado de matriculación o constituya un servicio preliminar de un servicio con destino a dicho Estado;
  - ii) la compañía aérea no utilice para dicho servicio de cabotaje más del 50 % de la capacidad de temporada del mismo servicio de cuya extensión o servicio preliminar forma parte el servicio de cabotaje.
3. Una compañía aérea que preste servicios de cabotaje con arreglo al apartado 2 facilitará, a petición del Estado o Estados miembros implicados, toda la información pertinente para la aplicación de las disposiciones de dicho apartado.
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán regular, hasta el 1 de abril de 1997 y sin establecer discriminaciones por razones de nacionalidad de los propietarios o de identidad de la compañía aérea, ya sea que detenten o soliciten las rutas de que se trate, el acceso a rutas situadas en su territorio en lo que respecta a compañías aéreas autorizadas por dichos Estados de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 sin prejuzgar, por otra parte, el Derecho comunitario, y en particular las normas de la competencia.

### Artículo 4

1. a) Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un

aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* la existencia de dicha obligación de servicio público.

- b) Los Estados miembros valorarán la adecuación de los servicios regulares de transporte aéreo teniendo en cuenta:
  - i) el interés público;
  - ii) la posibilidad, en particular para regiones insulares, de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas;
  - iii) las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios;
  - iv) el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.
- c) En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio adecuado e ininterrumpido, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de servicio público que cualquier compañía aérea que se proponga prestar servicios en dicha ruta deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público.
- d) Si ninguna compañía aérea hubiere iniciado o estuviere por iniciar servicios aéreos regulares en una ruta de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a dicha ruta a una sola compañía aérea durante un período de hasta tres años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse. El derecho a explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública de forma individual o para un grupo de tales rutas a cualquier compañía comunitaria que tenga derecho a realizarlo. La licitación será publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y el plazo de presentación de las solicitudes no podrá ser inferior a un mes a partir del día de su publicación. Las solicitudes presentadas por las compañías aéreas serán comunicadas inmediatamente a los demás Estados miembros interesados y a la Comisión.

- e) El aviso de licitación y el subsiguiente contrato abarcarán, entre otros, los siguientes puntos:
- i) los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público;
  - ii) las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles;
  - iii) plazo de validez del contrato;
  - iv) penalizaciones en caso de incumplimiento del contrato.
- f) El fallo de la licitación se efectuará lo antes posible después de tener en cuenta en la selección la adecuación del servicio ofrecido, y los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios, y el coste de la compensación que sea necesario aportar por el Estado o Estados miembros interesados, si fuese necesario.
- g) No obstante lo dispuesto en la letra f), el fallo no podrá producirse antes de transcurridos dos meses desde que haya finalizado el plazo de presentación de solicitudes, a fin de permitir que otros Estados miembros puedan formular observaciones.
- h) Los Estados miembros podrán abonar a las compañías aéreas, seleccionadas en virtud de la letra f), los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a una obligación de servicio público impuesta con arreglo al presente apartado; dicho abono tendrá en cuenta los gastos y los ingresos generados por el servicio.
- i) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con las disposiciones del presente artículo se revisen efectivamente y, en particular, lo antes posible cuando tales decisiones hayan infringido la legislación comunitaria o las normas nacionales que apliquen dicha legislación.
- j) Cuando, de conformidad con lo dispuesto en las letras a) y c), se haya impuesto una obligación de servicio público, las compañías aéreas únicamente podrán hacer ventas sólo asiento en el caso de que el servicio aéreo en cuestión cumpla con todos los requisitos de la obligación de servicio público. En consecuencia, ese servicio aéreo se considerará como servicio aéreo regular.
- k) Lo dispuesto en la letra d) no se aplicara en aquellos casos en que otro Estado miembro interesado proponga una alternativa satisfactoria para cumplir la misma obligación de servicio público.

