

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

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

- ★ 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 1
- ★ Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, 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 9

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Consejo

87/601/CEE:

- ★ Directiva del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros 12

87/602/CEE:

- ★ Decisión del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares entre Estados miembros 19

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

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

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 ⁽¹⁾,

Vistos los dictámenes del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

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

Considerando que las normas sobre la competencia forman parte de las disposiciones generales del Tratado que también son aplicables al transporte aéreo; que las normas de desarrollo de dichas disposiciones o bien se especifican en el capítulo sobre la competencia, o bien deberán determinarse por los procedimientos establecidos al respecto;

Considerando que, con arreglo al Reglamento nº 141 del Consejo ⁽⁴⁾, el Reglamento nº 17 del Consejo ⁽⁵⁾ no es aplicable a los servicios de los transportes; que el Reglamento (CEE) 1017/68 del Consejo ⁽⁶⁾ sólo lo es al transporte terrestre; que el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo ⁽⁷⁾ sólo lo es al transporte marítimo; que, por lo tanto, la Comisión carece en la actualidad de medios que le permitan investigar directamente los casos de presunta infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado en el sector del transporte aéreo; que la Comisión carece asimismo de

los poderes de decisión y sanción necesarios para poner término por sí misma a las infracciones que compruebe;

Considerando que el sector del transporte aéreo tiene unas características particulares que son específicas de dicho sector; que, asimismo, el transporte aéreo internacional se rige por una red de acuerdos bilaterales entre Estados que determinan las condiciones con arreglo a las cuales las compañías aéreas designadas por las partes en los acuerdos pueden explotar rutas entre los dos territorios;

Considerando que las prácticas que puedan afectar a la competencia en lo relativo al transporte aéreo entre Estados miembros pueden tener una incidencia substancial en el comercio entre Estados miembros; que, por lo tanto, es deseable que se establezcan normas en virtud de las cuales la Comisión, en contacto estrecho y permanente con las autoridades competentes de los Estados miembros, pueda tomar las medidas necesarias para la aplicación de los artículos 85 y 86 al transporte aéreo internacional entre aeropuertos comunitarios;

Considerando que dicha regulación debería establecer los procedimientos pertinentes, así como facultades para la toma de decisiones y sanciones para garantizar el cumplimiento de las prohibiciones establecidas en el apartado 1 del artículo 85 y en el artículo 86 del Tratado; que deberían tenerse en cuenta para ello las disposiciones de procedimiento del Reglamento (CEE) nº 1017/68 aplicables al transporte terrestre, que toma en consideración determinadas características particulares de las actividades de transporte contempladas en conjunto;

Considerando que procede conceder a las empresas interesadas el derecho a ser oídas por la Comisión, dar a los terceros cuyos intereses puedan resultar afectados por una decisión la oportunidad de hacer valer previamente sus observaciones y asegurar la mayor publicidad de las decisiones adoptadas;

Considerando que todas las decisiones adoptadas por la Comisión en aplicación del presente Reglamento están sometidas al control del Tribunal de Justicia en las condiciones definidas por el Tratado; que conviene, además, atribuir al Tribunal de Justicia en virtud del artículo 172

⁽¹⁾ DO nº C 182 de 9. 7. 1984, p. 2.

⁽²⁾ DO nº C 182 de 19. 7. 1982, p. 120 y DO nº C 345 de 21. 12. 1987.

⁽³⁾ DO nº C 77 de 21. 3. 1983, p. 20.

⁽⁴⁾ DO nº 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽⁵⁾ DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽⁶⁾ DO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

⁽⁷⁾ DO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 4.

del Tratado, una competencia jurisdiccional plena en lo referente a las decisiones mediante las cuales la Comisión impone multas o sanciones comunitarias;

Considerando que resulta pertinente excluir determinados acuerdos, decisiones y prácticas concertadas de la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, siempre que su único objetivo y efecto sea lograr mejoras técnicas o una mayor cooperación;

Considerando que, habida cuenta de las características particulares del transporte aéreo, corresponderá en primer lugar a las propias empresas la comprobación de que sus acuerdos, decisiones y prácticas concertadas se ajustan a las normas de competencia, sin que la notificación a la Comisión sea necesariamente obligatoria;

Considerando que las empresas pueden manifestar el deseo de recurrir en determinados casos a la Comisión para confirmar que sus acuerdos, decisiones y prácticas concertadas se ajustan a derecho, y que debería establecerse un procedimiento para tales casos;

Considerando que el presente Reglamento no prejuzga la aplicación del artículo 90 del Tratado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las normas de desarrollo de los artículos 85 y 86 del Tratado para los servicios de transporte aéreo.
2. Se aplicará únicamente al transporte aéreo internacional entre aeropuertos de la Comunidad.

Artículo 2

Excepciones para determinados acuerdos técnicos

1. La prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado no se aplicará a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que se enumeran en el Anexo siempre que su única finalidad y efecto sea lograr mejoras o cooperación de índole técnica. Esta enumeración no es exhaustiva.
2. La Comisión, si fuere necesario, someterá propuestas al Consejo para la modificación de la lista del Anexo.

Artículo 3

Procedimientos en caso de denuncias o por iniciativa propia de la Comisión

1. Al recibir una denuncia o actuando por su propia iniciativa, la Comisión incoará procedimientos para poner término a cualquier infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado.

Podrán presentar las denuncias:

- a) los Estados miembros;
- b) las personas físicas o jurídicas que invoquen un interés legítimo.

2. A solicitud de las empresas o consorcios de empresas interesados, la Comisión podrá atestiguar que sobre la base de los datos que obran en su poder, no hay motivos, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 o el artículo 86 del Tratado, para tomar medidas con respecto a un acuerdo, decisión o práctica concertada.

Artículo 4

Resultado de los procedimientos por denuncia o por propia iniciativa de la Comisión

1. Si la Comisión comprobare una infracción del apartado 1 del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado, podrá obligar mediante una decisión a las empresas o consorcios de empresas afectados a poner fin a tal infracción.

Sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Reglamento, la Comisión, antes de adoptar la decisión prevista en el párrafo anterior, podrá dirigir a las empresas o consorcios de empresas afectados recomendaciones destinadas a suspender la infracción.

2. Si la Comisión, actuando en respuesta a una denuncia recibida, llegare a la conclusión, en función de las pruebas de que disponga, de que no hay motivo para intervenir con respecto a un acuerdo, una decisión o una práctica concertada, con arreglo al apartado 1 del artículo 85 o al artículo 86 del Tratado, adoptará una decisión por la que rechace la denuncia por improcedente.

3. Si la Comisión, tras recibir una denuncia o actuando por iniciativa propia, llegare a la conclusión de que un acuerdo, una decisión o una práctica concertada cumple las disposiciones de los apartados 1 y 3 del artículo 85 del Tratado, adoptará una decisión por la que se aplicará el apartado 3 del artículo 85. En dicha decisión se indicará la fecha a partir de la cual entrará en vigor. Dicha fecha podrá ser anterior a la fecha de la decisión.

*Artículo 5***Aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado****Procedimiento de oposición**

1. Las empresas y consorcios de empresas que deseen obtener la aplicación del apartado 3 del artículo 85 con respecto a acuerdos, decisiones y prácticas concertadas incluidas en las disposiciones del apartado 1 de dicho artículo y en los cuales sean partes, presentarán solicitudes a la Comisión.

2. Si la Comisión juzgare que la solicitud es admisible y estuviere en posesión de todas las pruebas disponibles, y si no se hubiere emprendido contra el acuerdo, la decisión o la práctica concertada de que se trate ninguna acción con arreglo al artículo 3, publicará con la mayor brevedad en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* un resumen de la solicitud e invitará a las terceras partes interesadas y a los Estados miembros a que presenten sus comentarios a la Comisión dentro de un plazo de 30 días. La publicación tendrá en cuenta el legítimo interés de las empresas en que no se divulgen sus secretos comerciales.

3. Si la Comisión no notificare a los solicitantes, en el plazo de 90 días a partir de la fecha de la publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, que existen serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del apartado 3 del artículo 85, el acuerdo, la decisión o la práctica concertada, en la medida en que se ajusten a la descripción facilitada en la solicitud, se considerarán eximidos de la prohibición durante el tiempo ya transcurrido y durante seis años como máximo a partir de la fecha de publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Si la Comisión comprobare, transcurrido el plazo de 90 días, pero antes de expirar el plazo de seis años, que las condiciones de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado no se cumplen, emitirá una decisión por la que declare que se aplica la prohibición prevista en el apartado 1 del artículo 85. Dicha decisión podrá tener carácter retroactivo en el caso de que los interesados hubieren dado información inexacta o de que hubieren utilizado indebidamente una exención de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 o hubieren contravenido el artículo 86.

4. La Comisión podrá dirigir a las empresas solicitantes la notificación prevista en el párrafo primero del apartado 3; hará dicha notificación a instancias de un Estado miembro en el plazo de 45 días a partir del envío de la solicitud al Estado miembro, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8. Dicha petición deberá justificarse en razón de consideraciones relativas a las normas de competencia del Tratado.

Si estimare que se cumplen las condiciones de los apartados 1 y 3 del artículo 85 del Tratado, la Comisión adoptará una decisión por la que se aplique el apartado 3 del artículo 85. La decisión especificará la fecha a partir de la cual deberá surtir efecto. Dicha fecha podrá ser anterior a la fecha de la solicitud.

