

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 ottobre 1992

ex articolo 10, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio intesa ad esaminare l'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 3 di detto regolamento all'aumento delle frequenze dei servizi esistenti sulla rotta Londra (Heathrow)-Bruxelles

(I testi in lingua inglese, francese e neerlandese sono i soli facenti fede)

(92/552/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4 di tale regolamento,

viste le richieste del governo belga,

avendo invitato gli Stati membri interessati a presentare le loro osservazioni,

considerando quanto segue :

I

(1) Con lettere del 27 e 31 agosto e del 2 settembre 1992, protocollate dalla Commissione rispettivamente il 3 e il 4 settembre 1992, le autorità belghe, in base alle disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 2343/90 (di seguito denominato il regolamento), hanno chiesto alla Commissione di esaminare l'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 3 di detto regolamento ed in particolare :

a) di decidere che le autorità belghe possono rifiutare di aumentare la frequenza dei voli richiesti dalla British Midland per la rotta Londra Heathrow-Bruxelles-Londra Heathrow finché la Sabena non sia autorizzata ad aumentare, come

richiesto, la frequenza dei propri servizi sulla stessa rotta ;

di considerare a tal fine, che l'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento include una clausola di reciprocità che implica a fortiori, su un piano teleologico, che uno Stato membro (nella fattispecie il Belgio) può adottare contromisure nei confronti della compagnia all'origine della discriminazione (la British Midland), e non autorizzare la compagnia aerea dell'altro Stato membro ad effettuare i voli supplementari richiesti ;

b) di decretare immediatamente che le autorità del Regno Unito contravvengono al regolamento rifiutandosi di agire in base all'articolo 10, paragrafo 3 e, conseguentemente, di prendere tutte le misure necessarie al fine di porre rimedio a tale contravvenzione o, più precisamente, di obbligare le autorità del Regno Unito ad applicare le misure previste all'articolo 10, paragrafo 3 ;

c) nel caso in cui la Commissione non riuscisse a fare applicare tale misura da parte delle autorità del Regno Unito, di autorizzare le autorità belghe a prendere le misure previste all'articolo 10, paragrafo 3, allo scopo di limitare il danno e garantire il raggiungimento degli obiettivi di detto articolo.

In seguito a tali lettere, la Commissione con lettere dell'8 e 14 settembre 1992 ha informato le autorità britanniche in merito alla posizione delle autorità belghe ed ha chiesto ad esse di presentare le loro osservazioni, al fine di permettere alla Commissione di prendere la decisione richiesta, entro il termine di un mese previsto in detto regolamento.

(2) Con lettere del 15 e 18 settembre 1992, protocollate presso la Commissione rispettivamente in data 16 e 21 settembre 1992, la Rappresentanza perma-

(¹) GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 8.

nente del Regno Unito ha risposto alla lettera della Commissione. La posizione delle autorità britanniche può essere riassunta come segue :

a) l'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento non prevede una clausola di reciprocità la quale implichi che uno Stato membro possa prendere contromisure nei confronti di un vettore aereo che abbia ottenuto una licenza nel territorio di un altro Stato membro ;

l'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento dovrebbe essere interpretato quindi nel senso che per le autorità belghe non ne discende la possibilità di negare l'accesso alla British Midland come esse tentano di fare ;

b) l'azione delle autorità belghe è « prima facie » contraria all'articolo 4 del regolamento ;

c) la questione riguardante l'opportunità da parte del Regno Unito di impedire alla British Midland di effettuare servizi più frequenti su Bruxelles, non rientra nella sfera di competenze della Commissione a norma dell'articolo 10, paragrafo 4 ;

i fatti di cui trattasi, così come esposti dalle autorità britanniche, non confermano la tesi delle autorità belghe secondo le quali alla Sabena sarebbe stato negato il permesso di aumentare le frequenze del proprio servizio Londra (Heathrow)-Bruxelles, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 ;

d) inoltre, le autorità britanniche hanno asserito che la British Midland è designata ad effettuare servizi di linea sulla rotta Londra (Heathrow)-Bruxelles-Londra (Heathrow) alle condizioni stabilite dall'accordo bilaterale sui servizi aerei stipulato tra il Belgio ed il Regno Unito, e non ai sensi del regolamento. Le autorità britanniche fanno inoltre notare che, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento, le disposizioni di tale regolamento non possono essere usate per apportare restrizioni a preesistenti accordi sull'accesso al mercato.