2. Cuando la oferta de capacidad supere las 30 000 plazas anuales, la letra d) del apartado 1 no se aplicará a las rutas en las que otros modos de transporte puedan garantizar un servicio adecuado e ininterrumpido.

3. A petición de un Estado miembro que considere que en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 se esté limitando indebidamente el desarrollo de una ruta, o por iniciativa

propia, la Comisión llevará a cabo una investigación y, en un plazo de dos meses tras la recepción de la solicitud, adoptará una decisión basándose en todos los factores pertinentes acerca de si debe continuar aplicándose el apartado 1 respecto de la ruta en cuestión.

4. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Los Estados miembros dispondrán de un plazo de un mes para recurrir al Consejo respecto a la decisión de la Comisión. El Consejo podrá adoptar, por mayoría cualificada, una decisión diferente en el plazo de un mes.

#### Artículo 5

En rutas nacionales en las que en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento se haya otorgado una concesión exclusiva por ley o contrato, y en las que no existan otros modos de transporte que puedan garantizar un servicio adecuado e ininterrumpido, tal concesión podrá continuar hasta su fecha de expiración, sin sobrepasar un período de tres años.

#### Artículo 6

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, un Estado miembro, en caso de que una de las compañías aéreas en él matriculada haya comenzado a operar un servicio regular de pasajeros con aeronaves de no más de 80 asientos en una ruta nueva entre aeropuertos de categoría regional, siendo la capacidad anual no superior a 30 000 asientos, podrá rechazar un servicio aéreo regular de otra compañía aérea en la misma ruta durante un período máximo de dos años, a no ser que dicho servicio sea operado con aeronaves de no más de 80 asientos, o sea operado de tal forma que no haya más de 80 asientos disponibles a la venta en cada vuelo entre los dos aeropuertos en cuestión.

2. Los apartados 3 y 4 del artículo 4 se aplicarán en relación con el apartado 1 del presente artículo.

#### Artículo 7

Al prestar servicios aéreos, toda compañía aérea comunitaria recibirá autorización del Estado o Estados miembros interesados para combinar servicios aéreos y utilizar el mismo número de vuelo.

#### Artículo 8

1. El presente Reglamento no afectará al derecho de un Estado miembro a regular, sin que exista discriminación basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico entre los aeropuertos en el interior de un sistema aeroportuario.

2. El ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas comunitarias, nacionales, regionales o locales publicadas relativas a la seguridad, a la protección del medio ambiente y a la asignación de franjas horarias.

3. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión estudiará la aplicación de los apartados 1 y 2 y, en el plazo del mes siguiente a la recepción de la petición y previa consulta con el Comité a que se refiere el artículo 11, decidirá si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

4. Todo Estado miembro podrá someter al Consejo, dentro del plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, por mayoría cualificada, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión distinta en el plazo de un mes.

5. Cuando un Estado miembro decida constituir un nuevo sistema aeroportuario o modificar el existente, informará a los demás Estados miembros y a la Comisión. Tras verificar que los aeropuertos se encuentran agrupados para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* una versión revisada del Anexo II.

#### Artículo 9

1. Cuando existan problemas graves de congestión y/o medioambientales, el Estado miembro responsable, con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, podrá imponer condiciones y limitar o denegar el ejercicio de los derechos de tráfico, en particular cuando otras modalidades de transporte puedan ofrecer un nivel de servicio satisfactorio.

2. Las medidas que adopte un Estado miembro de conformidad con el apartado 1:

- no serán discriminatorias por motivos de nacionalidad o identidad de compañías aéreas,
- tendrán un plazo de validez limitado, que no podrá exceder de tres años, a cuya expiración deberán revisarse,
- no afectarán indebidamente los objetivos del presente Reglamento,
- no provocarán indebidamente una distorsión de la competencia entre compañías aéreas,
- no serán más restrictivas de lo que exija la solución de los problemas.

