

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 octobre 1992

portant examen, en vertu des dispositions de l'article 10 paragraphe 4 du règlement n° 2343/90 du Conseil, de l'application de l'article 10 paragraphe 3 dudit règlement à l'augmentation de la fréquence des services existants sur la ligne Londres (Heathrow)-Bruxelles

(Les textes en langues anglaise, française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(92/552/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2343/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intra-communautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres⁽¹⁾, et notamment son article 10 paragraphe 4,

vu la demande du gouvernement belge,

considérant que les États membres intéressés ont été invités à présenter leurs observations;

considérant aussi ce qui suit :

I

(1) Par leurs lettres des 27 et 31 août et 2 septembre 1992, enregistrées par la Commission les 3 et 4 septembre 1992, les autorités belges, se prévalant des dispositions de l'article 10 paragraphe 4 du règlement (CEE) n° 2343/90 (dénommé ci-après « le règlement »), ont invité la Commission à examiner l'application de l'article 10 paragraphe 3 du même règlement et plus particulièrement :

a) à autoriser les autorités belges à refuser l'augmentation des fréquences de vols sollicitée par British Midland sur la ligne Londres (Heathrow)-Bruxelles-Londres (Heathrow) tant que la SABENA n'a pas été autorisée à augmenter

comme elle le demande la fréquence de son service sur la même ligne ;

à décréter à cette fin que l'article 10 paragraphe 3 du règlement contient une clause de réciprocité impliquant, sur une base téléologique, qu'un État membre (en l'occurrence la Belgique) peut prendre des contremesures à l'encontre de la compagnie qui est à l'origine de la discrimination (British Midland) et ne pas autoriser la compagnie aérienne de l'autre État membre à assurer les vols supplémentaires demandés ;

b) à dire immédiatement pour droit que les autorités britanniques contreviennent aux dispositions du règlement quand elles refusent d'appliquer les dispositions de l'article 10 paragraphe 3 et, par voie de conséquence, de prendre toutes les mesures requises pour remédier à cette infraction ou, plus précisément, à obliger les autorités britanniques à prendre les mesures visées à l'article 10 paragraphe 3 ;

c) à autoriser, au cas où elle ne pourrait faire appliquer cette mesure par les autorités britanniques, les autorités belges à prendre la mesure visée à l'article 10 paragraphe 3 afin de limiter les dommages et de garantir la réalisation des objectifs fixés dans ce même article.

Faisant suite à ces lettres, la Commission a, par ses lettres des 8 et 14 septembre 1992, informé les autorités britanniques de la position des autorités belges en les invitant à lui présenter leurs observations pour lui permettre de prendre la décision dans le délai d'un mois prévu par le règlement.

(2) La représentation permanente du Royaume-Uni a répondu à la lettre de la Commission par deux lettres datées des 15 et 18 septembre 1992, enregis-

(1) JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 8.

trées par la Commission respectivement les 16 et 21 septembre 1992. La position des autorités britanniques peut se résumer comme suit :

a) l'article 10 paragraphe 3 du règlement ne contient pas de clause de réciprocité autorisant implicitement un État membre à prendre des contremesures à l'encontre d'une compagnie aérienne titulaire d'une licence délivrée par un autre État membre.

L'article 10 paragraphe 3 du règlement doit donc être interprété dans un sens qui ne donne pas latitude aux autorités belges de refuser l'accès à British Midland par les moyens qu'elles ont retenus ;

b) les mesures prises par les autorités belges sont de prime abord incompatibles avec les dispositions de l'article 4 du règlement ;

c) la question de savoir si le Royaume-Uni doit empêcher British Midland d'assurer des vols supplémentaires vers Bruxelles ne relève pas des compétences conférées à la Commission par l'article 10 paragraphe 4.

Tels qu'ils ont été exposés par les autorités britanniques, les faits ne confortent pas les allégations des autorités belges selon lesquelles la SABENA n'a pas obtenu l'autorisation d'augmenter les fréquences de son service Londres (Heathrow)-Bruxelles en vertu des dispositions de l'article 10 paragraphe 3 ;

d) les autorités britanniques font en outre valoir que British Midland a été désignée pour exploiter des services réguliers sur la ligne Londres (Heathrow)-Bruxelles-Londres (Heathrow) conformément aux dispositions de l'accord bilatéral belgo-britannique et non du règlement. Les autorités britanniques ont également souligné que, en vertu des dispositions de l'article 13 paragraphe 2 du règlement, les dispositions de ce règlement ne peuvent être invoquées pour rendre plus restrictifs des arrangements existant en matière d'accès au marché.

(3) Par une lettre du 1^{er} septembre, British Midland s'est plainte auprès de la Commission de ce que les autorités belges avaient refusé le 28 août 1992 d'autoriser l'augmentation requise des fréquences journalières. Le 1^{er} septembre 1992, les autorités belges ont toutefois levé leur refus dans l'attente de la décision que la Commission devait prendre sur la base de l'article 10 paragraphe 4 du règlement.

(4) Le 23 septembre 1992, la Commission a reçu du coordinateur des créneaux de Londres (Heathrow) une copie de la correspondance qu'il avait échangée avec la SABENA au sujet de l'augmentation des créneaux demandée pour septembre/octobre 1992.

II

(5) Il ressort de l'information fournie par les parties que British Midland et la SABENA assurent respectivement six et sept vols journaliers entre Londres (Heathrow) et Bruxelles. Le 13 août 1992, les autorités belges ont appris par la presse que British Midland avait l'intention d'accroître ses fréquences sur cette ligne en faisant passer le nombre de ses vols journaliers de six à huit. British Midland entendait utiliser à cette fin des créneaux dont elle disposait déjà à Londres (Heathrow) pour d'autres vols.

(6) British Midland soutient avoir envoyé le 31 juillet 1992 un fax aux autorités belges leur demandant d'augmenter sa fréquence journalière sur Londres (Heathrow)-Bruxelles. Les autorités belges prétendent ne jamais avoir reçu ce fax et n'avoir reçu une copie de la demande originale que le 20 août seulement. Les autorités britanniques déclarent en revanche avoir été informées par British Midland que la transmission du fax avait été confirmée par un avis de réception.

(7) La SABENA souhaitait également augmenter ses fréquences journalières sur cette même ligne à partir du 31 août 1992. Elle a donc demandé à cet effet, le 11 août, quatre créneaux supplémentaires (deux en matinée et deux en fin d'après-midi) au coordinateur de l'aéroport de Londres (Heathrow) afin de mettre en place un vol supplémentaire en matinée et un autre en fin d'après-midi. Le coordinateur a répondu le même jour qu'il ne pouvait pas offrir à la SABENA des créneaux proches des créneaux demandés, mais qu'il continuait à chercher et pourrait trouver d'autres créneaux. Il signala que, en tout état de cause, ceux-ci ne pourraient être proches de ceux qui lui demandait la SABENA.

Les autorités britanniques prétendent que la SABENA ne s'est pas conformée à l'article 10 paragraphe 1 du règlement parce que, selon les règles appropriées, et publiées, d'attribution des créneaux en vigueur à Londres (Heathrow), la date limite d'introduction des premières demandes de créneaux pour la saison d'été était fixée au 1^{er} novembre 1991.

Comme suite à la réponse du coordinateur des créneaux de Heathrow à la SABENA, les autorités belges ont écrit aux autorités britanniques pour leur demander de refuser l'augmentation des fréquences sur la base de l'article 10 paragraphe 3 du règlement. Les autorités belges signalaient également dans leur lettre que, au cas où les autorités britanniques ne refuseraient pas cette augmentation, elles prendraient elles-mêmes la décision de refuser l'augmentation des fréquences à British Midland.

N'ayant pas reçu de réponse à leur lettre du 13 août, les autorités belges ont écrit aux autorités britanniques le 26 août pour connaître leur décision concernant l'augmentation des créneaux horaires de British Midland. Le même jour, les autorités britanniques ont répondu que refuser la demande de British Midland n'était pas justifié.

- (8) Le 26 août, le coordinateur de Londres (Heathrow) a offert à la SABENA des nouveaux créneaux pour ses vols de fin d'après-midi (trois paires de créneaux à partir du 31 août et deux paires à partir du 27 septembre) en précisant que ces créneaux étaient les meilleurs disponibles à Heathrow et qu'il était incapable d'en offrir pour le vol de la matinée.

Le 28 août, les autorités belges ont rejeté la demande d'augmentation des fréquences journalières introduite par British Midland. La SABENA a le même jour demandé au coordinateur des créneaux de Heathrow de rayer sa demande de la liste d'attente, mais a demandé, le 31 août, de l'y réinscrire. Le 1^{er} septembre 1992, les autorités belges ont levé le refus opposé à British Midland en attendant que la Commission prenne une décision sur la base de l'article 10 paragraphe 4 du règlement.

Le 7 septembre 1992, le coordinateur des créneaux a confirmé, en réitérant son offre du 26 août, qu'il gardait toujours la demande initiale de la SABENA. Le 9 septembre 1992, la SABENA lui a demandé de conserver ces créneaux comme base de départ.

Le 23 septembre, le coordinateur de Heathrow a offert à la SABENA quatre créneaux supplémentaires pour le vol de la matinée du 27 septembre au 24 octobre, en lui précisant que ces créneaux étaient les meilleurs qui soient disponibles à Heathrow.

III

- (9) La Commission estime que les dispositions de l'article 10 paragraphe 3 régissent les relations entre un État membre et les compagnies aériennes auxquelles il a accordé une licence. Cet article 10 paragraphe 3 fait ainsi plus particulièrement obligation à un État membre A de ne pas autoriser des compagnies auxquelles il a délivré une licence à augmenter la fréquence d'un service existant entre un aéroport donné sur son territoire et un autre État membre B aussi longtemps qu'une compagnie titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre B n'est pas autorisée, sur la base des paragraphes 1 et 2, à augmenter les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question, tant que le Conseil n'a pas adopté et que n'est pas entré en vigueur un règlement relatif à un code

de conduite concernant la répartition des créneaux horaires.

- (10) L'article 10 paragraphe 3 ne prévoit, en revanche, pas qu'un État membre puisse prendre des contre-mesures à l'encontre d'une compagnie aérienne titulaire d'une licence délivrée par un autre État membre A qui a été autorisée par ce dernier, en violation des dispositions de l'article 10 paragraphe 3, à assurer des vols supplémentaires vers le premier État membre B. Ce genre de mesure de rétorsion prise unilatéralement par un État membre B en réponse à une décision prise par un autre État membre A en violation de l'article 10 paragraphe 3 n'est pas compatible avec le droit communautaire. Aux actions judiciaires ordinaires prévues par le traité CEE s'ajoute en effet, dans un tel cas, l'action spécifique que l'article 10 paragraphe 4 du règlement permet d'engager en défense des droits d'un État membre mis à mal par les mesures adoptées par un autre État membre en application des dispositions de l'article 10 paragraphes 2 et 3.

En vertu des dispositions de l'article 10 paragraphe 4, il appartient à la Commission d'examiner, à la demande d'un État membre, l'application des dispositions de l'article 10 paragraphes 2 et 3 et de décider si une mesure prise par un autre État membre contrevient aux dispositions du règlement et doit, partant, être abrogée.

La décision des autorités belges du 28 août 1992, c'est-à-dire la non-autorisation de l'augmentation des fréquences journalières demandée par British Midland, viole de toute évidence les dispositions de l'article 4 et de l'article 5 paragraphe 1 du règlement.

IV

- (11) Les autorités britanniques ont bien autorisé British Midland à augmenter sa fréquence sur la ligne Londres (Heathrow)-Bruxelles. British Midland n'a eu aucune peine à obtenir, à l'aéroport de Bruxelles, les créneaux qui lui étaient nécessaires pour assurer ses vols supplémentaires étant donné que l'aéroport de Bruxelles n'est pas encombré.

Informée de l'autorisation accordée à British Midland, la SABENA a alors voulu répondre à cette augmentation par une augmentation équivalente de ses propres fréquences sur la même route. La SABENA a donc, après y avoir été autorisée par les autorités belges, demandé les créneaux nécessaires au coordinateur de l'aéroport de Londres (Heathrow). Cette demande était indispensable étant donné que l'aéroport de Londres (Heathrow) est, en raison de ses problèmes de congestion, un aéroport coordonné.

