

Clase de índice	Valor anual en 1988 (1985 = 100)	Porcentaje de variación sobre 1987
Ganado para abasto	98,86	0,67
Vacuno para abasto	116,03	11,29
Ovino para abasto	100,81	- 1,32
Caprino para abasto	112,49	1,46
Porcino para abasto	88,27	- 6,38
Aves para abasto	94,57	1,97
Conejos para abasto	108,54	3,12
Productos ganaderos	103,94	3,04
Leche	109,78	9,20
Huevos	93,21	- 9,28
Lana	81,16	18,17

Madrid, 27 de febrero de 1989.-El Secretario general técnico, Gabino Escudero Zamora.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

5411 REAL DECRETO 227/1989, de 3 de marzo, por el que se adoptan las disposiciones necesarias para el desarrollo de la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas 87/601/CEE, de 14 de diciembre, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros.

La Directiva 601/87 de la CEE parte de considerar la necesidad de adoptar normas comunes que establezcan criterios sobre la aprobación de tarifas aéreas para el transporte regular entre Estados miembros de la Comunidad, como medio susceptible de lograr que las Compañías aéreas gocen de mejores posibilidades para desarrollar sus mercados y satisfacer las necesidades de los consumidores, a la par que anime a las Compañías aéreas a controlar sus costes, incrementar su productividad y prestar servicios aéreos más eficaces a precios más atractivos.

Para ello la citada Directiva ha procedido a fijar un conjunto de procedimientos flexibles para la aprobación, expresa o automática, de las tarifas para el transporte aéreo regular por las autoridades de los Estados miembros interesados, previa propuesta de las Compañías aéreas, bien individualizadamente, bien después de efectuar consultas con otras Compañías, con el fin, en particular, de establecer las condiciones de los acuerdos entre líneas, dadas las importantes ventajas que tales acuerdos proporcionan en orden a una mejor y más racional explotación de los mercados.

De otra parte, la Directiva 87/601 puede considerarse como un primer paso en cuanto al cumplimiento de los principios establecidos en la reunión del Consejo Europeo de junio de 1986, en la que se acordó que el mercado interior en el ámbito de los transportes aéreos debería haberse alcanzado para 1992, en el marco de las acciones comunitarias encaminadas a reforzar su cohesión económica y social.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 189 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, se hace preciso adaptar la legislación española en esta materia al contenido de la citada Directiva, a fin de dar cumplimiento al mandato del Consejo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de marzo de 1989,

DISPONGO:

CAPITULO PRIMERO

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 1.º El presente Real Decreto tiene por objeto regular los procedimientos y criterios para el establecimiento de tarifas para el transporte aéreo regular aplicadas a cualquier trayecto entre un aeropuerto situado en territorio español y un aeropuerto que se encuentre situado en otro Estado miembro de la Comunidad Económica Europea; no siendo de aplicación en cuanto a los Departamentos de Ultramar

contemplados en el artículo 227.2 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea.

Art. 2.º A los fines del presente Real Decreto se entenderá por:

a) Tarifas de transporte aéreo regular: Los precios que deben pagarse en pesetas 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.º, dentro de la cual las tarifas aéreas que cumplan las condiciones del capítulo IV de este Real Decreto podrán recibir aprobación automática por parte de la Dirección General de Aviación Civil. 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 internacionales.

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 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 está registrada.

f) Compañía aérea comunitaria.

i) Una Compañía aérea que tenga su administración central y su principal lugar de actividad en la Comunidad Económica Europea, 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.

ii) Una Compañía aérea que, aunque no responda a la definición contemplada en el inciso i) en la fecha de adopción de la Directiva 87/601/CEE, de 14 de diciembre de 1987:

A) Bien tenga su administración central y su principal lugar de actividad en la Comunidad y haya venido efectuando, desde el 14 de diciembre de 1986, servicios aéreos regulares o no en la Comunidad.

B) Bien haya venido efectuando, desde el 14 de diciembre de 1986, servicios aéreos 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 la disposición transitoria del presente Real Decreto.

g) Estados interesados: Los Estados miembros de la CEE 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 de vuelos.

i) Vuelo: La salida de un aeropuerto específico hacia un destino determinado.

CAPITULO II

Criterios

Art. 3.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5 de este Real Decreto, la Dirección General de Aviación Civil aprobará 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, la necesidad de obtener un rendimiento satisfactorio del capital, la situación de compe-

tencia 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.

CAPITULO III

Procedimientos

Art. 4.º 1. Las tarifas aéreas estarán supeditadas a la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil. A tal fin, las Compañías aéreas presentarán sus tarifas ante dicha Dirección General con, al menos, sesenta días de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor.

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) 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.

La Dirección General de Aviación Civil determinará el modo y demás circunstancias que deban cumplimentar las solicitudes presentadas por las Compañías aéreas para la aprobación de las tarifas.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5.º de este Real Decreto, las tarifas precisarán la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, así como de la autoridad aeronáutica correspondiente del otro Estado interesado. 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 periodo que no sobrepase los doce meses.

4. La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones permitirá a cualquier Compañía aérea de otro Estado miembro que esté explotando un servicio aéreo regular directo o indirecto que, previa comunicación y autorización de la Dirección General de Aviación Civil, 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 del 20 por 100 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.

Art. 5.º 1. En todo servicio aéreo regular habrá las dos zonas de flexibilidad siguientes:

Una zona de tarifa reducida que abarcará de más del 65 por 100 al 90 por 100 de la tarifa de referencia.

Una zona de tarifa muy reducida que abarcará del 45 al 65 por 100 de la tarifa de referencia.

2. Dentro de las zonas de flexibilidad, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, permitirá 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 capítulo IV de este Real Decreto, 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 aprueba 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 de dicha zona, habrá una flexibilidad suplementaria en cuanto al nivel de dicha tarifa. Esta flexibilidad suplementaria se extenderá desde el 10 por 100 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.

Art. 6.º En relación con el párrafo 3 del artículo 4.º, y para el supuesto de que no se aprobase una tarifa determinada, dando lugar con ello a consultas o arbitraje entre los Estados interesados en los términos del artículo 7.º de la Directiva 87/601 de la Comunidad Económica Europea, las tarifas aéreas existentes en los servicios afectados continuarán en vigor hasta la aprobación de una nueva tarifa.

CAPITULO IV

Condiciones de las tarifas reducidas y muy reducidas

Art. 7.º *Zona de tarifa reducida.*—Para que una tarifa pueda acogerse a la zona de tarifa reducida deberán cumplirse todas las condiciones de uno cualquiera de los siguientes apartados:

A.

1. Viajes de ida y vuelta o circular.
2. Estancia máxima de seis meses.
3. Estancia mínima que incluya al menos la noche del sábado al domingo o seis noches.

B.

1. Viajes de ida y vuelta o circular.
2. Estancia máxima de seis meses.
3. En periodos fuera de punta, tal como se definen en el artículo 9.º del presente Real Decreto, compra anticipada con no menos de catorce 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 por 100 del precio del billete.

Art. 8.º *Zona de tarifa muy reducida.*—Para que una tarifa pueda acogerse a la zona de tarifa muy reducida, deberán cumplirse todas las condiciones de uno cualquiera de los siguientes apartados, según se especifican:

A.

1. Viajes de ida y vuelta o circular.
2. Estancia máxima de seis meses.
3. Estancia mínima que incluya al menos la noche del sábado al domingo o seis noches.
4. Y además, una cualquiera 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 por 100 del precio del billete.

b) El billete deberá comprarse obligatoriamente al menos con catorce 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 por 100 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 veinticinco años o no menos de sesenta.

B.

1. Viajes de ida y vuelta o circular.
2. Estancia máxima de seis meses.
3. En periodos fuera de punta, tal como se definen en el artículo 9.º del presente Real Decreto, el billete deberá comprarse obligatoriamente al menos con catorce 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 por 100 del precio del billete.
4. Y además, una cualquiera de las siguientes condiciones:

a) El pasajero deberá tener no más de veinticinco años o no menos de sesenta.

b) Padre y/o madre con hijos como máximo de veinticinco años que viajen juntos (mínimo tres personas).

c) Seis o más personas que viajen juntas provistas de billetes individuales emitidos conjuntamente.

C.

1. Viajes de ida y vuelta o circular.
2. Estancia máxima de seis meses.
3. En periodos fuera de punta, tal como se definen en el artículo 9.º del presente Real Decreto, el billete deberá comprarse obligatoriamente al menos con veintiocho 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 veintiocho días previos a la fecha del viaje de ida, mediante el pago del 20 por 100 del precio del billete, o

Durante los veintiocho días previos a la fecha del viaje de ida, mediante el pago del 50 por 100 del precio del billete.

Art. 9.º *Periodos 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 del párrafo 3 del apartado B del artículo 7.º del presente Real Decreto, o a alguna de las condiciones del artículo 8.º, apartado B, párrafo 3, o apartado C, párrafo 3, de este Real Decreto, la determinación de los vuelos fuera de punta correspondiente 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 dieciocho vuelos semanales de ida y vuelta, se permitirá como mínimo a la Compañía aérea interesada el aplicar ese día las condiciones del apartado B, párrafo 3, del artículo 7.º o los apartados B, párrafo 3, o apartado C, párrafo 3, del artículo 8.º, hasta un 50 por 100 del total de los vuelos diarios, siempre que los vuelos a los que puedan aplicarse dichas condiciones tengan su salida entre las diez y las dieciséis horas o entre las veintiuna y las seis horas.

CAPITULO V

Disposiciones generales

Art. 10. 1. Las Compañías aéreas vendrán obligadas a facilitar a la Dirección General de Aviación Civil la información estadística o de otra índole que se considera necesaria en relación con la aplicación del presente Real Decreto.

2. La información confidencial que se obtenga de resultados de la aplicación de lo establecido en el párrafo anterior estará amparada por el secreto profesional.

Art. 11. Al menos una vez al año, la Dirección General de Aviación Civil consultará a los representantes de las organizaciones de usuarios, facilitándoles la información adecuada sobre las tarifas aéreas y asuntos relacionados con éstas.

DISPOSICION TRANSITORIA

Durante el tiempo que estén autorizadas como Compañías aéreas nacionales por el Estado miembro que las autorice como tales en la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto, las Compañías aéreas siguientes cumplirán los criterios mencionados en el inciso ii) de la letra f) del artículo 2.º:

Scandinavian Airlines System.
Britannia Airways.
Monarch Airlines.

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 3 de marzo de 1989.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Transportes, Turismo
y Comunicaciones,
JOSE BARRIONUEVO PEÑA