3. Si un Estado miembro considera que es necesario adoptar medidas con arreglo al apartado 1, informará a los otros Estados miembros y a la Comisión con una antelación mínima de tres meses sobre la fecha prevista de entrada en vigor de dichas medidas, suministrando los adecuados justificantes de las medidas. Estas últimas podrán ponerse en práctica a menos que, durante el mes siguiente a la recepción de la información, un Estado miembro interesado impugne las medidas, o cuando la Comisión, de conformidad con el apartado 4, las someta a nuevo examen.

4. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará las medidas contempladas en el apartado 1. Si, en el plazo de un mes después de haber sido informada con arreglo al apartado 3, la Comisión somete a examen dichas medidas, indicará al mismo tiempo si deben

aplicarse total o parcialmente durante el tiempo en que estén sometidas a examen, teniendo en cuenta, en particular, la posibilidad de efectos irreversibles. Previa consulta al Comité que se menciona en el artículo 11, la Comisión, un mes después de recibir toda la información necesaria, decidirá si las medidas son pertinentes y se ajustan al presente Reglamento o son contrarias al Derecho comunitario. La Comisión, comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Hasta que adopte su decisión, la Comisión podrá adoptar medidas transitorias, incluida la suspensión total o parcial de las medidas, teniendo en cuenta, sobre todo, la posibilidad de efectos irreversibles.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, un Estado miembro podrá adoptar las medidas necesarias para enfrentarse con problemas repentinos de corta duración, siempre que dichas medidas se ajusten al apartado 2, e informará sin demora a la Comisión y al Estado o Estados miembros de dichas medidas, justificándolas debidamente. Si los problemas que han hecho precisas dichas medidas siguen produciéndose durante más de catorce días, el Estado miembro deberá informar de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y podrá prolongar, con el acuerdo de la Comisión, dichas medidas por períodos adicionales no superiores a catorce días. A petición del Estado miembro implicado o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender dichas medidas si no cumplen los requisitos de los apartados 1 y 2 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho comunitario.

6. Cualquier Estado miembro podrá recurrir la decisión de la Comisión a que se refieren los apartados 4 o 5 ante el Consejo dentro de un plazo de un mes. El Consejo podrá adoptar por mayoría cualificada, en circunstancias excepcionales, una decisión distinta en el plazo de un mes.

7. Cuando una decisión adoptada con arreglo al presente artículo limite la actividad de una compañía aérea de la Comunidad en una ruta intracomunitaria, se aplicarán las mismas condiciones o limitaciones a todas las compañías aéreas de la Comunidad en la misma ruta. Cuando la decisión implique la denegación de autorización de nuevos servicios o de servicios adicionales, se denegará asimismo la autorización de nuevos servicios o de servicios adicionales a todas las compañías aéreas de la Comunidad que lo solicitaren.

8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8 y salvo acuerdo del Estado o Estados miembros interesados, un Estado miembro no podrá autorizar a ninguna compañía aérea a:

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

entre un aeropuerto determinado situado en su territorio y otro Estado miembro mientras que a una compañía aérea con licencia expedida por dicho otro Estado miembro no se le permita establecer, sobre la base de la asignación de franjas horarias que se menciona en el apartado 2 del artículo 8, un nuevo servicio o aumentar la frecuencia de

un servicio existente hacia el aeropuerto en cuestión, y hasta que no haya sido adoptado por el Consejo y haya entrado en vigor un Reglamento sobre un código de conducta acerca de la asignación de franjas horarias, que deberá basarse en el principio general de no discriminación por razón de la nacionalidad.

#### Artículo 10

1. Con excepción de lo establecido en los artículos 8 y 9 y en el presente artículo, no se aplicarán restricciones a la capacidad de los servicios aéreos contemplados por el presente Reglamento.