Le coordinateur des créneaux ne peut toutefois attribuer à la SABENA des créneaux proches de ceux qu'elle demandait.

- (12) Cette réponse doit être interprétée comme une limitation de l'exercice des droits de trafic, sur la base de l'article 10 paragraphe 2, motivée par le fait que les conditions de l'article 10 paragraphe 1 ne seraient pas remplies.

L'article 10 paragraphe 1 dispose que l'exercice des droits de trafic est soumis à des règles relatives à la répartition des créneaux horaires ainsi qu'à la condition que l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné possède des structures suffisantes pour accueillir le service. Le fait que le manque de créneaux soit une condition dont un État membre peut se prévaloir pour limiter ou refuser l'exercice de droits de trafic en vertu de l'article 10 paragraphe 2 est confirmé par le texte même de l'article 10 paragraphe 1 qui dispose que « l'exercice de droits de trafic est soumis à des règles ... concernant ... la répartition des créneaux horaires ».

Les termes « est soumis » sont logiquement et lexicologiquement synonymes de « conditionné par ». Cette interprétation est d'ailleurs confortée par les neuvième et dixième considérants du règlement qui précisent, le premier, que les problèmes relatifs à la disponibilité des créneaux horaires doivent être pris en considération et peuvent entraîner une limitation de l'exercice des droits de trafic et, le second, que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles en matière d'attribution des créneaux horaires.

Par ailleurs, les termes « structures suffisantes » qui figurent à l'article 10 paragraphe 1 point a) couvrent sans aucun doute la capacité des pistes et donc, ne fût-ce même qu'indirectement, la disponibilité des créneaux horaires.

- (13) Avant de limiter ou refuser à la SABENA les créneaux supplémentaires qu'elle avait demandés, les autorités britanniques auraient donc dû informer la Commission et lui fournir tous les éléments d'information nécessaires, conformément aux dispositions de l'article 10 paragraphe 2.

Les autorités britanniques ont donc manqué aux obligations qui leur incombent en vertu de l'article 10 paragraphe 2.

V

- (14) En vertu de l'article 10 paragraphe 3 du règlement, « ... un État membre n'autorise pas un transporteur aérien :

- a) à mettre en œuvre un nouveau service
ou
b) à augmenter la fréquence d'un service existant

entre un aéroport donné sur son territoire et un autre État membre aussi longtemps qu'un transporteur titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, sur la base des paragraphes 1 et 2, à mettre en œuvre un nouveau service ou à augmenter les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question, tant que le Conseil n'a pas adopté et que n'est pas entré en vigueur un règlement relatif à un code de conduite concernant la répartition des créneaux horaires fondée sur le principe général de non-discrimination fondée sur la nationalité. »

- (15) L'interprétation correcte des dispositions de l'article 10 paragraphe 3 oblige à tenir compte et de la lettre du paragraphe en cause et de l'esprit général du règlement.

L'article 4 dispose ainsi que :

« Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à fournir des services aériens de troisième et quatrième libertés entre les aéroports ou systèmes aéroportuaires d'un État membre et les aéroports ou systèmes aéroportuaires d'un autre État membre si ces aéroports ou systèmes aéroportuaires sont ouverts au trafic entre États membres ou aux services internationaux. »

En outre, il est dit à l'article 13 que :

« 1. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de conclure ou de maintenir en vigueur entre eux des arrangements plus souples que les dispositions des articles 6, 8 et 11.

2. Les dispositions du présent règlement ne peuvent être invoquées pour rendre plus restrictifs les arrangements existants en matière d'accès au marché et de répartition de la capacité. »

Enfin, les huitième, dixième et quatorzième considérants du règlement stipulent respectivement que :

« un accès accru au marché stimulera le développement du secteur communautaire des transports aériens et se traduira par une amélioration des services au bénéfice des usagers ; qu'il est donc nécessaire d'introduire des dispositions plus libérales en matière de désignation multiple et de droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième libertés ; »

« ... l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de l'attribution des créneaux horaires et de conditions d'accès aux aéroports et doit être traité sans discriminations en raison de la nationalité ; »

« ... compte tenu de la situation concurrentielle du marché, il convient de prendre des dispositions pour empêcher que les transporteurs aériens ne subissent des effets économiques injustifiés. »

- (16) Eu égard à ce qui précède, il convient de considérer l'article 10 paragraphe 3 comme une exception, expressément prévue par le règlement, à l'exercice des droits de troisième et quatrième libertés. Les exceptions doivent, en vertu des principes généraux du droit, être interprétées dans un sens étroit.

