

## 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 <sup>(1)</sup>,

Vistos los dictámenes del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

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

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,

<sup>(1)</sup> DO nº C 78 de 30. 3. 1982, p. 6.

<sup>(2)</sup> DO nº C 322 de 28. 11. 1983, p. 10. y  
DO nº C 345 de 21. 12. 1987.

<sup>(3)</sup> DO nº 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 <sup>(1)</sup>.

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 veintidós días prescrito en el apartado 1.

4. Las consultas se realizarán dentro de un plazo de veintidós 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 veintidós 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 la 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.

---