2. A petición de cualquier Estado miembro en el que la aplicación del apartado 1 haya supuesto un grave perjuicio económico para una o más compañías aéreas de servicios regulares con licencia expedida por dicho Estado miembro, la Comisión examinará las circunstancias y, sobre la base de todos los factores pertinentes, incluida la situación del mercado y, en particular, cuando se dé una situación en la que las oportunidades que tienen las compañías de dicho Estado miembro de competir de forma efectiva en el mercado se vean afectadas indebidamente, la situación financiera de la compañía o compañías aéreas interesadas y la utilización de su capacidad, decidirá si la capacidad de los servicios aéreos regulares con destino a ese Estado miembro o con origen en el mismo debe estabilizarse por un período limitado.

3. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Todo Estado miembro podrá recurrir al Consejo respecto a la decisión de la Comisión en un plazo de un mes. El Consejo podrá adoptar, en circunstancias excepcionales, por mayoría cualificada, una decisión distinta en el plazo de un mes.

#### Artículo 11

1. La Comisión estará asistida por un Comité de carácter consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El Comité asesorará a la Comisión sobre la aplicación de los artículos 9 y 10.

3. Además, el Comité podrá ser consultado por la Comisión acerca de cualquier otro aspecto relativo a la aplicación del presente Reglamento.

4. El Comité establecerá su propio reglamento interno.

#### Artículo 12

1. Para cumplir sus obligaciones con arreglo al presente Reglamento, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros interesados, que también garantizarán que las compañías aéreas a las que han concedido una licencia proporcionen información.

2. Cuando no se facilite la información solicitada dentro del plazo fijado por la Comisión o la información esté incompleta, la Comisión podrá solicitar la información necesaria mediante decisión dirigida al Estado miembro interesado. La decisión especificará la información que se solicita y fijará un plazo para su entrega.

#### Artículo 13

La Comisión publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento el 1 de abril de 1994 como muy tarde, y después periódicamente.

#### Artículo 14

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento.

2. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

#### Artículo 15

Quedan derogados los Reglamentos (CEE) nºs 2343/90 y 294/91, excepto el inciso ii) de la letra e) del artículo 2 y el Anexo I del Reglamento (CEE) nº 2343/90, según la interpretación que figura en el Anexo III del presente Reglamento, y la letra b) del artículo 2 y el Anexo del Reglamento (CEE) nº 294/91.

#### Artículo 16

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1993.

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

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1992.

Por el Consejo

El Presidente

J. COPE

**ANEXO I****Lista de aeropuertos de categoría 1**

BÉLGICA:	Bruselas-Zaventem
DINAMARCA:	Sistema aeroportuario de Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALEMANIA:	Frankfurt-Rhein-Main Düsseldorf-Lohausen Munich Sistema aeroportuario de Berlín
ESPAÑA:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Málaga Las Palmas
GRECIA:	Atenas-Hellinikon Salónica-Macedonia
FRANCIA:	Sistema aeroportuario de París
IRLANDA:	Dublín
ITALIA:	Sistema aeroportuario de Roma Sistema aeroportuario de Milán
PAÍSES BAJOS:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lisboa Faro
REINO UNIDO:	Sistema aeroportuario de Londres Luton

**ANEXO II****Lista de sistemas aeroportuarios**

DINAMARCA:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALEMANIA:	Berlín-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIA:	París-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino Milán-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venecia-Tessera/Treviso
REINO UNIDO:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted

**ANEXO III****Interpretación que se menciona en el artículo 15**

Con arreglo a lo dispuesto en el Anexo I del Reglamento (CEE) nº 2343/90, la compañía aérea Scanair, cuya estructura y organización son exactamente las del Scandinavian Airlines System, deberá considerarse de la misma forma que la compañía aérea Scandinavian Airlines System.