*Artículo 6***Período de vigencia y revocación de las decisiones de aplicación del apartado 3 del artículo 85**

1. Toda decisión de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado adoptada conforme a los artículos 4 ó 5 del presente Reglamento deberá indicar el período al que se aplica; dicho período no será normalmente inferior a seis años. Podrán añadirse condiciones y obligaciones a la decisión.

2. La decisión podrá renovarse si siguieren reuniéndose las condiciones de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

3. La Comisión podrá revocar o modificar su decisión o prohibir actos específicos a las partes:

- a) si hubieren cambiado cualquiera de los hechos que sirvieron de base para la adopción de la decisión, o
- b) si las partes incumplieren una obligación vinculada a la decisión, o
- c) si la decisión estuviere basada en informaciones inexactas o se hubiere obtenido fraudulentamente, o
- d) si las partes utilizaren indebidamente la exención de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado que les hubiere sido concedida por la decisión.

En los casos a que se refieren las letras b), c) o d), la decisión podrá revocarse con efecto retroactivo.

*Artículo 7***Competencia**

Sin perjuicio del examen de su decisión por el Tribunal de Justicia, la Comisión tendrá competencia exclusiva para tomar decisiones en aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

Las autoridades de los Estados miembros seguirán siendo competentes para decidir si en un asunto se reúnen las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado, en tanto que la Comisión no haya entablado un procedimiento con vistas a elaborar una decisión en el asunto de que se trate o no haya enviado la notificación prevista en el párrafo primero del apartado 3 del artículo 5 del presente Reglamento.

*Artículo 8***Colaboración con las autoridades de los Estados miembros**

1. La Comisión pondrá en práctica los procedimientos previstos en el presente Reglamento en colaboración estre-

cha y constante con las autoridades competentes de los Estados miembros, las cuales estarán facultadas para manifestar sus opiniones sobre tales procedimientos.

2. La Comisión remitirá inmediatamente a las autoridades competentes de los Estados miembros copias de las denuncias y solicitudes, así como de los documentos más importantes que haya recibido o que envíe en el curso de dichos procedimientos.

3. Antes de adoptar cualquier decisión consecutiva a un procedimiento contemplado en el artículo 3 o cualquier decisión conforme al párrafo segundo del apartado 3 del artículo 5 o conforme al párrafo segundo del apartado 4 del mismo artículo o conforme al artículo 6 deberá consultarse a un Comité consultivo en materia de acuerdos y de posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo. El Comité consultivo también deberá ser consultado antes de adoptar las disposiciones de aplicación previstas en el artículo 19.

4. El Comité consultivo estará integrado por funcionarios competentes en el sector del transporte aéreo y en materia de acuerdos y posiciones dominantes. Cada Estado miembro nombrará a dos funcionarios para que lo representen, cada uno de los cuales, si no pudiere asistir, podrá ser sustituido por otro funcionario.

5. Se procederá a la consulta en una sesión conjunta convocada por la Comisión; dicha sesión no deberá celebrarse antes de transcurridos catorce días a partir del envío de la convocatoria. Para cada asunto que deba tratarse, dicha convocatoria irá acompañada de un resumen del asunto junto con la indicación de los documentos más importantes y de un anteproyecto de decisión.

6. El Comité consultivo podrá emitir dictamen aunque no estén presentes algunos de sus miembros titulares o suplentes. Al proyecto de decisión se adjuntará un informe sobre los resultados de los procedimientos consultivos. Dicho informe no se hará público.

Artículo 9

Peticiones de información

1. En la ejecución de las tareas que le asigna el presente Reglamento, la Comisión podrá obtener todas las informaciones necesarias de los gobiernos y de las autoridades competentes de los Estados miembros, así como de las empresas y consorcios de empresas.

2. Cuando la Comisión haga una petición de información a una empresa o consorcio de empresas, enviará al mismo tiempo una copia de la petición a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la sede de la empresa o del consorcio de empresas.

3. En su petición, la Comisión indicará el fundamento jurídico y la finalidad de su petición, así como las sanciones previstas en la letra b) del apartado 1 del artículo 12 en el caso de que se proporcionen informaciones inexactas.

4. Los propietarios de las empresas o sus representantes y, en el caso de personas jurídicas o de sociedades, firmas o consorcios que no tengan personalidad jurídica, las personas autorizadas a representarlas con arreglo a la ley o a sus estatutos, deberán proporcionar la información solicitada.

5. Cuando una empresa o consorcio de empresas no proporcione la información solicitada dentro del plazo fijado por la Comisión o proporcione información incompleta, la Comisión exigirá aquella mediante una decisión. En la decisión se precisará la información que se exige, se fijará un plazo adecuado en el que deberá proporcionarse y se indicarán las sanciones previstas en la letra b) del apartado 1 del artículo 12 y la letra c) del apartado 1 del artículo 13, así como el derecho a recurrir ante el Tribunal de Justicia contra la decisión.

6. La Comisión enviará al mismo tiempo una copia de su decisión a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio se encuentre la sede de la empresa o consorcio de empresas.

Artículo 10

Investigaciones por las autoridades de los Estados miembros

1. A petición de la Comisión, las autoridades competentes de los Estados miembros procederán a las investigaciones que la Comisión considere necesarias en virtud del apartado 1 del artículo 11, o que haya ordenado mediante decisión adoptada en virtud del apartado 3 del artículo 11. Los agentes de las autoridades competentes de los Estados miembros encargados de realizar dichas investigaciones ejercerán sus funciones previa presentación de una autorización escrita expedida por la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba hacerse la investigación. Dichas autorizaciones precisarán el objeto y la finalidad de la investigación.

2. A petición de la Comisión o de la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba hacerse la investigación, los agentes de la Comisión podrán prestar su asistencia a los agentes de la autoridad competente en el desempeño de sus funciones.

Artículo 11

Competencia de la Comisión en materia de investigación

1. En el desempeño de las funciones que le son asignadas por el presente Reglamento, la Comisión podrá proceder a todas las investigaciones necesarias en empresas y consorcios de empresas. A tal fin, los funcionarios autorizados de la Comisión estarán facultados para:

a) examinar los libros y demás registros comerciales;

Artículo 12

b) sacar copias o extractos de los libros y registros comerciales;

Multas

c) pedir explicaciones verbales *in situ*;

d) acceder a todos los locales, terrenos y vehículos utilizados por las empresas o consorcios de empresas.

1. La Comisión podrá imponer, mediante decisión, a empresas o consorcios de empresas multas de cien a cinco mil ECU, cuando, de manera intencional o por negligencia:

a) hayan proporcionado información incorrecta o engañosa en relación con cualquier solicitud presentada al amparo del apartado 2 del artículo 3 o del artículo 5; o

b) hayan proporcionado información incorrecta en respuesta a cualquier petición presentada en virtud de los apartados 3 o 5 del artículo 9, o no hayan proporcionado información dentro del plazo fijado en cualquier decisión adoptada con arreglo al apartado 5 del artículo 9; o

c) con motivo de investigaciones llevadas a cabo en virtud de los artículos 10 u 11, no hayan presentado en su totalidad los libros u otros registros comerciales requeridos, o hayan rehusado someterse a cualquier investigación ordenada por decisión tomada en aplicación del apartado 3 del artículo 11.

2. Los agentes autorizados de la Comisión ejercerán sus funciones previa presentación de una autorización escrita que indique el objeto y la finalidad de la investigación, así como las sanciones previstas en la letra c) del apartado 1 del artículo 12 en los casos en que los libros u otros registros comerciales requeridos no se presenten en su totalidad. La Comisión informará con la suficiente antelación a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba realizarse la investigación de la misión y de la identidad de los agentes autorizados.

3. Las empresas y los consorcios de empresas deberán someterse a las investigaciones que la Comisión haya ordenado mediante decisión. La decisión deberá especificar el objeto y la finalidad de la investigación, fijar la fecha en que deberá empezar e indicar las sanciones previstas en la letra c) del apartado 1 del artículo 12 y en la letra d) del apartado 1 del artículo 13 y el derecho de recurso contra la decisión ante el Tribunal de Justicia.

2. La Comisión podrá imponer, mediante decisión, a empresas o consorcios de empresas multas de mil a un millón de ECU, o de un importe aún superior que no supere el 10 % de la cifra de negocios del ejercicio económico anterior de las empresas que hayan participado en la infracción, cuando, intencionalmente o por negligencia:

a) hayan infringido el apartado 1 del artículo 85 o el artículo 86 del Tratado; o

b) hayan incumplido cualquier obligación impuesta en virtud del apartado 1 del artículo 6.

4. La Comisión adoptará las decisiones a que se refiere el apartado 3 previa consulta a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio debe efectuarse la investigación.

Al fijar el importe de la multa se tomarán en cuenta la gravedad y la duración de la infracción.

3. Será aplicable el artículo 8.

5. Los agentes de la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba realizarse la investigación podrán prestar asistencia, a petición de dicha autoridad o de la Comisión, a los agentes de la Comisión en el desempeño de sus funciones.

4. Las decisiones tomadas en virtud de los apartados 1 y 2 no tendrán carácter penal.

5. Las multas previstas en la letra a) del apartado 2 no podrán imponerse por actos posteriores a la notificación a la Comisión y anteriores a la decisión por la que la misma conceda o rechace la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado, siempre que estén comprendidas en los límites de la actividad definida en la notificación.

6. Cuando una empresa se oponga a una investigación ordenada en virtud del presente artículo, el Estado miembro interesado deberá prestar la asistencia necesaria a los agentes autorizados de la Comisión para que puedan llevar a cabo su investigación. A tal fin, los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias, previa consulta a la Comisión, a más tardar el 31 de julio de 1989.