(3) Con lettera del 1° settembre la British Midland ha sporto reclamo presso la Commissione sostenendo che le autorità belghe avevano rifiutato, il 28 agosto 1992, di autorizzare il richiesto aumento delle frequenze giornaliere ; il 1° settembre 1992 le autorità belghe avevano, comunque, ritirato il loro rifiuto in attesa della decisione della Commissione sulla base dell'articolo 10, paragrafo 4 del regolamento.

(4) Su richiesta, la Commissione ha ricevuto, il 23 settembre 1992, dal coordinatore delle bande orarie di Londra Heathrow una copia della sua corrispondenza con la Sabena in merito all'aumento delle bande orarie richieste per settembre/ottobre 1992.

II

(5) In base alle informazioni fornite dalle parti, la British Midland e la Sabena effettuano, rispettivamente, sei e sette voli giornalieri tra Londra (Heathrow) e Bruxelles. Il 13 agosto 1992, le autorità belghe sono venute a conoscenza tramite la stampa dell'intenzione della British Midland di aumentare le proprie frequenze da sei ad otto voli giornalieri sulla rotta summenzionata. A tal fine, la British Midland progettava di utilizzare bande orarie a Londra (Heathrow) già a sua disposizione per altri voli.

(6) Si afferma che il 31 luglio 1992 la British Midland ha inviato un fax recante richiesta alle autorità belghe di poter aumentare le frequenze giornaliere tra Londra (Heathrow) e Bruxelles. Le autorità belghe pretendono di non avere ricevuto tale comunicazione e di avere ricevuto una copia della richiesta originale solo in data 20 agosto. Tuttavia, le autorità britanniche hanno dichiarato di avere appreso dalla British Midland che al fax aveva fatto riscontro una « conferma di trasmissione ».

(7) Dal canto suo, anche la Sabena aveva espresso il desiderio di aumentare la frequenza dei voli giornalieri sulla stessa rotta, a decorrere dal 31 agosto 1992. Di conseguenza, in data 11 agosto, la Sabena ha richiesto al coordinatore dell'aeroporto di Londra Heathrow di mettere a disposizione quattro bande orarie supplementari (due nella mattinata e due nel tardo pomeriggio) al fine di effettuare un volo supplementare nella mattinata ed uno nel tardo pomeriggio. Lo stesso giorno, il coordinatore delle bande orarie ha risposto di non essere in grado di offrire bande vicine a quelle richieste dalla Sabena, ma che avrebbe continuato la ricerca con la speranza di poter offrire bande differenti. Comunque, il coordinatore ha ammesso che le bande non sarebbero state vicine a quelle richieste dalla Sabena.

Secondo le autorità britanniche, la Sabena non ha rispettato l'articolo 10, paragrafo 1 del regolamento in quanto, in base alle specifiche norme pubblicate in materia di assegnazione di bande orarie per l'aeroporto di Londra Heathrow, il termine ultimo per la presentazione delle richieste di bande orarie per la stagione estiva era fissato al 1° novembre 1991.

In seguito alla risposta del coordinatore di Heathrow alla Sabena, le autorità belghe hanno scritto alle autorità britanniche, chiedendo loro di rifiutare l'aumento delle frequenze alla British Midland sulla base dell'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento. Nella lettera si aggiungeva che, in caso contrario, le stesse autorità belghe avrebbero preso la decisione di rifiutare l'aumento delle frequenze alla British Midland.

Il 26 agosto le autorità belghe, non avendo ricevuto alcuna risposta alla loro lettera del 13 agosto, hanno scritto alle autorità britanniche sollecitando la decisione di queste ultime circa l'aumento delle bande orarie della British Midland. Lo stesso giorno, le autorità britanniche hanno risposto che non vi era motivo alcuno di rifiutare la richiesta della British Midland.

- (8) Il 26 agosto, alla Sabena sono state offerte dal coordinatore di Londra Heathrow nuove bande orarie relative al volo del tardo pomeriggio (una scelta fra tre coppie di bande orarie dal 31 agosto a due coppie dal 27 settembre). Il coordinatore delle bande orarie ha dichiarato che le bande offerte erano le migliori disponibili a Heathrow, e di non poterne offrire alcuna per il volo del mattino.