**REGLAMENTO (CEE) Nº 2409/92 DEL CONSEJO**

de 23 de julio de 1992

sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que es importante establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, tal como dispone el artículo 8 A del Tratado;

Considerando que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capital estará garantizada;

Considerando que la Directiva 87/601/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros <sup>(4)</sup> y el Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares <sup>(5)</sup> constituyen los primeros pasos con vistas a realizar el mercado interior en el ámbito de las tarifas aéreas;

Considerando que las tarifas aéreas deben determinarse libremente por la dinámica de mercado;

Considerando que conviene complementar la libertad de precios con medidas de salvaguardia suficientes, que protejan los intereses de los consumidores y de la industria;

Considerando que conviene que un mismo Reglamento trate de todas las cuestiones relacionadas con la fijación de precios;

Considerando que el presente Reglamento sustituye al Reglamento (CEE) nº 2342/90 y parcialmente al Reglamento (CEE) nº 294/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, relativo al funcionamiento de los servicios aéreos de carga entre Estados miembros <sup>(6)</sup>,

*Artículo 1*

1. El presente Reglamento se aplicará a los criterios y procedimientos para el establecimiento de las tarifas aéreas y fletes de los servicios aéreos dentro de la Comunidad.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, el presente Reglamento no se aplicará a:
  - a) tarifas y fletes percibidos por compañías aéreas que no sean de la Comunidad;
  - b) tarifas y fletes establecidos por una obligación de servicio público, conforme al Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias <sup>(7)</sup>.
3. Solamente las compañías aéreas de la Comunidad tendrán derecho a ofrecer nuevos productos o tarifas inferiores a las existentes para los mismos productos.

*Artículo 2*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «tarifas aéreas»: los precios expresados en ecus o en moneda local que los pasajeros deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes por su transporte y por el transporte de su equipaje en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares;
- b) «fletes de asientos»: los precios expresados en ecus o en moneda local que los fletadores deban pagar a las compañías aéreas por su transporte o el de sus clientes y por el transporte de su equipaje en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares;
- c) «tarifas de fletamento»: los precios expresados en ecus o en moneda local que los pasajeros deban pagar a los fletadores por servicios constituidos o incluidos en su transporte y por el transporte de su equipaje en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares;

<sup>(1)</sup> DO nº C 258 de 4. 10. 1991, p. 15.

<sup>(2)</sup> DO nº C 125 de 18. 5. 1992, p. 150.

<sup>(3)</sup> DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 15.

<sup>(4)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 12.

<sup>(5)</sup> DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO nº L 36 de 8. 2. 1991, p. 1.

<sup>(7)</sup> Véase la página 8 del presente Diario Oficial.

- d) «fletes de carga»: los precios expresados en ecus o en moneda local que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares;
- e) «fletes normales»: los fletes que la compañía aérea propondría normalmente con inclusión de la posibilidad de descuentos normales;
- f) «servicio aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos que transporte pasajeros, carga y/o correo a cambio de una remuneración y/o el pago de un alquiler;
- g) «compañía aérea»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida;
- h) «compañía aérea de la Comunidad»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas <sup>(1)</sup>;
- i) «Estado(s) miembro(s) interesado(s)»: el(los) Estado(s) miembro(s) (entre los o) dentro del(de los) que se apliquen la tarifa o el flete;
- j) «Estado(s) miembro(s) implicado(s)»: el (los) Estado(s) miembro(s) interesado(s) y el(los) Estado(s) miembro(s) en que se ha concedido la licencia a la(s) compañía(s) aérea(s);
- k) «tarifa básica»: la tarifa plenamente flexible más baja para vuelos de ida o ida y vuelta, ofrecida al menos en la misma medida que cualquier otra tarifa plenamente flexible que se ofrezca para el mismo servicio aéreo.

### Artículo 3

Las tarifas de fletamento y los fletes de asientos y carga cobrados por las compañías aéreas comunitarias se fijarán mediante libre acuerdo de las partes en el contrato de transporte.

### Artículo 4

Cuando así se requiera, las compañías aéreas que operen dentro de la Comunidad informarán al público de todas las tarifas y fletes normales.