No obstante, esta disposición no será aplicable cuando la Comisión haya comunicado a las empresas interesadas que, tras un examen preliminar, estima que se cumplen las condiciones de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y que no se justifica la aplicación del apartado 3 del artículo 85.

Artículo 13**Multas coercitivas**

1. La Comisión podrá imponer, mediante decisión, a empresas y consorcios de empresas multas coercitivas de cincuenta a mil ECU diarios, calculadas a partir de la fecha establecida en la decisión, a fin de obligarles a:

- a) poner fin a una infracción del apartado 1 del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado cuya terminación haya sido ordenada con arreglo al artículo 4 del presente Reglamento;
- b) no incurrir en ninguna de las acciones prohibidas en el apartado 3 del artículo 6;
- c) proporcionar la información correcta y completa que se haya solicitado mediante decisión adoptada con arreglo al apartado 5 del artículo 9;
- d) someterse a una investigación que haya sido ordenada mediante decisión adoptada con arreglo al apartado 3 del artículo 11.

2. Cuando las empresas o consorcios de empresas hayan cumplido la obligación a la que conminaba la multa, la Comisión podrá fijar el importe total de la multa coercitiva en un importe inferior al que resultaría de la decisión inicial.

3. Será aplicable el artículo 8.

Artículo 14**Control por parte del Tribunal de Justicia**

El Tribunal de Justicia tendrá competencia jurisdiccional plena con arreglo al artículo 172 del Tratado en lo que respecta a los recursos interpuestos contra las decisiones por las que la Comisión haya fijado cualquier multa o multa coercitiva; podrá anular, reducir o incrementar la multa o multa coercitiva impuesta.

Artículo 15**Unidad de cuenta**

A efectos de la aplicación de los artículos 12 a 14, el ECU será la unidad adoptada en la elaboración del presupuesto de la Comunidad de conformidad con los artículos 207 y 209 del Tratado.

Artículo 16**Audiencia de las partes y de terceras personas**

1. Antes de denegar el certificado mencionado en el apartado 2 del artículo 3 o de tomar decisiones previstas en

el artículo 4, en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 5, en el apartado 4 del artículo 5, en el apartado 3 del artículo 6 y en los artículos 12 y 13, la Comisión dará a las empresas o consorcios de empresas afectados ocasión de ser oídos con respecto a las quejas tomadas en cuenta por la Comisión.

2. Cuando la Comisión o las autoridades competentes de los Estados miembros lo consideren necesario, podrán también oír a otras personas físicas o jurídicas. Si dichas personas justificaran suficiente interés al solicitar ser oídas, se accederá a su solicitud.

3. Si la Comisión tuviere la intención de tomar una decisión con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado, publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, un resumen del acuerdo, decisión o práctica concertada de que se trate, e invitará a las terceras partes interesadas a que presenten sus observaciones en un plazo que fijará y que no podrá ser inferior a un mes. La publicación deberá tener en cuenta el legítimo interés de las empresas en proteger sus secretos comerciales.

Artículo 17**Secreto profesional**

1. La información que se obtuviere como resultado de la aplicación de los artículos 9 a 11 se empleará únicamente a efectos de la solicitud o la investigación correspondientes.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 16 y 18, la Comisión y las autoridades competentes de los Estados miembros, sus funcionarios y demás agentes se abstendrán de revelar información que por su naturaleza conlleve la obligación del secreto profesional o que hayan obtenido a consecuencia de la aplicación del presente Reglamento.

3. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 no serán óbice para la publicación de información de carácter general o de estudios que no contengan información relativa a empresas o consorcios de empresas concretos.

Artículo 18**Publicación de decisiones**

1. La Comisión publicará las decisiones que adopte en virtud del apartado 2 del artículo 3, del artículo 4, del párrafo segundo del apartado 3 del artículo 5, del apartado 4 del artículo 5 y del apartado 3 del artículo 6.

2. La publicación citará el nombre de las partes y el contenido básico de la decisión; tomará en cuenta el

legítimo interés de las empresas en proteger sus secretos comerciales.

Artículo 19

Disposiciones de aplicación

La Comisión estará facultada para adoptar disposiciones de aplicación relativas a la forma, el contenido y otras moda-

lidades de las denuncias contempladas en el artículo 3, de las solicitudes contempladas en el apartado 2 del artículo 3 y en el artículo 5 y de las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 16.

Artículo 20

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1988.

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

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 1987.

Por el Consejo

El Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

ANEXO

Lista contemplada en el artículo 2

- a) La introducción o la aplicación uniforme de normas técnicas obligatorias o recomendadas para aviones, piezas de estos equipos y materiales para aviones, cuando dichas normas sean fijadas por una organización que normalmente goce de reconocimiento internacional, o por un fabricante de aviones, o de equipo para éstos;
- b) la introducción o la aplicación uniforme de normas técnicas para instalaciones fijas para aviones, en los casos en que dichas normas sean emitidas por una organización que normalmente goce de reconocimiento internacional;
- c) el intercambio, arriendo, uso compartido o mantenimiento de aviones, piezas de aviones y equipo o instalaciones fijas, con el fin de prestar servicios de transporte aéreo y la compra conjunta de piezas de aviones, siempre que tales acuerdos se realicen de forma no discriminatoria;
- d) la introducción, explotación y mantenimiento de redes de comunicación técnica siempre que dichos acuerdos se realicen de forma no discriminatoria;
- e) el intercambio, la utilización conjunta o la formación de personal para fines técnicos o de servicio;
- f) la organización y ejecución de servicios de transporte sustitutivos para viajeros, correo y equipajes en caso de avería o retraso de los aviones, ya sea en condiciones de chárter o mediante aviones de reemplazo en aplicación de disposiciones contractuales;
- g) la organización y ejecución de servicios de transporte aéreo sucesivos o complementarios, y la fijación y aplicación de tarifas y condiciones globales para dichos servicios;
- h) la agrupación de envíos aislados;
- i) el establecimiento o aplicación de normas uniformes en lo referente a la estructura y las condiciones que regulan la aplicación de tarifas de transporte, siempre que dichas normas no fijen ni directa ni indirectamente precios y condiciones de transporte;
- j) acuerdos en cuanto a la venta, endoso y aceptación de pasajes entre compañías aéreas («interlining»), así como los sistemas de reembolso, de prorrateo y de contabilidad establecidos a dichos efectos;
- k) la liquidación y regularización de cuentas entre compañías aéreas mediante una cámara de compensación, incluidos los servicios que ello pueda requerir o llevar aparejados; la compensación y regularización de cuentas entre compañías aéreas y agentes autorizados de las mismas mediante un plan o sistema de regularización centralizado y automatizado, incluidos los servicios que ello pueda requerir o llevar aparejados.

REGLAMENTO (CEE) N° 3976/87 DEL CONSEJO

de 14 de diciembre de 1987

relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Vistos los dictámenes del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Vistos los dictámenes del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que el Reglamento (CEE) n° 3975/87 ⁽⁴⁾ establece las normas de desarrollo de las reglas de competencia a empresas del sector del transporte aéreo; que el Reglamento n° 17 del Consejo ⁽⁵⁾, establece las normas de desarrollo de estas reglas a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas distintos de los que están directamente relacionados con las prestaciones relativas a los servicios de transporte aéreo;

Considerando que el apartado 1 del artículo 85 del Tratado puede considerarse inaplicable a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que cumplan las condiciones enumeradas en el apartado 3 del artículo 85;

Considerando que las disposiciones comunes para la aplicación del apartado 3 del artículo 85 deberían adoptarse mediante un Reglamento en aplicación del artículo 87; que, con arreglo a la letra b) del apartado 2 del artículo 87, dicho Reglamento debe adoptar las normas de desarrollo del apartado 3 del artículo 85, teniendo en cuenta, por una parte, la necesidad de garantizar un control efectivo y, por otra, la de simplificar la gestión cuanto sea posible; que, de conformidad con la letra d) del apartado 2 del artículo 87, es preciso definir las respectivas funciones de la Comisión y del Tribunal de Justicia;

Considerando que el sector del transporte aéreo se ha regido hasta la fecha por una red de acuerdos internacionales, acuerdos bilaterales entre Estados y acuerdos bilaterales y multilaterales entre compañías aéreas; que las

modificaciones precisas para que dicho sistema de regulación internacional garantice una mayor competencia debería efectuarse gradualmente a fin de que el sector del transporte aéreo disponga de tiempo para adaptarse;

Considerando que la Comisión debería estar en condiciones de declarar, mediante un reglamento, que las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 no son aplicables a otras categorías de acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y prácticas concertadas;

Considerando que deberían establecerse las condiciones específicas y las circunstancias con arreglo a las cuales la Comisión podría ejercer tales poderes en estrecha y continua colaboración con las autoridades competentes de los Estados miembros;

Considerando que, por dicha razón, es deseable que se concedan exenciones globales para determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas; que dichas exenciones deberían otorgarse por un período de tiempo limitado durante el cual las compañías aéreas pueden adaptarse a circunstancias más competitivas; que la Comisión, en estrecha colaboración con los Estados miembros, debería poder definir con precisión el alcance de dichas exenciones y las condiciones vinculadas a las mismas;

Considerando que no puede haber excepción alguna en caso de que no se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 85; que, por lo tanto, la Comisión debería disponer de la facultad de adoptar las medidas pertinentes cuando se demuestre que un acuerdo tiene efectos incompatibles con el apartado 3 del artículo 85; que, en consecuencia, la Comisión debería tener, en primer lugar, la capacidad de dirigir recomendaciones a las partes y, después, la de tomar decisiones;

Considerando que el presente Reglamento no prejuzga la aplicación del artículo 90 del Tratado;

Considerando que en su reunión de junio de 1986, los Jefes de Estado y de Gobierno acordaron que el mercado interior en el ámbito de los transportes aéreos debería estar realizado para 1992 en el marco de las acciones de la Comunidad encaminadas a reforzar su cohesión económica y social; que las disposiciones de presente Reglamento, así como las de la Directiva 87/601/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros ⁽⁶⁾ y las de la Decisión 87/602/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987,

⁽¹⁾ DO n° C 182 de 9. 7. 1974, p. 3.

⁽²⁾ DO n° C 262 de 14. 10. 1985, p. 44,
DO n° C 190 de 20. 7. 1987, p. 182 y DO n° C 345 de 21. 12. 1987.

⁽³⁾ DO n° C 303 de 25. 11. 1985, p. 31 y DO n° C 333 de 29. 12. 1986, p. 27.

⁽⁴⁾ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

⁽⁵⁾ DO n° 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽⁶⁾ Véase la página 12 del presente Diario Oficial.

relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares entre Estados miembros ⁽¹⁾, constituyen un primer paso en dicha dirección y que, en consecuencia, para lograr el objetivo fijado por los Jefes de Estado y de Gobierno, el Consejo adoptará nuevas medidas de liberalización al final de un período inicial de tres años,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a los transportes aéreos internacionales entre aeropuertos de la Comunidad.

Artículo 2

1. Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3975/87 y con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado, la Comisión podrá declarar mediante Reglamento que el apartado 1 del artículo 85 no será aplicable a determinadas categorías de acuerdos entre empresas, de decisiones de consorcios de empresas y de prácticas concertadas.

2. La Comisión podrá adoptar en particular tales reglamentos respecto a acuerdos, decisiones o prácticas concertadas que tengan alguno de los siguientes propósitos;

- la planificación y coordinación conjunta de la capacidad que deba proporcionarse en los servicios aéreos regulares, en la medida en que esto ayude a extender los servicios en las horas del día o durante los períodos de menor afluencia o en las rutas menos frecuentadas, siempre que cualquiera de las partes pueda retirarse sin sanción alguna de tales acuerdos, decisiones o prácticas concertadas y no esté obligada a notificar con más de tres meses de antelación su intención de no participar en dicha planificación y coordinación conjunta de las futuras temporadas;
- el reparto de los ingresos procedentes de servicios aéreos regulares, siempre que la transferencia no exceda el 1 % de los ingresos comunes obtenidos en una determinada ruta por el socio que realice la transferencia, que ningún gasto se comparta ni sea aceptado por el socio que efectúa la transferencia y que la transferencia se realice para compensar las pérdidas que haya sufrido el socio receptor al programar vuelos a horas del día o durante períodos del año de menor afluencia;

- consultas para la preparación conjunta de propuestas sobre tarifas, precios y condiciones para el transporte de pasajeros y equipaje en servicios regulares, siempre que las consultas al respecto sean voluntarias, que las compañías aéreas no queden vinculadas por sus resultados, y que la Comisión y los Estados miembros cuyas compañías aéreas se vean afectadas puedan participar como observadores en cualquiera de dichas consultas;

- la asignación de períodos horarios «slots» en los aeropuertos y la fijación de horarios en los aeropuertos, con la condición que las compañías aéreas afectadas tengan el derecho de participar en tales acuerdos, de que los procedimientos nacionales y multilaterales que se observen en los mismos sean transparentes y que se tengan en cuenta las eventuales exigencias y normas de distribución que determinen las autoridades nacionales o internacionales y los derechos que hayan adquirido históricamente las compañías aéreas;

- 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, siempre que las compañías aéreas de los Estados miembros tengan acceso a tales sistemas en igualdad de condiciones, que los servicios de las compañías que intervengan en ellos se relacionen de forma no discriminatoria y que cualquiera de los participantes pueda retirarse del sistema con un preaviso razonable;

- los servicios de tierra técnicos y operacionales en aeropuertos, tales como el remolque de aviones, el abastecimiento de combustible, la limpieza y la seguridad;

- el hacerse cargo de pasajeros, correo, equipajes y carga en los aeropuertos;

- los servicios que permiten las comidas durante el vuelo.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, tales reglamentos de la Comisión deberán definir las categorías de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas a las que se apliquen y deberán especificar en particular;

a) las restricciones o cláusulas que puedan figurar o no en los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas;

b) las cláusulas que deberán figurar en los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas, o cualquier otra condición que deba satisfacerse.

Artículo 3

Los reglamentos adoptados por la Comisión en virtud del artículo 2 expirarán el 31 de enero de 1991.

⁽¹⁾ Véase la página 19 del presente Diario Oficial.

Artículo 4

Los reglamentos adoptados con arreglo al artículo 2 deberán incluir una disposición en virtud de la cual tendrán efectos retroactivos sobre los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que ya existan en la fecha de entrada en vigor de tales reglamentos.

Artículo 5

Antes de adoptar un reglamento, la Comisión publicará un proyecto del mismo e invitará a todas las personas y organizaciones interesadas a que presenten sus comentarios dentro de un plazo razonable, que será fijado por la Comisión y que no podrá ser inferior a un mes.

Artículo 6

La Comisión consultará al Comité consultivo sobre acuerdos y posiciones dominantes en el transporte aéreo creado por el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 antes de publicar un proyecto de reglamento y de adoptar un reglamento.

Artículo 7

1. Cuando los interesados dejen de cumplir una condición u obligación que acompañe a una exención concedida por un reglamento adoptado en virtud del artículo 2, la Comisión, con el objeto de poner fin a dicha infracción, podrá,

- dirigir recomendaciones a los interesados; y
- en caso de incumplimiento de dichas recomendaciones por parte de los interesados y en función de la gravedad de la infracción de que se trate, adoptar una decisión por la cual o bien se les prohíba o se les comine a

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

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 1987.

realizar determinados actos, o bien, al mismo tiempo que se les retira el beneficio de la exención por categoría de que disfrutaban, se les conceda una exención individual de conformidad con el apartado 2 del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3975/87, o bien se les suprima el beneficio de la exención por categoría de la que disfrutaban.

2. Cuando la Comisión, bien a iniciativa propia o a petición de un Estado miembro o de personas físicas o jurídicas que reivindiquen un interés legítimo, estime que en un caso determinado, un acuerdo, decisión o práctica concertada a la que se aplique una exención por categoría otorgada por un reglamento en virtud del apartado 2 del artículo 2 tiene, no obstante, efectos incompatibles con el apartado 3 del artículo 85 o que están prohibidos por el artículo 86, podrá suprimir el beneficio de la exención por categoría a dichos acuerdos, decisiones o prácticas concertadas y, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 podrá tomar las medidas apropiadas con objeto de poner fin a tales infracciones.

3. Antes de tomar cualquier decisión de conformidad con el apartado 2, la Comisión podrá proponer a las personas afectadas recomendaciones para que cese la infracción.

Artículo 8

El Consejo decidirá sobre la revisión del presente Reglamento a más tardar el 30 de junio de 1990, basándose en una propuesta de la Comisión, que deberá presentarse antes del 1 de noviembre de 1989.

Artículo 9

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1988.

Por el Consejo

El Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 14 de diciembre de 1987

sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros

(87/601/CEE)

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 y el apartado 2 de su artículo 227,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Vistos los dictámenes del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

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

Considerando que procedimientos más flexibles para la aprobación de las tarifas de transporte aéreo regular de viajeros de los servicios aéreos entre Estados miembros harán que las compañías aéreas tengan más posibilidades para desarrollar mercados y satisfacer las necesidades de los consumidores;

Considerando que debería animarse a las compañías aéreas a que controlen sus costes, incrementen su productividad y presten servicios aéreos eficaces y a precios atractivos;

Considerando que deberían adoptarse normas comunes que establezcan criterios sobre la aprobación de tarifas aéreas;

Considerando que, en virtud del artículo 189 del Tratado, los Estados miembros podrán elegir los medios más adecuados para aplicar las disposiciones de la presente Directiva y, en particular, podrán aplicar de forma más precisa los criterios establecidos en el artículo 3;

Considerando que deberían establecerse los procedimientos para el depósito por las compañías aéreas de las tarifas aéreas propuestas y su aprobación expresa o automática por los Estados miembros interesados; que las compañías aéreas deberían poder proponer las tarifas aéreas individualmente, o después de consultar a otras compañías aéreas con el fin, en particular, de establecer las condiciones de los acuerdos entre líneas, dadas las importantes ventajas que tales acuerdos propician;

Considerando que es necesario prever la realización rápida de consultas entre los Estados miembros en caso de desacuerdo y el establecimiento de procedimientos para resolver desacuerdos relativos a la aprobación de tarifas en el caso de que las consultas resulten ineficaces;

Considerando que debería preverse la consulta regular a grupos de consumidores sobre asuntos relativos a las tarifas aéreas;

Considerando que, en su reunión de junio de 1986, los Jefes de Estado y de Gobierno acordaron que el mercado interior en el ámbito de los transportes aéreos, debería estar realizado para 1992, en el marco de las acciones de la Comunidad encaminadas a reforzar su cohesión económica y social; que las disposiciones de la presente Directiva sobre tarifas aéreas constituyen un primer paso en dicha dirección y que en consecuencia, para lograr el objetivo fijado por los Jefes de Estado y de Gobierno, el Consejo adoptará nuevas medidas de liberalización en materia de tarifas aéreas al final de un período inicial de tres años,

⁽¹⁾ DO n° C 78 de 30. 3. 1982, p. 6.