L'article 10 paragraphe 3 vise à équilibrer les droits de trafic entre deux compagnies titulaires d'une licence délivrée par deux États membres différents et opérant sur la même route. L'équilibre des droits de trafic doit être numérique. Conformément aux dispositions de l'article 10 paragraphe 3, cet équilibre numérique doit être observé dans les deux cas envisagés aux points a) et b) de ce même paragraphe, c'est-à-dire respectivement en cas de mise en œuvre d'un nouveau service et d'augmentation de la fréquence d'un service existant. Pour que cet équilibre puisse être conservé, l'article 10 paragraphe 3 doit être interprété de telle sorte qu'un État membre soit contraint de retirer les droits de trafic déjà accordés à une compagnie aérienne titulaire d'une licence délivrée par lui-même.

L'article 10 paragraphe 3 n'instaure pas un « droit à l'égalité », mais confère à un transporteur aérien le droit de voir refuser à un concurrent opérant sur une ligne donnée l'autorisation, entre autres choses, d'augmenter la fréquence d'un service existant si ce transporteur « n'est pas autorisé ... à augmenter les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question ».

Dans la pratique, cela signifie que l'article 10 paragraphe 3 ne confère au transporteur aérien en cause aucun droit de se faire attribuer un certain nombre de créneaux horaires par l'autorité compétente de l'autre État membre. Ce transporteur aérien est habilité à faire refuser ou retirer par les autorités de cet État membre les droits de trafic correspondants accordés à son concurrent.

- (17) La demanderesse allègue que les autorités britanniques n'auraient pas dû autoriser British Midland à augmenter ses fréquences sur la ligne Londres (Heathrow)-Bruxelles-Londres (Heathrow) aussi longtemps que la SABENA n'avait pas été autorisée à accroître ses fréquences sur la même route en obtenant, à l'aéroport d'Heathrow, un nombre de créneaux horaires suffisants pour exercer ses droits de trafic sur cette ligne.

- (18) La requête de la demanderesse doit donc être acceptée s'il peut être prouvé que :

a) soit le nombre de créneaux attribués par l'aéroport d'Heathrow est insuffisant et ne permet pas

à la SABENA d'augmenter la fréquence de son service à destination et en provenance de cet aéroport ;

- b) soit les créneaux attribués n'étaient pas les meilleurs créneaux disponibles au moment où la SABENA a adressé sa demande au coordinateur de l'aéroport d'Heathrow. Il pourrait dans ce cas être démontré que les règles locales d'attribution des créneaux ont été appliquées en violation du principe général qui interdit toute discrimination fondée sur la nationalité entre les compagnies concernées.

En effet, la règle de l'équilibre numérique des droits de trafic accordés aux deux compagnies concernées se trouverait contournée si l'offre de créneaux faite par l'autorité compétente d'un État membre à une compagnie titulaire d'une licence délivrée par un autre État membre ne s'inspirait pas de règles objectives et transparentes.

L'offre, par les autorités d'un État membre, de créneaux qui ne seraient pas les meilleurs créneaux disponibles au moment de la demande équivaut en fait à une discrimination, peut-être indirecte, en faveur de la compagnie concurrente titulaire d'une licence délivrée par ce même État membre.

- (19) Les autorités britanniques auraient donc dû, conformément aux dispositions de l'article 10 paragraphe 3 du règlement, avoir offert à la SABENA, en réponse à sa demande, les meilleurs créneaux horaires disponibles. Elles n'ont au départ toutefois fait aucune offre concrète mais ont considéré que des créneaux étaient disponibles, même si ceux-ci n'étaient pas proches de l'horaire demandé, attendant ainsi la réaction de la SABENA. Cette réponse peut être considérée comme une offre. Des offres concrètes furent présentées le 26 août, pour les créneaux de fin d'après-midi et, le 23 septembre, pour les créneaux de la matinée.

VI

- (20) Il faut également vérifier si les créneaux offerts suffisent pour autoriser une augmentation des fréquences. Les créneaux offerts par le coordinateur de l'aéroport d'Heathrow ne sont pas ceux qu'avait demandés la SABENA. Il convient de noter que le règlement ne dispose pas que les créneaux offerts au moment de la demande doivent être exactement ceux qui ont été demandés. L'article 10 paragraphe 3 ne dispose de même en aucune façon que les créneaux offerts doivent être d'entrée de jeu économiquement viables. Comme il a été observé précédemment, il suffit, dans l'esprit de l'article 10 paragraphe 3, qu'un État membre offre les meilleurs créneaux disponibles au moment de la demande.

Les créneaux offerts à la SABENA n'offrent toutefois pas toutes les garanties de rentabilité commerciale voulues par la compagnie. Les créneaux matinaux de départ et d'arrivée s'écartent d'environ deux heures de ceux que la SABENA avait demandés. Les créneaux de fin d'après-midi sont acceptables par la SABENA pour ce qui est de l'heure d'arrivée, alors qu'un seul créneau de départ par semaine lui est acceptable et que son appareil resterait les autres jours cloué trop longtemps au sol à Heathrow pour en autoriser l'exploitation économique. La SABENA reste donc dans une situation plus défavorable que British Midland qui peut, dès le 31 août 1992, utiliser de façon profitable tous ses créneaux sur la route Londres (Heathrow)-Bruxelles-Londres (Heathrow). Cette situation peut de toute évidence se traduire dans les faits par une discrimination, inacceptable en droit communautaire, à l'encontre de la SABENA. Les créneaux déjà offerts à la SABENA devraient donc être considérés, comme cela se fait dans une conférence de répartition des créneaux horaires, comme une proposition de départ améliorable.

Dans la pratique, les autorités britanniques devraient s'appliquer, en coopération avec la SABENA, à améliorer dans les meilleurs délais possible la situation de la SABENA à l'aéroport de Londres (Heathrow). Cela signifie que le coordinateur des créneaux devrait placer SABENA en tête de la liste d'attente afin de fournir à cette dernière des créneaux permettant de réaliser une opération rentable grâce à cette augmentation des fréquences. La meilleure offre possible reste, toutefois, pour le moment, suffisante pour répondre aux critères de l'article 10 paragraphe 3 du règlement.

VII

- (21) Le fait que la SABENA a introduit sa demande en dehors des délais fixés par les règles publiées d'attribution des créneaux en vigueur à l'aéroport de Londres (Heathrow) n'a aucune importance pour l'application de l'article 10 paragraphe 3, étant donné que la SABENA n'a eu intérêt à augmenter le nombre de ses vols sur cette route qu'à partir du moment où elle a appris que British Midland avait été autorisée à augmenter le nombre de ses vols sur Bruxelles depuis Londres (Heathrow). La SABENA a introduit sa demande dans les délais, avant le début de l'opération (31 août 1992).

VIII

- (22) La Commission a examiné l'affirmation des autorités britanniques selon laquelle la désignation de British Midland sur la ligne Londres (Heathrow)-

Bruxelles avait été autorisée sur la base d'un accord bilatéral sur les services aériens conclu entre la Belgique et le Royaume-Uni.

La Commission concède qu'il est, en vertu de l'article 13 paragraphe 2 du règlement, impossible d'invoquer des dispositions de ce règlement pour rendre les arrangements existants en matière d'accès au marché ou de capacité plus restrictifs. Les parties n'ont toutefois pas communiqué le texte de cet accord bilatéral à la Commission, n'ont pas indiqué quelles clauses de cet accord sont plus libérales que le règlement en matière d'accès au marché et de capacité et n'ont pas prouvé la réalité de ce surcroît de libéralisme.