### Artículo 5

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, las compañías aéreas de la Comunidad fijarán libremente las tarifas aéreas.

2. El Estado o Estados miembros interesados podrán exigir que las tarifas aéreas se registren ante ellos, en la forma que ellos dispongan y sin que pueda producirse discriminación alguna en razón de la nacionalidad o de la identidad de la compañía aérea. No podrá exigirse la

presentación de dicho registro en un plazo que exceda de las veinticuatro horas, incluido un día laborable, antes de la entrada en vigor de las tarifas aéreas, excepto si se produjera igualación a una tarifa existente, en cuyo caso se exigirá tan solo una notificación previa.

3. Un Estado miembro podrá exigir, hasta el 1 de abril de 1997, que las tarifas de rutas nacionales en las que opere una única compañía con licencia concedida por dicho Estado o dos compañías con licencia del mismo en una operación conjunta, se registren en un plazo superior a un día laborable, pero nunca superior a un mes, antes de la entrada en vigor de las tarifas.

4. Las tarifas aéreas podrán estar disponibles a efectos de su venta y de prestación del servicio de transporte siempre que no hayan sido retiradas con arreglo a lo dispuesto en los artículos 6 o 7.

### Artículo 6

1. Conforme a los procedimientos del presente artículo, los Estados miembros interesados podrán decidir en cualquier momento:

- a) retirar una tarifa básica que teniendo en cuenta la estructura global de tarifas para la ruta en cuestión así como otros factores pertinentes, incluida la situación de competencia del mercado, sea excesivamente elevada en perjuicio de los usuarios, en relación con los costes correspondientes globales a largo plazo de la compañía aérea incluido un margen de beneficio satisfactorio;
- b) detener, de forma no discriminatoria, nuevas reducciones de precios en un mercado, ya sea en una ruta o en un grupo de rutas, cuya dinámica haya producido un descenso continuado de las tarifas aéreas que se desvíe de manera significativa de las variaciones de precios estacionales normales, y que origine pérdidas generalizadas entre todas las compañías interesadas en los servicios aéreos de que se trate, teniendo en cuenta los costes correspondientes globales a largo plazo de las compañías aéreas.

2. Las decisiones que se adopten en aplicación del apartado 1 serán motivadas y se notificarán a la Comisión y a todos los demás Estados miembros implicados, así como a las compañías aéreas interesadas.

3. Si, en un plazo de catorce días a partir de la fecha de notificación, ningún otro Estado miembro interesado o la Comisión hubiera notificado su desacuerdo motivándolo con arreglo al apartado 1, el Estado miembro que hubiera tomado una decisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, podrá obligar a la compañía aérea interesada a que retire la tarifa básica o se abstenga de introducir nuevas reducciones de las tarifas, según convenga.

4. En caso de desacuerdo, los Estados miembros implicados podrán solicitar consultas a fin de estudiar la situación. Las consultas tendrán lugar en un plazo de catorce días a partir de su solicitud, salvo que se acuerde otra fórmula.

<sup>(1)</sup> Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

### Artículo 7

1. La Comisión examinará, a petición de un Estado miembro implicado, si una decisión u omisión con arreglo al artículo 6 satisface los criterios del apartado 1 del artículo 6. El Estado miembro deberá informar simultáneamente al otro Estado miembro interesado y a la compañía aérea interesada. La Comisión publicará inmediatamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* que la tarifa o tarifas aéreas están sometidas a examen.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión, basándose en una reclamación de una parte con interés legítimo, podrá investigar si una tarifa aérea está conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 6. La Comisión publicará inmediatamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* que la tarifa o tarifas aéreas están sometidas a examen.

3. Una tarifa aérea vigente en el momento en que se presente a examen con arreglo al apartado 1 seguirá en vigor durante su examen. En el caso de que la Comisión o el Consejo, con arreglo al apartado 8, hubieran decidido en los seis meses precedentes que un nivel similar o más bajo de la tarifa básica entre el par de ciudades de que se trate no cumplía con lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 6, la tarifa aérea dejará de estar vigente durante el examen.

Además, en caso de aplicarse el apartado 6, la compañía aérea en cuestión no podrá aplicar, mientras dure el examen de la Comisión, una tarifa básica de nivel superior a la que estaba vigente inmediatamente antes de la tarifa sometida al examen.

4. Previa consulta con los Estados miembros interesados, la Comisión se pronunciará lo antes posible y en cualquier caso en un plazo de veinte días laborables, una vez haya recibido suficiente información de la compañía o compañías aéreas interesadas. La Comisión tendrá en cuenta toda la información que haya recibido de las partes interesadas.

5. Cuando una compañía aérea no facilite la información solicitada en el plazo fijado por la Comisión, o proporcione información incompleta, la Comisión reclamará, mediante decisión, la información necesaria; la decisión especificará qué información se necesita y fijará un plazo apropiado dentro del cual deba facilitarse dicha información.

6. La Comisión, mediante decisión, podrá imponer la retirada de una tarifa aérea en espera de una resolución

definitiva cuando una compañía aérea facilite información incorrecta o la presente de manera incompleta o no la presente dentro del plazo establecido mediante decisión con arreglo al apartado 5.

7. La Comisión comunicará sin demora su decisión motivada conforme a lo dispuesto en los apartados 4 y 6 a los Estados miembros interesados y a las compañías aéreas interesadas.

8. Los Estados miembros interesados podrán recurrir ante el Consejo, en el plazo de un mes, contra la decisión de la Comisión contemplada en el apartado 4. El Consejo, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión distinta en el plazo de un mes.

9. Los Estados miembros interesados garantizarán la aplicación de la decisión de la Comisión, a menos que el Consejo la esté examinando o haya adoptado una decisión distinta, de conformidad con el apartado 8.

### Artículo 8

Al menos una vez al año, la Comisión consultará a los representantes de las organizaciones de usuarios del transporte aéreo en la Comunidad sobre las tarifas aéreas y asuntos relacionados con éstas. Para ello, la Comisión facilitará a los participantes la información adecuada.

### Artículo 9

La Comisión publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento antes del 1 de abril de 1994 y periódicamente en lo sucesivo.

### Artículo 10

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo referente a la recogida de la información necesaria para el informe a que se refiere el artículo 9.

2. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

### Artículo 11

Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 2342/90.

### Artículo 12

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1993.

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

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1992.

Por el Consejo

El Presidente

J. COPE

## REGLAMENTO (CEE) Nº 2410/92 DEL CONSEJO

de 23 de julio de 1992

que modifica el Reglamento (CEE) nº 3975/87 por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del 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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 3975/87 <sup>(4)</sup> formaba parte de un paquete de medidas interrelacionadas adoptado por el Consejo como primer paso hacia la realización del mercado interior del transporte; que, por este motivo, su ámbito de aplicación estaba limitado al transporte aéreo internacional entre aeropuertos comunitarios;

Considerando, por consiguiente, que la Comisión no está facultada para investigar directamente presuntas infracciones de los artículos 85 y 86 del Tratado con respecto al transporte aéreo dentro de un Estado miembro y no tiene poder para adoptar las decisiones o imponer las sanciones que se requieran para autorizar acuerdos con arreglo al apartado 3 del artículo 85 o para poner fin a una infracción comprobada por ella en relación con dicho transporte dentro de un Estado miembro;

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

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1992.

Considerando que el transporte aéreo efectuado íntegramente dentro de un Estado miembro está sometido también actualmente a las medidas comunitarias de liberalización; que, por lo tanto, conviene establecer disposiciones que reconozcan a la Comisión la facultad de adoptar, en relación estrecha y permanente con las autoridades competentes de los Estados miembros, las medidas necesarias para la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a este sector de transporte aéreo cuando el comercio entre Estados miembros pueda resultar afectado;

Considerando que es necesario establecer un marco jurídico seguro y claro para el transporte aéreo interno dentro de un Estado miembro, garantizando al mismo tiempo una aplicación coherente de las normas sobre competencia; que, por consiguiente, debe ampliarse el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3975/87 a este sector de transporte aéreo,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 se suprimirá el término «internacional».

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. COPE

(1) DO nº C 225 de 30. 8. 1991, p. 9.

(2) DO nº C 125 de 18. 5. 1992, p. 130.

(3) DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 13.

(4) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.

**REGLAMENTO (CEE) Nº 2411/92 DEL CONSEJO**

de 23 de julio de 1992

por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 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 Económico Europea y, en particular, su artículo 87,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que, en virtud del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo <sup>(4)</sup>, la Comisión está facultada para aplicar las reglas sobre competencia al transporte aéreo dentro de un Estado miembro; que, por consiguiente, conviene establecer la posibilidad de adoptar exenciones por categorías para ese tipo de transporte;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 3976/87 <sup>(5)</sup> faculta a la Comisión para declarar mediante Reglamento que el apartado 1 del artículo 85 no es aplicable a determinadas categorías de acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y prácticas concertadas;

Considerando que se ha concedido a la Comisión la facultad de conceder exenciones por categorías por un período limitado que expira el 31 de diciembre de 1992, durante el cual las compañías aéreas podrán adaptarse al nuevo entorno más competitivo que resulta de las modificaciones del régimen aplicable al transporte aéreo internacional intracomunitario;

Considerando que, habida cuenta de las nuevas medidas de liberalización del sector del transporte aéreo adoptadas por la Comunidad, conviene prorrogar las exenciones por categorías al término de dicho período; que la Comisión

debe definir el ámbito de aplicación de estas exenciones por categorías y las condiciones a las que están sometidas, en estrecha relación con los Estados miembros y teniendo en cuenta los cambios acaecidos en el entorno competitivo desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3976/87,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

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

- 1) En el artículo 1 se suprimirá el término «internacionales».
- 2) En el artículo 2, el apartado 2 será sustituido por el texto siguiente:
 

«2. La Comisión podrá, en particular, adoptar Reglamentos respecto de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas que tengan por objeto:

  - la planificación conjunta y la coordinación de los horarios de las compañías aéreas;
  - consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros, de equipaje y de carga en servicios aéreos regulares;
  - operaciones conjuntas en servicios aéreos regulares nuevos y de baja densidad;
  - el reparto de franjas horarias en los aeropuertos y la fijación de horarios: la Comisión se encargará de garantizar la concordancia de dichas normas con el código de conducta adoptado por el Consejo;
  - 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: la Comisión se encargará de garantizar la concordancia de dichas normas con el código de conducta adoptado por el Consejo.

- 3) El artículo 3 será sustituido por el texto siguiente:

«Artículo 3

Cualquier Reglamento adoptado en virtud del artículo 2 permanecerá en vigor durante un período de tiempo determinado.

<sup>(1)</sup> DO nº C 225 de 30. 8. 1991, de p. 10.

<sup>(2)</sup> Dictamen emitido el 11 de julio de 1992 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 13.

<sup>(4)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1978, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 2410/92 (véase la página 18 del presente Diario Oficial).

<sup>(5)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9. Reglamento modificado por el Reglamento (CEE) nº 2344/90 (DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 15).

Podrá ser derogado o modificado si se produce un cambio en la situación relativa a uno de los factores que haya sido esencial para su adopción. En tal caso, se fijará un período para la modificación de los acuerdos y prácticas concertadas a los que se aplicaba el Reglamento precedente antes de la derogación o modificación.»

4) Queda suprimido el artículo 8.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1992.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. COPE

---