Il 28 agosto le autorità belghe hanno rifiutato la richiesta della British Midland di aumentare le frequenze giornaliere. Lo stesso giorno, la Sabena ha chiesto al coordinatore delle bande orarie di Heathrow di cancellare la sua richiesta dalla lista di attesa; il 31 agosto, però, la Sabena ha chiesto di ripristinare la sua richiesta iniziale. Il 1° settembre 1992 le autorità belghe hanno annullato il loro rifiuto nei confronti della richiesta della British Midland in attesa della decisione della Commissione in base alle disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 4 del regolamento.

Il 7 settembre 1992, il coordinatore delle bande orarie ha confermato di mantenere ancora valida la richiesta iniziale della Sabena e ha reiterato l'offerta fatta il 26 agosto. Il 9 settembre 1992 la Sabena ha chiesto il mantenimento di tali bande orarie come base per ulteriori trattative.

Il 23 settembre, il coordinatore di Heathrow ha offerto alla Sabena quattro ulteriori bande orarie per il volo del mattino per il periodo dal 27 settembre al 24 ottobre. Secondo il coordinatore dell'aeroporto, tali bande sono le migliori disponibili a Heathrow.

III

- (9) La Commissione ritiene che l'articolo 10, paragrafo 3 regoli i rapporti tra uno Stato membro ed i vettori aerei ai quali esso ha concesso delle licenze. Infatti, l'articolo 10, paragrafo 3 impone, tra l'altro, l'obbligo per uno Stato membro (A) di non autorizzare un vettore aereo che ha ottenuto la licenza nel suo territorio ad aumentare la frequenza di un servizio esistente tra un determinato aeroporto sul suo territorio ed un altro Stato membro (B) fintantoché un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza da quest'altro Stato membro (B) non sia autorizzato, a norma dei paragrafi 1 e 2 dello stesso articolo, ad aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'ado-

zione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento su un codice di condotta concernente l'assegnazione di bande orarie.

- (10) Per contro, l'articolo 10, paragrafo 3 non prevede la possibilità per uno Stato membro di prendere contromisure nei confronti di un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza in un altro Stato membro (A) il quale sia stato autorizzato da quest'ultimo, in violazione delle disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 3, ad effettuare voli supplementari verso il primo Stato membro (B). Tale misura unilaterale adottata da uno Stato membro (B) come atto di ritorsione nei confronti di una decisione presa da un altro Stato membro (A) in violazione dell'articolo 10, paragrafo 3 non è compatibile con il diritto comunitario. Il tal caso, infatti, oltre agli ordinari ricorsi giurisdizionali previsti dal trattato CEE vi è una specifica misura prevista dall'articolo 10, paragrafo 4 del regolamento a difesa dei diritti di uno Stato membro che siano stati lesi da una misura adottata da un altro Stato membro in applicazione dell'articolo 10, paragrafi 2 e 3.

In base alle disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 4 spetta alla Commissione, previa richiesta di uno Stato membro, di esaminare la reale applicazione delle disposizioni dell'articolo 10, paragrafi 2 e 3, e decidere se la misura adottata da un altro Stato membro infranga il regolamento e debba, di conseguenza, essere revocata.

La decisione delle autorità belghe del 28 agosto 1992 consistente nel non autorizzare l'aumento delle frequenze giornaliere della British Midland viola chiaramente le disposizioni degli articoli 4 e 5, paragrafo 1 del regolamento.

IV

- (11) In pratica, le autorità britanniche hanno autorizzato la British Midland ad aumentare le proprie frequenze sulla Londra (Heathrow)-Bruxelles. La British Midland non ha avuto alcun problema per ottenere le necessarie bande orarie all'aeroporto di Bruxelles necessarie per i voli supplementari in quanto l'aeroporto di Bruxelles non è considerato aeroporto congestionato.

D'altro canto la Sabena, essendo venuta a conoscenza dell'autorizzazione concessa alla British Midland, ha voluto controbilanciare tale modifica aumentando le proprie frequenze nella stessa misura e sulla stessa rotta. Di conseguenza, dopo aver ottenuto l'autorizzazione dalle autorità belghe, la Sabena ha fatto domanda al coordinatore dell'aeroporto di Londra Heathrow al fine di ottenere le necessarie bande orarie. Tale richiesta è stata necessaria in quanto l'aeroporto di Londra Heathrow, per problemi di congestione, è un aeroporto coordinato.