- (23) La Commission a reçu d'une tierce partie (British Midland) le texte de l'accord conclu entre la Belgique et le Royaume-Uni le 10 octobre 1985. Elle ne sait pas si cet accord est encore en vigueur et, dans l'affirmative, s'il est le seul à avoir été conclu entre les deux États membres.

La Commission a néanmoins examiné les dispositions de cet accord relatives à l'accès au marché et à la capacité. La deuxième partie de l'accord dispose que chaque autorité aéronautique autorisera une compagnie désignée par l'autre à porter sa capacité au niveau que la compagnie juge approprié sur toutes les routes visées au paragraphe 3 tant que l'objectif premier du service est de fournir une capacité suffisante, à un taux de remplissage raisonnable, pour le trafic des troisième et quatrième libertés entre son propre pays et l'autre pays. Chaque autorité conserve toutefois le droit de requérir l'ouverture de consultations avec l'autre partie au cas où elle estime que la capacité mise en place par la compagnie ou les compagnies de l'autre pays porte un grave préjudice aux intérêts de l'une quelconque de ses propres compagnies sur une route ou sur des routes données.

- (24) Cet accord semble inclure quelques clauses de sauvegarde assez rigoureuses (l'objectif du service est de fournir une capacité suffisante, à taux de remplissage raisonnable) qui subordonnent toute augmentation de la capacité à une augmentation correspondante du trafic. Se fondant en outre sur ce qu'elle sait des mécanismes de règlement des conflits entre compagnies aériennes qui se retrouvent dans tous les accords aéronautiques bilatéraux, la Commission estime que la partie de la clause qui confère à chaque autorité le droit de réclamer l'ouverture de consultations avec l'autre est une clause de réciprocité. La Commission ne pense donc pas que cet accord soit plus libéral que le règlement et l'article 13 paragraphe 2 ne s'applique donc pas dans le cas d'espèce.

IX

- (25) L'article 10 paragraphe 4 fait obligation à la Commission d'examiner l'application du paragraphe 2 et/ou du paragraphe 3 et, dans un délai d'un mois, de décider si l'État membre peut continuer d'appliquer la mesure. La dernière demande des autorités belges est datée du 3 septembre et a été enregistrée par la Commission le 4 septembre 1992. La Commission n'a pas été en mesure de prendre sa décision avant le 4 octobre 1992 parce qu'elle a communiqué la requête aux autorités britanniques pour leur permettre d'exercer leur droit de défense. La dernière réponse des autorités britanniques a été enregistrée le 21 septembre. En outre, les informations complètes relatives aux offres de créneaux horaires n'ont été envoyées, par télécopie, que le 23 septembre par le coordinateur de l'aéroport d'Heathrow. Le délai nécessaire à la Commission pour prendre sa décision avait donc été dépassé,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

L'article 10 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 2343/90 n'autorise pas le royaume de Belgique à prendre des contremesures à l'encontre d'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un autre État membre (en l'occurrence British Midland).

Les autorités belges ne peuvent pas se prévaloir des dispositions de l'article 10 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 2343/90 pour refuser à British Midland l'autorisation d'augmenter ses fréquences sur la ligne Londres(Heathrow)-Bruxelles-Londres(Heathrow), que la SABENA soit

ou ne soit pas autorisée à augmenter ses fréquences sur la même route en vertu des dispositions de l'article 10 paragraphes 1 et 2.

Article 2

Les autorités britanniques n'ont pas enfreint l'article 10 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 2343/90 en ne refusant pas à British Midland l'augmentation de ses fréquences sur la route Londres(Heathrow)-Bruxelles-Londres(Heathrow) aussi longtemps que la SABENA est dans l'impossibilité d'exploiter l'augmentation de fréquence demandée de manière rentable.

Les autorités britanniques considéreront l'offre de créneaux faite à la SABENA comme une base de négociation et l'amélioreront dès que possible pour la faire correspondre à la demande de la SABENA.

Article 3

En omettant de notifier à la Commission la limitation d'exercice des droits de trafic supplémentaire demandés par la SABENA, les autorités britanniques ont manqué aux obligations qui leur incombent en vertu de l'article 10 paragraphe 2 du règlement.

Article 4

La présente décision est adressée au royaume de Belgique et au Royaume-Uni.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 1992.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission