

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 n° C 182 de 9. 7. 1984, p. 1.

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

⁽³⁾ DO n° 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 decidiera 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
	GRECIA:	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.