Comunque, il coordinatore delle bande orarie non è stato in grado di fornire bande orarie vicine a quelle richieste dalla Sabena.

- (12) Alla luce del regolamento, tale risposta deve essere interpretata come una limitazione all'esercizio dei diritti di traffico, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, dato che le condizioni dell'articolo 10, paragrafo 1 non sono soddisfatte.

L'articolo 10, paragrafo 1 prevede che l'esercizio dei diritti di traffico è soggetto, tra l'altro, all'assegnazione di bande orarie, nonché alla condizione che l'aeroporto o il sistema di aeroporti in questione abbia strutture sufficienti per accogliere il servizio. Il fatto che la mancanza di bande orarie è una condizione per cui uno Stato membro può limitare o rifiutare l'esercizio dei diritti di traffico, come stabilito all'articolo 10, paragrafo 2, è confermato dal dispositivo dell'articolo 10, paragrafo 1: « l'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle... norme riguardanti... l'assegnazione di bande orarie ».

La formulazione « soggetto a » è logicamente e grammaticalmente equivalente ad « è condizionato da ». Inoltre, tale interpretazione è confermata dal nono e decimo « considerando » del regolamento che dispongono, rispettivamente, che i problemi relativi alla disponibilità di bande orarie vanno tenuti presenti, e possono dar luogo a limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico, e che l'esercizio di traffico deve essere compatibile con le norme relative all'assegnazione di bande orarie.

Inoltre, il termine « strutture sufficienti » di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera a) comprende sicuramente la capacità delle piste e quindi, seppur indirettamente, la disponibilità di bande orarie.

- (13) In base all'articolo 10, paragrafo 2, le autorità britanniche, prima di limitare o negare alla Sabena le bande orarie supplementari richieste, avrebbero dovuto informarne la Commissione, fornendole tutti gli elementi necessari.

Le autorità britanniche non hanno quindi rispettato l'obbligo loro spettante stabilito all'articolo 10, paragrafo 2.

V

- (14) In base a quanto stabilito all'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento: « uno Stato membro non autorizza un vettore aereo:

- a) ad avviare un nuovo servizio, o
b) ad aumentare la frequenza di un servizio esistente

tra un determinato aeroporto sul suo territorio e un altro Stato membro fintantoché un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza da quest'altro Stato membro non sia autorizzato, a norma dei paragrafi 1 e 2, ad istituire un nuovo servizio o ad aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'adozione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento su un codice di condotta concernente l'assegnazione di bande orarie, basato sul principio generale della non discriminazione per motivi di nazionalità ».

- (15) Al fine di interpretare correttamente l'articolo 10, paragrafo 3, è necessario far riferimento, da un lato, alla lettera del paragrafo in questione e, dall'altro, ai principi generali stabiliti dal regolamento. L'articolo 4, in particolare dispone che:

« Subordinatamente al presente regolamento i vettori aerei comunitari sono autorizzati ad effettuare servizi aerei di terza e quarta libertà fra gli aeroporti o i sistemi di aeroporti di uno Stato membro e gli aeroporti o i sistemi di aeroporti di un altro Stato membro allorché tali aeroporti o sistemi di aeroporti sono aperti al traffico tra Stati membri o per servizi internazionali ».

Inoltre, come stabilito dall'articolo 13:

« 1. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri concludano o mantengano in vigore tra loro regolamentazioni più flessibili rispetto alle disposizioni contenute negli articoli 6, 8 e 11.

2. Le disposizioni del presente regolamento non possono essere usate per apportare restrizioni a preesistenti accordi sull'accesso al mercato o sulle capacità. »

Infine, all'ottavo, decimo e quattordicesimo considerando del regolamento, si dichiara rispettivamente che:

« considerando che un accesso accresciuto al mercato stimolerà lo sviluppo del settore dei trasporti aerei della Comunità e contribuirà a migliorare i servizi offerti agli utenti; che, di conseguenza, occorre introdurre disposizioni più liberali in materia di designazione multipla, di diritti di traffico di terza, quarta e quinta libertà; »

« considerando che l'esercizio dei diritti di traffico deve essere compatibile con le norme in materia di sicurezza, protezione dell'ambiente, assegnazione delle bande orarie e condizioni relative all'accesso agli aeroporti e deve essere affrontato senza discriminazioni inerenti alla nazionalità; »

considerando che, tenuto conto della situazione concorrenziale del mercato, occorre stabilire disposizioni atte a prevenire effetti economici ingiustificati sui vettori aerei ; ».