⁽²⁾ DO n° C 322 de 28. 11. 1983, p. 10. y
DO n° C 345 de 21. 12. 1987.

⁽³⁾ DO n° C 77 de 21. 3. 1983, p. 26.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a los procedimientos y criterios para el establecimiento de tarifas para el transporte aéreo regular aplicadas a cualquier trayecto entre un aeropuerto situado en un Estado miembro y un aeropuerto que se encuentre en otro Estado miembro.

La presente Directiva no se aplicará a los departamentos de Ultramar contemplados en el apartado 2 del artículo 227 del Tratado.

Artículo 2

A los fines de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) tarifas de transporte aéreo regular, los precios que deben pagarse en la moneda nacional correspondiente por el transporte de pasajeros y de equipaje en los servicios aéreos regulares, así como las condiciones bajo las que se aplican dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros intermediarios;
- b) zona de flexibilidad, la zona de precios contemplada en el artículo 5, dentro de la cual las tarifas aéreas que cumplan las condiciones del Anexo II podrán recibir aprobación automática por parte de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros. Los límites de una zona se expresan en términos de porcentaje de la tarifa de referencia;
- c) tarifa de referencia, la tarifa aérea económica normal que aplique una compañía aérea de tercera o cuarta libertad en la ruta en cuestión; si hubiere más de una tarifa de este tipo, se tomará el promedio, salvo que se haya acordado bilateralmente proceder de otro modo. Cuando no exista una tarifa económica normal, se tomará la tarifa totalmente flexible más baja;
- d) compañía aérea, una empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida para efectuar servicios aéreos regulares;
- e) compañía aérea de tercera libertad, una compañía aérea que tenga derecho a depositar en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo, embarcados en el Estado en el que esté registrada;

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

compañía aérea de quinta libertad, una compañía aérea que tenga derecho a realizar el transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo entre dos Estados distintos del Estado en el que esté registrada;
- f) compañía aérea comunitaria,
 - i) una compañía aérea que tenga su administración central y su principal lugar de actividad en la

Comunidad, y cuya participación mayoritaria esté en manos de nacionales de los Estados miembros y/o de los Estados miembros, y que esté efectivamente controlada por dichos nacionales o Estados, o

- ii) una compañía aérea que, aunque no responda a la definición contemplada en el inciso i) en la fecha de adopción de la presente Directiva:
 - A) bien tenga su administración central y su principal lugar de actividad en la Comunidad y haya venido efectuando, durante los doce meses precedentes a la adopción de la presente Directiva, servicios aéreos regulares o no en la Comunidad;
 - B) bien haya venido efectuando, durante los doce meses precedentes a la adopción de la presente Directiva, servicios regulares entre los Estados miembros con arreglo a la tercera y cuarta libertad.

Las compañías aéreas que responden a los criterios mencionados anteriormente figuran en el Anexo I;

- g) Estados interesados, los Estados miembros entre los que se efectúe el servicio aéreo regular en cuestión;
- h) servicio aéreo regular, una serie de vuelos, cada uno de los cuales reúne las características siguientes:
 - i) que atraviese el espacio aéreo del territorio de más de un Estado miembro;
 - ii) que se realice, mediante una remuneración, con aviones para el transporte de pasajeros o pasajeros y carga y/o correo, de tal manera que en cada vuelo haya plazas disponibles para que las compre el público (ya sea directamente a la compañía aérea, ya sea a sus agentes autorizados).
 - iii) organizados de tal forma que garantice el tráfico entre al menos los dos mismos puntos:
 - 1) de acuerdo con un horario publicado, o
 - 2) con una regularidad o una frecuencia tal que constituyan una serie sistemática evidente de vuelos;
- i) vuelo, la salida de un aeropuerto específico hacia un destino determinado.

Criterios

Artículo 3

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5, los Estados miembros aprobarán las tarifas aéreas cuando estén razonablemente vinculadas a los costes globales a largo plazo de la compañía aérea solicitante, considerando al mismo tiempo otros factores importantes. A este respecto, se tendrán en cuenta las necesidades de los consumidores.

res, la necesidad de obtener un rendimiento satisfactorio del capital, la situación de competencia en el mercado, incluyendo las tarifas de las otras compañías aéreas que operen en esa ruta, y la necesidad de impedir el dumping. Sin embargo, el hecho de que una tarifa aérea propuesta sea inferior a la ofrecida por otra compañía aérea que opere dicha ruta no será motivo suficiente para denegar la aprobación.

Procedimientos

Artículo 4

1. Las tarifas aéreas estarán supeditadas a la aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas de los Estados interesados. A tal fin, las compañías aéreas presentarán sus tarifas según las modalidades prescritas por dichas autoridades.

Esto deberá efectuarse ya sea:

- a) individualmente, o
- b) previa consulta con otras compañías aéreas, siempre que dicha consulta cumpla los requisitos del Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, 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 ⁽¹⁾.

Las autoridades aeronáuticas no exigirán a las compañías aéreas que presenten las tarifas para su aprobación con una antelación superior a sesenta días respecto a la fecha de su entrada en vigor.

2. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 5, y sin perjuicio del artículo 6, las tarifas precisarán la aprobación de los dos Estados interesados. Si ninguna de las autoridades aeronáuticas hubiere notificado su desaprobación dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación de una tarifa, ésta se considerará aprobada.

3. Una vez que una tarifa aérea haya sido aprobada, seguirá siendo válida hasta que expire o sea sustituida. Las tarifas aéreas podrán sin embargo prolongarse más allá de su fecha original de vencimiento por un período que no sobrepase los doce meses.

4. Todo Estado miembro permitirá a cualquier compañía aérea de otro Estado miembro que esté explotando un servicio aéreo regular directo o indirecto que, con la debida antelación, se alinee a cualquier tarifa aérea ya aprobada entre las mismas dos ciudades. Esta disposición no se aplicará a los servicios indirectos que sobrepasen en más de 20 % la distancia del servicio directo más corto.

5. Sólo las compañías aéreas de tercera y cuarta libertad estarán autorizadas a actuar como indicadoras de precios.

Artículo 5

1. En todo servicio aéreo regular habrá las dos zonas de flexibilidad siguientes:

- una zona de tarifa reducida que abarcará del 90 % a más del 65 % de la tarifa de referencia;
- una zona de tarifa muy reducida que abarcará del 65 % al 45 % de la tarifa de referencia.

2. Dentro de las zonas de flexibilidad, los Estados interesados permitirán a las compañías aéreas de tercera o cuarta libertad que establezcan tarifas aéreas reducidas y tarifas aéreas muy reducidas de su propia elección, con arreglo a las correspondientes condiciones que se indican en el Anexo II, y siempre que las mismas se hayan presentado a los Estados interesados, a más tardar, veintidós días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor.

3. Si una tarifa que ha sido aprobada o se apruebe en virtud del régimen bilateral de aprobación y que, en lo que respecta a sus condiciones, pueda recibir aprobación automática en la zona de tarifa muy reducida, estuviere por debajo del límite inferior en dicha zona, habrá una flexibilidad suplementaria en cuanto al nivel de dicha tarifa. Esta flexibilidad suplementaria se extenderá desde el 10 % por debajo del nivel aprobado bilateralmente para dicha tarifa hasta el límite máximo de la zona de tarifa muy reducida.

Una tarifa a la que se puede aplicar una flexibilidad suplementaria de conformidad con este apartado se renovará en las temporadas tarifarias sucesivas, a petición de la compañía aérea interesada, a un nivel que no sea inferior al porcentaje de la tarifa de referencia en el que se encontraba al final de la temporada tarifaria anterior, debiendo ser tenido debidamente en cuenta todo cambio introducido en la cuantía de la tarifa de referencia. A los fines de este apartado, las temporadas tarifarias de verano e invierno se considerarán separadamente.

Artículo 6

La presente Directiva no impedirá a los Estados miembros celebrar acuerdos que sean más flexibles que las disposiciones de los artículos 4 y 5 o mantener en vigor dichos acuerdos.

Artículo 7

1. Cuando un Estado interesado (denominado en adelante «el primer Estado») decida no aprobar una tarifa de transporte aéreo regular, de conformidad con los artículos anteriores, informará por escrito, en un plazo de veintidós días a contar desde la presentación de la tarifa, al otro Estado interesado (denominado en adelante «el segundo Estado»), declarando sus motivos.

2. Si el segundo Estado no estuviere de acuerdo con la decisión tomada por el primer Estado, deberá notificárselo

(1) Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

al primer Estado en un plazo de siete días a partir de la fecha en que hubiere sido informado, aportando la información en que se basa su decisión, y deberá solicitar consultas. Cada Estado deberá facilitar toda la información pertinente que solicite el otro Estado. Cualquiera de los Estados interesados podrá solicitar que la Comisión esté representada en las consultas.

3. Si el primer Estado careciere de información suficiente para poder tomar una decisión sobre la tarifa, podrá solicitar del segundo Estado la celebración de consultas antes del vencimiento del período de veintiún días prescrito en el apartado 1.

4. Las consultas se realizarán dentro de un plazo de veintiún días a partir de la fecha en que se soliciten. En caso de persistir el desacuerdo al final de dicho período, el asunto deberá someterse a arbitraje, a petición de cualquiera de los dos Estados interesados. Los dos Estados interesados podrán acordar prolongar las consultas o recurrir directamente al arbitraje sin consulta previa.

5. El arbitraje será llevado a cabo por un grupo de tres árbitros, a no ser que los Estados interesados se pongan de acuerdo para que actúe un solo árbitro. Cada uno de los Estados interesados nombrará a un árbitro del grupo y procurará ponerse de acuerdo sobre el tercero (que deberá ser nacional de un tercer Estado miembro y actuar como presidente). También podrán nombrar a un árbitro único. El nombramiento de los tres árbitros deberá concluirse antes de que transcurran siete días. Los árbitros emitirán el laudo arbitral por mayoría.

6. En caso de que uno de los dos Estados interesados no efectúe el nombramiento de un árbitro o en caso de que no se llegue a ningún acuerdo para nombrar a un tercer miembro, el Consejo deberá ser informado inmediatamente y su presidente deberá completar el grupo en el término de tres días. En caso de que sea uno de los Estados miembros en litigio el que ocupe la residencia, el presidente del Consejo invitará al Gobierno del siguiente país al que corresponda ocupar la presidencia, y que no sea uno de los Estados en litigio, a que complete el grupo de árbitros.

7. El arbitraje deberá concluir dentro de un período de veintiún días a partir de la fecha de constitución del grupo arbitral o del nombramiento del árbitro único. Los Estados interesados podrán, si embargo, ponerse de acuerdo para ampliar este período. La Comisión tendrá derecho a asistir en calidad de observador. Los árbitros explicarán claramente en qué medida el laudo se basa en los criterios del artículo 3.

8. El laudo arbitral deberá notificarse inmediatamente a la Comisión.

Dentro de un período de diez días la Comisión deberá confirmar el laudo a no ser que los árbitros no hayan respetado los criterios expuestos en el artículo 3 o el

procedimiento que establece la Directiva, o que no sea conforme en otros sentidos a la legislación comunitaria.

En caso de no tomarse una decisión dentro del mencionado período, el laudo se considerará confirmado por la Comisión. Todo laudo confirmado por la Comisión será vinculante para los Estados interesados.

9. Durante el proceso de consulta y arbitraje, las tarifas aéreas existentes en los servicios afectados deberán continuar en vigor hasta la conclusión del procedimiento y la entrada en vigor de una nueva tarifa.

Disposiciones generales

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

1. Antes del 1 de noviembre de 1989, la Comisión deberá publicar un informe sobre su aplicación, que incluirá información estadística sobre los casos en que se hubiere recurrido al artículo 7.

2. Los Estados miembros y la Comisión deberán cooperar en la aplicación de la presente Directiva, particularmente en lo que se refiere a la recogida de la información que se menciona en el apartado 1.

3. La información confidencial que se obtenga de resultados de la aplicación de la presente Directiva estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 10

Cuando un Estado miembro haya celebrado un acuerdo con uno o más países no miembros que otorgue derechos de quinta libertad para una ruta entre Estados miembros a una compañía aérea de un país no miembro y que contenga a este respecto disposiciones incompatibles con la presente Directiva, el Estado miembro deberá tomar cuanto antes las medidas necesarias para eliminar dichas incompatibilidades. Hasta el momento en que éstas hayan sido eliminadas, la presente Directiva no afectará a los derechos y obligaciones para con los países no miembros que resulten de tal acuerdo.

Artículo 11

1. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para ajustarse a la presente Directiva antes del 31 de diciembre de 1987.

2. Los Estados miembros deberán comunicar a la Comisión todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas adoptadas en aplicación de la presente Directiva.

Artículo 12

El Consejo decidirá sobre la revisión de la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 1990 basándose en una propuesta de la Comisión, que deberá presentarse antes del 1 de noviembre de 1989.

Artículo 13

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 1987.

Por el Consejo

El Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

ANEXO I

Compañías aéreas contempladas en el inciso ii) de la letra f) del artículo 2

Durante el tiempo que estén autorizadas como compañías aéreas nacionales por el Estado miembro que las autorice como tales en la fecha de adopción de la presente Directiva, las compañías aéreas siguientes cumplirán los criterios mencionados en el inciso ii) de la letra f) del artículo 2:

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

ANEXO II

Condiciones de las tarifas reducidas y muy reducidas

ZONA DE TARIFA REDUCIDA

1. Para que una tarifa pueda acogerse a la zona de tarifa reducida, deberán cumplirse las siguientes condiciones:
 - a) viajes de ida y vuelta o circular;
 - b) estancia máxima de 6 meses;
y, o bien
 - c) estancia mínima que incluya al menos la noche del sábado al domingo o seis noches
o
 - d) en períodos fuera de punta, tal como se definen en el Apéndice, compra anticipada con no menos de 14 días de antelación; reserva para la totalidad del viaje, debiendo realizarse al mismo tiempo el pago y la expedición del billete; la anulación o el cambio de reserva sólo serán posibles antes de la salida del viaje de ida y contra el abono de un 20 % como mínimo del precio del billete.

ZONAS DE TARIFA MUY REDUCIDA

2. Para que una tarifa pueda acogerse a la zona de tarifa muy reducida, deberán cumplirse:
 - o bien las condiciones de las letras a), b) y c) del punto 1 una de las siguientes condiciones:
 - a) el billete deberá emitirse y pagarse en el momento de la reserva, la cual cubrirá la totalidad del viaje; la anulación o el cambio de reserva sólo serán posibles antes de la salida del viaje de ida y contra el abono de un 20 % como mínimo del precio del billete;
 - b) el billete deberá comprarse obligatoriamente al menos con 14 días de antelación; deberá ser emitido y pagado en el mismo momento; la anulación o el cambio de reserva sólo serán posibles antes de la salida del viaje de ida y contra el abono de un 20 % como mínimo del precio del billete;
 - c) la compra del billete podrá realizarse únicamente la víspera de la salida del viaje de ida; las reservas deberán hacerse por separado para el viaje de ida y para el viaje de vuelta y sólo en el país de partida, la víspera de cada viaje;
 - d) el pasajero deberá tener no más de 25 años o no menos de 60;
 - o, si es período fuera de punta, tal como se define en el Apéndice, las condiciones de las letras a) y b), del punto 1 junto con:
 - = bien la condición de la letra b) del punto 2 y una de las siguientes condiciones:
 - e) el pasajero deberá tener no más de 25 años o no menos de 60;
 - f) padre y/o madre con hijos como máximo de 25 años que viajen juntos (mínimo 3 personas);
 - g) 6 o más personas que viajen juntas provistas de billetes individuales emitidos conjuntamente;
 - = o
 - h) el billete deberá comprarse obligatoriamente al menos con 28 días de antelación; deberá ser expedido y pagado en el momento de la reserva de la totalidad del viaje; cualquier anulación o cambio de reserva sólo serán posibles:
 - antes de los 28 días previos a la fecha del viaje de ida, mediante el pago del 20 % como mínimo del precio del billete, o
 - durante los 28 días previos a la fecha del viaje de ida, mediante el pago del 50 % como mínimo del precio del billete.

*Apéndice***Definición de los períodos fuera de punta («off-peak»)**

Una compañía aérea puede calificar determinados vuelos como «fuera de punta» («off-peak») en razón de consideraciones comerciales.

Cuando una compañía aérea desee acogerse a la condición de la letra d) del punto 1 o a alguna de las condiciones comprendidas desde la letra e) a la letra h) del punto 2, la determinación de los vuelos fuera de punta correspondientes a cada ruta habrá de acordarse entre las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros interesados basándose en la propuesta formulada por la compañía.

En cada ruta en que la actividad total de las compañías de tercera y cuarta libertad alcance una media de 18 vuelos semanales de ida y vuelta, se permitirá como mínimo a la compañía aérea interesada el aplicar ese día las condiciones de la letra d) del punto 1 o de la letra e) a la letra h) del punto 2, hasta un 50 % del total de sus vuelos diarios, siempre que los vuelos a los que puedan aplicarse dichas condiciones tengan su salida entre las 10.00 y las 16.00 horas o entre las 21.00 y las 6.00.

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 14 de diciembre de 1987

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

(87/602/CEE)

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 y el apartado 2 de su artículo 227,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Vistos los dictámenes del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

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

Considerando que es conveniente incrementar la flexibilidad y la competencia en el sistema comunitario de los transportes aéreos;

Considerando que procede, por lo tanto, atenuar las dificultades artificiales que pesan sobre la capacidad que pueden ofrecer las compañías aéreas y sobre el acceso de estas últimas al mercado;

Considerando que, teniendo en cuenta la situación de competencia del mercado, es conveniente adoptar disposiciones para impedir que las compañías aéreas sufran efectos económicos injustificables; que en consecuencia los Estados miembros deberían estar en condiciones de intervenir cuando la cuota de capacidad de sus compañías en una relación bilateral pueda caer por debajo de un determinado porcentaje;

Considerando que un mayor acceso al mercado estimulará el desarrollo del sector de los transportes aéreos en la Comunidad y se traducirá en una mejora de los servicios en beneficio de los usuarios; que, sin embargo, para prevenir una perturbación indebida de los sistemas de tráfico aéreo existentes y para permitir un determinado tiempo de adaptación, es conveniente prever algunas limitaciones en cuanto al acceso al mercado;

Considerando que es necesario garantizar que dichas limitaciones no produzcan ventajas injustas a cualquier compañía aérea;

Considerando que es necesario para lograr un conjunto equilibrado de oportunidades, y teniendo en cuenta las medidas consideradas globalmente, remediar las desventajas económicas de las compañías aéreas establecidas en los Estados miembros periféricos de la Comunidad;

Considerando que es necesario en particular no aplicar a un determinado número de aeropuertos la apertura de rutas entre aeropuertos principales de un Estado miembro y aeropuertos regionales de otro Estado por razones ligadas a la infraestructura de los aeropuertos y para asegurar un desarrollo gradual de la política comunitaria de liberalización que evite efectos negativos en el sistema de transporte aéreo de la Comunidad;

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 países, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen tiene todavía que comenzar a aplicarse;

Considerando que las compañías aéreas deberían estar libres de cualquier obligación impuesta por el Estado para celebrar acuerdos con otras compañías aéreas en lo que se refiere a la capacidad y al acceso al mercado;

Considerando que en su reunión de junio de 1986, los Jefes de Estado y de Gobierno acordaron que el mercado interior en el ámbito de los transportes aéreos debería estar realizado para 1992 en el marco de las acciones de la Comunidad encaminadas a reforzar su cohesión económica y social; que las disposiciones de la presente Decisión sobre la distribución de la capacidad y el acceso al mercado constituyen un primer paso en dicha dirección y que en consecuencia, para lograr el objetivo fijado por los Jefes de Estado y de Gobierno, el Consejo adoptará nuevas medidas de liberalización en materia de reparto de la capacidad y de acceso al mercado al final de un periodo inicial de tres años, incluido el nuevo derecho de quinta libertad entre aeropuertos comunitarios,

⁽¹⁾ DO nº C 182 de 9. 7. 1984, p. 1.

⁽²⁾ DO nº C 262 de 14. 10. 1985, p. 44 y DO nº C 345 de 21. 12. 1987.

⁽³⁾ DO nº C 303 de 25. 11. 1985, p. 31.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

1. La presente Decisión se aplicará:

- a) a la distribución de la capacidad de pasajeros entre la(s) compañía(s) aérea(s) de un Estado miembro y la(s) compañía(s) aérea(s) de otro Estado miembro en los servicios aéreos regulares entre dichos Estados;
- b) al acceso de la(s) compañía(s) aérea(s) comunitarias a determinadas rutas entre Estados miembros en las que todavía no operen.

2. La presente Decisión no afectará a las relaciones entre un Estado miembro y sus propias compañías aéreas en materia de distribución de capacidad y acceso al mercado.

3. No se aplicará a los departamentos de Ultramar contemplados en el apartado 2 del artículo 227 del Tratado.

4. Los artículos 3 y 4 no se aplicarán a los servicios sujetos a la Directiva 83/416/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1983, relativa a la autorización de servicios aéreos regulares interregionales para el transporte de pasajeros, de correo y de carga entre Estados miembros ⁽¹⁾ modificada por la Directiva 86/216/CEE ⁽²⁾.

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

6. La aplicación de las disposiciones de la presente Decisión 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.

Artículo 2

A los fines de la presente Decisión, se entenderá por:

- a) capacidad, el número de asientos ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado;

- b) cuota de capacidad, la parte correspondiente a la compañía aérea de un Estado miembro, definida como un porcentaje de la capacidad total en una relación bilateral con otro Estado miembro, excluida la capacidad ofrecida en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del Artículo 6 o con arreglo a la Directiva 83/416/CEE, así como la capacidad ofrecida por una compañía aérea de quince libertad;

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

- d) compañía aérea de tercera libertad, una compañía aérea que tenga derecho a depositar en el territorio de otro Estado pasajeros, carga y correo, embarcados en el Estado en el que esté registrada;

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

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

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

- e) Estados interesados, los Estados miembros entre los que se efectúe el servicio aéreo regular en cuestión;

- f) compañía aérea comunitaria,

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

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

- A) bien tenga su administración central y su principal lugar de actividad en la Comunidad y haya venido efectuando, durante los doce meses precedentes a la adopción de la presente Decisión, servicios aéreos regulares o no en la Comunidad;

- B) bien haya venido efectuando, durante los doce meses precedentes a la adopción de la presente Decisión, servicios regulares entre Estados miembros con arreglo a la tercera y cuarta libertad.

Las compañías aéreas que responden a los criterios mencionados anteriormente figuran en el Anexo I;

- g) servicio aéreo regular, una serie de vuelos, cada uno de los cuales reúne las características siguientes:

- i) que atraviese el espacio aéreo del territorio de más de un Estado miembro;

⁽¹⁾ DO nº L 237 de 26. 8. 1983, p. 19.

⁽²⁾ DO nº L 152 de 6. 6. 1986, p. 47.

- ii) que se realice mediante una remuneración, con aviones para el transporte de pasajeros o pasajeros y carga y/o correo, de tal manera que en cada vuelo haya plazas disponibles para que las compre el público (ya sea directamente a la compañía aérea, ya sea a sus agentes autorizados);
- iii) organizados de tal forma que garantice el tráfico entre al menos los dos mismos puntos:
 - 1) de acuerdo con un horario publicado, o
 - 2) con una regularidad o una frecuencia tal que constituyan una serie sistemática evidente de vuelos;
- h) vuelo, la salida de un aeropuerto específico hacia un destino determinado;
- i) designación múltiple en régimen de país a país, la designación por parte de un Estado miembro de dos o más de sus compañías aéreas para que realicen servicios aéreos regulares entre su territorio y el de otro Estado miembro;
- j) designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad, la designación por parte de un Estado miembro de dos o más compañías aéreas para que realicen un servicio aéreo regular entre un aeropuerto o sistema de aeropuertos situado en su territorio y un aeropuerto o sistema de aeropuertos situado en el territorio de otro Estado miembro;
- k) aeropuerto de categoría 1, un aeropuerto que figure como tal en la lista del Anexo II de la presente Decisión;

aeropuerto regional, un aeropuerto de categoría 2 ó 3 que figure en la lista del Anexo II;
- l) sistema de aeropuertos, grupo formado por dos o más aeropuertos que presten servicio a una misma ciudad.

Cuotas de capacidad

Artículo 3

1. Durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1988 y el 30 de septiembre de 1989, un Estado miembro deberá permitir a toda compañía aérea de tercera o cuarta libertad autorizada por los Estados interesados con arreglo a las medidas acordadas entre sí para la explotación de las rutas entre sus respectivos territorios a que ajuste su capacidad, siempre que las cuotas de capacidad resultantes no caigan fuera del intervalo del 55 % — 45 %.
2. A partir del 1 de octubre de 1989, se ampliará al 60 % — 40 % el intervalo dentro del cual un Estado miembro permitirá a la(s) compañía(s) aérea(s) de otro Estado miembro

que incremente(n) su(s) cuota(s) de capacidad, excepto si se decidiere otra cosa tras una revisión llevada a cabo de conformidad con las disposiciones del artículo 4.

3. No se tendrán en cuenta las reducciones unilaterales de capacidad al aplicar las disposiciones de los apartados 1 y 2. En tales casos, se utilizará como base para el cálculo de las cuotas de capacidad la capacidad ofrecida durante las correspondientes temporadas anteriores por la(s) compañía(s) aérea(s) del Estado miembro que haya(n) reducido su capacidad.
4. Los ajustes dentro de los límites del intervalo del 55 % — 45 % o del 60 % — 40 %, según el caso, se permitirán, en cualquier temporada dada, con las siguientes condiciones:
 - a) tras la primera aprobación automática, la(s) compañía(s) aérea(s) del Estado miembro que ofrezca(n) menor capacidad será(n) autorizada(s) a incrementar su capacidad hasta el límite de la capacidad aprobada para la(s) compañía(s) aérea(s) del Estado miembro que ofrezca la mayor capacidad;
 - b) si esta(s) última(s) decidieren(n) adaptarse al citado incremento, recibirá(n) aprobación automática para un incremento más, hasta el límite de la primera propuesta de capacidad que hubiere(n) efectuado para dicha temporada, dentro del intervalo de aplicación;
 - c) la(s) compañía(s) del Estado miembro que ofrezca(n) menor capacidad recibirán luego aprobación automática para efectuar un incremento hasta el nivel de igualación;
 - d) cualquier otro incremento durante la misma temporada estará supeditado a las disposiciones bilaterales aplicables entre los dos Estados miembros interesados.

Artículo 4

1. A instancia de cualquier Estado miembro para cuya(s) compañía(s) aérea(s) haya supuesto un grave perjuicio económico la aplicación del apartado 1 del artículo 3, la Comisión examinará la situación antes del 1 de agosto de 1989 y, basándose en todos los factores pertinentes, entre ellos la situación del mercado, la situación económica de la(s) compañía(s) aérea(s) y la utilización de la capacidad conseguida, tomará una decisión sobre si las disposiciones del apartado 2 del artículo 3 se deberían o no aplicar en su totalidad.
2. La Comisión comunicará su decisión al Consejo, que, pronunciándose por unanimidad, podrá adoptar una decisión distinta dentro de un período de dos meses a partir de dicha comunicación.

Designación múltiple*Artículo 5*

1. Un Estado miembro aceptará una designación múltiple en régimen de país a país por parte de otro Estado miembro pero, sin perjuicio del apartado 2, no tendrá la obligación de aceptar la designación de más de una compañía aérea para una determinada ruta.

2. Un Estado miembro también aceptará una designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad por parte de otro Estado miembro;

— durante el primer año posterior a la notificación de la presente Decisión en las rutas en que se hubieran transportado más de 250 000 pasajeros en el año anterior;

— durante el segundo año, en las rutas en que se hubieran transportado más de 200 000 pasajeros en el año anterior o en las que se efectúen más de 1 200 vuelos de ida y vuelta al año;

— durante el tercer año, en las rutas en que se hubieran transportado más de 180 000 pasajeros en el año anterior o en las que se efectúen más de 1 000 vuelos de ida y vuelta al año.

3. Las disposiciones del presente artículo se entienden sin perjuicio de los artículos 3 y 4.

Rutas entre aeropuertos de categoría 1 y aeropuertos regionales*Artículo 6*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5, se permitirá a las compañías aéreas de la Comunidad que introduzcan servicios aéreos regulares de tercera o cuarta libertad entre aeropuertos de categorías 1 o sistemas de aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro y aeropuertos regionales situados en el territorio de otro Estado miembro. En el Anexo II figuran las categorías de los aeropuertos.

2. i) las disposiciones del apartado 1 no se aplicarán a:

a) los aeropuertos regionales exentos de las disposiciones de la Directiva 83/416/CEE;

b) durante el período de validez de la presente Decisión a:

— los siguientes aeropuertos que, en el momento de la notificación de la presente Decisión, tengan menos de 100 000 pasajeros anuales en los servicios aéreos del tráfico internacional:

Aalborg	Sevilla
Bérgamo	Skrydstrup
Billund	Sønderborg
Bolonia	Stauning
Esbjerg	Thisted
Karup	Tirstrup
Odense	

— los siguientes aeropuertos o sistemas de aeropuertos que en el momento de la notificación de la presente Decisión reúnan los criterios establecidos en el artículo 9:

Barcelona
Málaga
Milán — Linate/Malpensa;

ii) Además, con objeto de evitar graves alteraciones de los sistemas de tráfico aéreo existentes y de dejar un período suficiente de adaptación, los siguientes aeropuertos también quedarán exentos de las disposiciones del apartado 1 durante el período de validez de la presente Decisión:

Alicante Salónica — Micra
Atenas Turín
Bilbao Valencia
Génova Venecia

3. Los artículos 3 y 4 no se aplicarán a los servicios efectuados entre un aeropuerto de categoría 1 y un aeropuerto regional por aviones de hasta 70 plazas de pasajeros.

4. Cuando una compañía de un Estado miembro haya sido autorizada con arreglo al presente artículo a efectuar un servicio aéreo regular, el Estado de registro de la misma no podrá formular objeción alguna a la solicitud presentada para la introducción de un servicio aéreo regular en la misma ruta por parte de una compañía aérea del otro Estado interesado.

5. Las disposiciones del presente artículo no afectarán a la capacidad de un Estado miembro para regular la distribución del tráfico entre los aeropuertos pertenecientes a un sistema de aeropuertos.

Combinación de puntos*Artículo 7*

1. Al efectuar servicios aéreos regulares con destino a o desde dos o más puntos situados en otro(s) Estado(s) miembro(s), se permitirá a una compañía aérea comunitaria de tercera o cuarta libertad, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5, combinar servicios aéreos regulares, siempre que no se ejerzan derechos de tráfico entre los puntos combinados.

2. Durante el período de validez de la presente Decisión, las disposiciones del apartado 1 no se aplicarán sobre el territorio español. Asimismo, las compañías aéreas registradas en España no podrán prevalerse de dichas disposiciones durante dicho período.

Derechos de quinta libertad*Artículo 8*

1. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 6, se permitirá a una compañía aérea comunitaria efectuar un servicio

aéreo regular de quinta libertad en una ruta para la que existan derechos de tráfico de tercera o cuarta libertad siempre que el servicio cumpla las siguientes condiciones:

- a) estar autorizado por el Estado de registro de la compañía aérea comunitaria de que se trate;
- b) constituir la ampliación de un servicio con origen en el Estado de registro o como servicio previo a un servicio con destino a dicho Estado;
- c) sin perjuicio del apartado 2, estar explotado entre dos aeropuertos, al menos uno de los cuales no es un aeropuerto de primera categoría; y
- d) la capacidad anual de la compañía aérea en la ruta de que se trate no podrá utilizarse en más del 30 % para el transporte de pasajeros con arreglo a la quinta libertad.

2. No obstante lo dispuesto en las letras a), b) y d) del apartado 1, Irlanda y la República Portuguesa, podrán escoger cada uno un aeropuerto de primera categoría en cada uno de los demás Estados miembros y designar cada uno una compañía aérea para asegurar el tráfico de quinta libertad sobre los servicios entre dichos aeropuertos, a condición que ninguna de las compañías así designadas puedan ejercer dichos derechos en un aeropuerto, cualquiera que sea, sobre más de una ruta de este tipo. Los Estados miembros de que se trate no estarán obligados a designar a la misma compañía para todas las rutas, pero a estos efectos sólo podrán designar a una compañía para cada uno de los demás Estados miembros.

3. El presente artículo no será aplicable, durante el período de validez de la presente Decisión, en rutas con origen o destino en territorio español. Asimismo, durante dicho período, las compañías aéreas registradas en España no podrán reclamar derechos de quinta libertad basándose en el presente artículo.

Disposiciones generales

Artículo 9

No obstante lo dispuesto en los artículos 5 a 8, un Estado miembro no estará obligado a autorizar un servicio aéreo regular cuando:

- a) el aeropuerto de que se trate de dicho Estado no tenga suficientes instalaciones para acoger el servicio;
- b) las ayudas a la navegación sean insuficientes para acoger el servicio.

Artículo 10

1. La presente Decisión no impedirá a los Estados miembros celebrar acuerdos que sean más flexibles que las disposiciones de esta Decisión ni mantener la vigencia de dichos acuerdos.

2. Las disposiciones de la presente Decisión no se utilizarán para hacer más restrictivos los acuerdos existentes de capacidad o de acceso al mercado.

Artículo 11

Los Estados miembros no obligarán a las compañías aéreas a celebrar acuerdos o convenios con otras compañías aéreas relativos a cualquiera de las disposiciones de la presente Decisión y no se los prohibirán.

Artículo 12

1. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a la presente Decisión a más tardar el 31 de diciembre de 1987.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas adoptadas en aplicación de la presente Decisión.

Artículo 13

1. La Comisión publicará un informe sobre la aplicación de la presente Decisión antes del 1 de noviembre de 1989 y cada dos años en lo sucesivo.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para la aplicación de la presente Decisión, en particular en lo que se refiere a la recogida de información para la elaboración del informe contemplado en el apartado 1.

3. La información confidencial que se obtenga en el marco de la aplicación de la presente Decisión estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 14

El Consejo decidirá sobre la revisión de la presente Decisión a más tardar el 30 de junio de 1990 basándose en una propuesta de la Comisión, que deberá presentarse antes del 1 de noviembre de 1989.

Artículo 15

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 1987

Por el Consejo

El Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

*ANEXO I***Compañías aéreas contempladas en el inciso ii) de la letra f) del artículo 2**

Durante el tiempo que estén autorizadas como compañías aéreas nacionales por el Estado miembro que las autorice como tales en la fecha de adopción de la presente Decisión, las compañías aéreas siguientes cumplirán los criterios mencionados en el inciso ii) de la letra f) del artículo 2:

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

ANEXO II

Lista de categorías de aeropuertos

<i>Categoría 1</i>	BÉLGICA:	Bruselas-Zaventem
	DINAMARCA:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
	ALEMANIA:	Frankfurt/Rin-Main, Dusseldorf-Lohausen, Munich-Riem
	ESPAÑA:	Palma de Mallorca, Madrid/Barajas, Málaga, Las Palmas
	GRÉCIA:	Atenas-Hellinikon, Salónica-Micra
	FRANCIA:	París-Charles de Gaulle/Orly
	IRLANDA:	Dublín
	ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milán-Linate/Malpensa
	PAISES BADOS:	Amsterdam-Schiphol
	PORTUGAL:	Lisboa, Faro
	REINO UNIDO:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
<i>Categoría 2</i>	ALEMANIA:	Hamburg-Fuhlsbüttel, Stuttgart-Echterdingen, Colonia/Bonn
	ESPAÑA:	Tenerife-Sur, Barcelona, Ibiza, Alicante, Gerona
	FRANCIA:	Marsella-Marignane, Niza-Costa Azul, Lyon-Satolas, Basilea-Mulhouse
	IRLANDA:	Shannon
	ITALIA:	Nápoles-Capodichino, Venezia-Tessera, Catania-Fontanarossa
	LUXEMBURGO:	Luxemburgo-Findel
	PORTUGAL:	Funchal, Oporto
	REINO UNIDO:	Manchester-Ringway, Birmingham-Elmdon, Glasgow-Abbotsinch
<i>Categoría 3:</i>	Todos los demás aeropuertos abiertos oficialmente a servicios regulares internacionales.	

El Consejo ha recibido la siguiente comunicación del Gobierno de la República Federal de Alemania:

Al depositar los instrumentos de ratificación de los Tratados constitutivos de las Comunidades Europeas, la República Federal de Alemania declaró que dichos Tratados se aplicarán también al Land de Berlín. Declaró al mismo tiempo que los derechos y responsabilidades de Francia, del Reino Unido y de los Estados Unidos de América no se verían afectados en lo que se refiere a Berlín. Teniendo en cuenta el hecho de que la aviación civil es uno de los ámbitos respecto de los cuales los Estados mencionados se han reservado expresamente competencias en Berlín, y previa consulta con los Gobiernos de dichos Estados, el Gobierno Federal declara que la Directiva del Consejo sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros y la Decisión del Consejo relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares entre Estados miembros no incluye al Land de Berlín, y que el Reglamento del Consejo por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo y el Reglamento del Consejo 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 no son aplicables al Land de Berlín.