- (16) Alla luce di quanto precede, l'articolo 10, paragrafo 3 deve essere considerato una eccezione alla terza e alla quarta libertà, prevista espressamente dal regolamento.

In conformità dei principi generali del diritto, le eccezioni devono essere interpretate in senso stretto.

L'articolo 10, paragrafo 3 mira a bilanciare i diritti di traffico tra due vettori che hanno ottenuto la licenza da due differenti Stati membri e che servono la stessa rotta. La condizione di uguaglianza dei diritti di traffico deve essere numerica. Secondo quanto stabilito all'articolo 10, paragrafo 3, tale equilibrio numerico deve essere mantenuto nelle due situazioni previste alle lettere a) e b) della stessa disposizione, ovvero l'avvio di un nuovo servizio e l'aumento della frequenza di un servizio esistente. Affinché tale equilibrio sia mantenuto, l'articolo 10, paragrafo 3 deve essere interpretato come implicante l'obbligo per uno Stato membro di ritirare i diritti di traffico già assegnati ad un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza da parte di tale Stato.

L'articolo 10, paragrafo 3 non prevede un « diritto di pareggio », bensì il diritto per un vettore aereo di veder rifiutata al proprio concorrente su una data rotta l'autorizzazione, tra l'altro, di aumentare le frequenze di un servizio esistente nel caso in cui tale vettore « non sia autorizzato ... ad aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione ». In pratica ciò significa che il vettore aereo de quo non ha diritto, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, ad ottenere un certo numero di bande orarie dalle autorità competenti dell'altro Stato membro. Tale vettore è autorizzato ad esigere che le autorità di quello Stato membro rifiutino o ritirino i corrispondenti diritti di traffico che erano stati assegnati al proprio concorrente.

- (17) L'attore sostiene che le autorità britanniche non avrebbero dovuto autorizzare la British Midland ad aumentare le frequenze sulla rotta Londra Heathrow - Bruxelles - Londra Heathrow fintantoché alla Sabena non si fosse permesso di aumentare le proprie frequenze sulla stessa rotta tramite l'assegnazione di un sufficiente numero di bande orarie all'aeroporto di Heathrow, consentendo in tal modo al vettore belga di esercitare i propri diritti di traffico su quella rotta.
- (18) La richiesta dell'attore potrebbe quindi venire accettata se si potesse provare che :

- a) non è stato offerto un numero sufficiente di bande orarie da parte del coordinatore dell'aeroporto di Heathrow di modo che la Sabena non ha potuto aumentare la frequenza del proprio servizio esistente da e verso detto aeroporto ;
oppure

- b) che le bande orarie proposte non erano le migliori disponibili al momento della richiesta della Sabena al coordinatore dell'aeroporto di Heathrow. In tal caso si potrebbe provare che le norme locali relative all'assegnazione di bande orarie sono state applicate in modo tale da violare il principio generale di non discriminazione basata sulla nazionalità tra i vettori aerei in questione.

Effettivamente, la norma relativa all'equilibrio numerico dei diritti di traffico tra i due vettori interessati verrebbe elusa se l'offerta di bande orarie fatta dall'autorità competente di tale Stato membro al vettore che ha ottenuto la licenza in un altro Stato membro non fosse regolata da norme oggettive e trasparenti. Un'offerta di bande orarie da parte delle autorità di uno Stato membro che non sono le migliori disponibili al momento della richiesta equivarrebbe infatti ad una discriminazione, forse indiretta, a favore del vettore concorrente che ha ottenuto la licenza nello stesso Stato membro.

- (19) Come affermato sopra, le autorità britanniche avrebbero dovuto, come stabilito all'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento, offrire, in relazione alla richiesta, le migliori bande orarie disponibili alla Sabena. Inizialmente esse non hanno fatto alcuna offerta concreta ma hanno dichiarato esservi bande orarie disponibili seppure non vicine agli orari richiesti, in attesa di una reazione da parte della Sabena. Tale risposta può essere considerata un'offerta. Orari concreti sono stati proposti il 26 agosto circa le bande orarie del tardo pomeriggio, ed il 23 settembre per quanto riguarda le bande orarie del mattino.

VI

- (20) Occorre stabilire se le bande orarie offerte sono, come sopra dichiarato, sufficienti a permettere un aumento delle frequenze. Le bande offerte dal coordinatore dell'aeroporto di Heathrow non sono quelle richieste dalla Sabena. Si noti che il regolamento non stabilisce che le bande orarie offerte al momento della richiesta debbano essere esattamente quelle richieste. In più, l'articolo 10, paragrafo 3 non detta alcuna condizione o criterio secondo cui le bande orarie offerte debbano essere immediatamente redditizie dal punto di vista economico. Infatti, come sopra osservato, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 è sufficiente che uno Stato membro offra le migliori bande orarie disponibili al momento della richiesta.

Tuttavia, le bande orarie offerte alla Sabena non corrispondono pienamente ai bisogni della compagnia aerea ai fini di una gestione commerciale efficiente. Le bande orarie di partenza e di arrivo del mattino sono sfasate di circa due ore rispetto alle richieste dalla Sabena. Le bande orarie relative al tardo pomeriggio sono accettabili da parte della Sabena per quanto riguarda l'ora dell'arrivo, ma, per la Sabena, è accettabile solo una banda oraria di partenza alla settimana, mentre negli altri giorni l'aereo resterebbe fermo a terra a Heathrow troppo a lungo per effettuare un'operazione redditizia. Di conseguenza, la Sabena è tuttora in una posizione più sfavorevole rispetto alla British Midland la quale è in grado, a partire dal 31 agosto 1992, di utilizzare in modo redditizio tutte le sue bande orarie sulla rotta Londra Heathrow-Bruxelles-Londra Heathrow. Tale situazione può ingenerare chiaramente, una discriminazione de facto nei confronti della Sabena, inaccettabile ai sensi del diritto comunitario. Di conseguenza, le bande orarie già offerte alla Sabena dovrebbero essere considerate, come accade in una conferenza per l'assegnazione delle bande orarie, come punto di partenza per ulteriori miglioramenti.

In pratica, le autorità britanniche dovrebbero adoperarsi, in cooperazione con la Sabena, a migliorare quanto prima la situazione della Sabena all'aeroporto di Londra Heathrow. Ciò significa che il coordinatore delle bande orarie dovrà mettere la Sabena in testa alla lista di attesa al fine di fornirle, infine, delle bande orarie che permettano ai nuovi voli di essere gestiti secondo principi commerciali. Attualmente, comunque, la migliore offerta disponibile è sufficiente a soddisfare i criteri di cui all'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento.

VII

- (21) Il fatto che la Sabena abbia presentato la sua richiesta senza osservare le scadenze stabilite nelle norme pubblicate relative all'assegnazione di bande orarie all'aeroporto di Londra (Heathrow) non è pertinente agli effetti dell'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 3, dato che l'interesse della Sabena ad aumentare il numero dei propri voli sulla rotta sopra menzionata è sorto dopo che era stata resa nota l'autorizzazione concessa alla British Midland di aumentare il numero dei propri voli su Bruxelles da Londra (Heathrow). La richiesta della Sabena è stata fatta tempestivamente prima della data d'inizio delle operazioni (31 agosto 1992).

VIII

- (22) La Commissione ha esaminato la dichiarazione delle autorità britanniche secondo la quale l'autorizzazione alla British Midland ad operare sulla

rotta Londra (Heathrow)-Bruxelles è stata concessa sulla base di un accordo bilaterale sui servizi aerei (ASA) stipulato tra il Belgio e il Regno Unito.

La Commissione riconosce che, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento le disposizioni del regolamento non possono essere usate per apportare restrizioni a preesistenti accordi sull'accesso al mercato o sulle capacità. Tuttavia, le parti non hanno fornito alla Commissione il testo di tale accordo bilaterale e non hanno indicato o dimostrato quali clausole dell'accordo sono più liberali in materia di accesso al mercato e di capacità rispetto a quanto previsto dal regolamento.

- (23) La Commissione ha ricevuto per il tramite di una terza parte (British Midland) il testo dell'accordo stipulato tra il Belgio ed il Regno Unito il 10 ottobre 1985. La Commissione non sa se l'accordo sia ancora vigente e, in caso affermativo, se tale accordo sia l'unico concluso tra i due Stati membri.

Nonostante quanto precede, la Commissione ha esaminato le disposizioni dell'accordo menzionato relative all'accesso al mercato e alla capacità. La parte II dell'accordo dispone che entrambe le autorità aeronautiche permettono ad una compagnia aerea designata dalla controparte di disporre di capacità nella misura che essa considera più idonea su qualsiasi rotta indicata al paragrafo 3, sempreché l'obiettivo principale del servizio sia quello di fornire una capacità adeguata con un coefficiente di carico ragionevole, per effettuare servizi di traffico di terza e quarta libertà tra il proprio territorio ed il territorio della controparte. Tuttavia, ognuna delle due autorità conserverà il diritto di richiedere consultazioni con la controparte nel caso in cui ritenesse che gli interessi di una qualsiasi delle sue compagnie aeree su una o più specifiche rotte fossero seriamente danneggiati in seguito all'aumento di capacità da parte della compagnia o delle compagnie aeree della controparte.

- (24) Tale accordo sembra includere alcune severe clausole di salvaguardia (scopo del servizio è quello di fornire una capacità adeguata con un coefficiente di carico ragionevole) miranti a garantire che qualsiasi aumento della capacità debba basarsi su un corrispondente aumento del traffico. Inoltre, in base alla propria conoscenza dei meccanismi destinati alla risoluzione delle controversie tra compagnie aeree, contemplati in tutti gli accordi bilaterali nel settore aeronautico, la Commissione ritiene che la parte della clausola che prevede il diritto per ognuna delle sue autorità di richiedere consultazioni con l'altra sia una clausola di reciprocità. Di conseguenza, la Commissione non ritiene che le disposizioni di tale accordo siano più liberali di quelle del regolamento e, quindi, l'articolo 13, paragrafo 2 non si applica al caso di specie.

IX

- (25) Ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 4 la Commissione esamina l'applicazione del paragrafo 2 e/o del paragrafo 3, e decide entro un mese se lo Stato membro possa continuare ad applicare tale misura. L'ultima richiesta delle autorità belghe è datata 3 settembre ed è stata protocollata presso la Commissione in data 4 settembre 1992. La Commissione non è stata in grado di prendere una decisione entro il 4 ottobre 1992 avendo essa trasmesso il reclamo alle autorità britanniche al fine di permettere a queste di esercitare il loro diritto di difesa. L'ultima risposta delle autorità britanniche è stata protocollata il 21 settembre. Inoltre, le informazioni dettagliate sulle offerte di bande orarie sono state mandate per fax dal coordinatore dell'aeroporto di Heathrow solamente in data 23 settembre. Pertanto, la scadenza è stata superata per il tempo strettamente necessario alla Commissione per prendere una decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Articolo 1

L'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 2343/90 non permette al Regno del Belgio di adottare contromisure nei confronti di un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza in un altro Stato membro (in questo caso la British Midland).

Le autorità belghe non possono rifiutare alla British Midland, in base all'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 2343/90 il permesso di aumentare le frequenze dei propri voli sulla rotta Londra Heathrow-Bruxelles-Londra Heathrow indipendentemente dal fatto che, in base all'articolo 10, paragrafi 1 e 2, la Sabena sia o

non sia autorizzata ad aumentare la frequenza sulla stessa rotta.

Articolo 2

Le autorità del Regno Unito non hanno violato l'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 2343/90 astenendosi dal rifiutare alla British Midland l'autorizzazione ad aumentare la frequenza dei propri voli sulla rotta Londra Heathrow-Bruxelles-Londra Heathrow fintantoché la Sabena non è in grado di operare secondo principi commerciali l'aumento della frequenza richiesta.

Le autorità del Regno Unito devono considerare le bande orarie offerte alla Sabena come una base di partenza e migliorare quanto prima possibile l'offerta in relazione alla richiesta della Sabena.

Articolo 3

Le autorità del Regno Unito, avendo omesso di comunicare a tempo debito alla Commissione la limitazione dell'esercizio di diritti di traffico supplementari richiesti dalla Sabena, hanno mancato agli obblighi loro incombenti a norma dell'articolo 10, paragrafo 2 del regolamento.

Articolo 4

La presente decisione è indirizzata al Regno Unito ed al Regno del Belgio.

Fatto a Bruxelles, il 21 ottobre 1992.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione