COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Outubro de 1992

ex nº 4 do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2343/90 do Conselho, que examina a aplicação do nº 3 do artigo 10º do referido regulamento tendo em vista o aumento da frequência dos serviços existentes na rota de Londres (Heathrow)-Bruxelas

(Apenas fazem fé os textos nas línguas francesa, inglesa e neerlandesa)

(92/552/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 2343/90 do Conselho, de 24 de Julho de 1990, relativo ao acesso das transportadoras aéreas às rotas dos serviços aéreos regulares intracomunitários e à partilha da capacidade de transporte de passageiros entre transportadoras aéreas nos serviços aéreos regulares entre Estados-membros (1), e, nomeadamente, o nº 4 do seu artigo 10º,

Tendo em conta os pedidos do Governo belga,

Tendo convidado os Estados-membros em causa a apresentarem os seus comentários,

Considerando o seguinte:

I

(1) Por cartas de 27 e 31 de Agosto e de 2 de Setembro de 1992, registadas pela Comissão, respectivamente, em 3 e 4 de Setembro de 1992, as autoridades belgas, ao abrigo das disposições do nº 4 do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2343/90 (a seguir designado por regulamento), solicitaram à Comissão que examinasse a aplicação do nº 3 do artigo 10º do referido regulamento e mais especificamente que:

a) Decidisse que as autoridades belgas tenham a possibilidade de se recusar a aumentar a frequência dos voos solicitados pela British Midland para a rota Londres (Heathrow)-Bruxelas-Londres (Heathrow) enquanto a Sabena não for autorizada a aumentar, conforme pedido, a frequência dos seus serviços na mesma rota.

Para o efeito, considerar que o nº 3 do artigo 10º do regulamento inclui uma cláusula de reciprocidade que implica, numa base teleológica, *a fortiori*, que um Estado-membro (neste caso a Bélgica) possa tomar medidas contra a companhia que está na origem da discriminação (British Midland) e não autorize a transportadora aérea de outro Estado-membro a efectuar os voos adicionais solicitados;

b) Determinasse imediatamente que as autoridades do Reino Unido estão a infringir o regulamento ao recusarem actuar com base no nº 3 do artigo 10º, tomando consequentemente todas as medidas necessárias para reparar essa infracção ou, mais precisamente, para obrigar as autoridades do Reino Unido a aplicar as medidas previstas no nº 3 do artigo 10º;

c) Caso a Comissão não consiga que esta medida seja aplicada pelas autoridades britânicas, autorize as autoridades belgas a tomar as medidas previstas no nº 3 do artigo 10º a fim de limitar a prejuízo e garantir a realização dos objectivos do referido artigo.

Além destas cartas, a Comissão informou, por cartas de 8 e 14 de Setembro de 1992, as autoridades britânicas da posição das autoridades belgas, tendo-lhes solicitado que apresentassem os seus comentários, a fim de permitir à Comissão que tomasse a decisão necessária no prazo de um mês previsto no referido regulamento.

(2) Por cartas de 15 e 18 de Setembro de 1992, registadas pela Comissão, respectivamente, em 16 e 21 de Setembro de 1992, a Representação Permanente

(1) JO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

do Reino Unido respondeu à carta da Comissão. A posição das autoridades britânicas pode ser resumida do seguinte modo :

a) O nº 3 do artigo 10º do regulamento não prevê uma cláusula de reciprocidade que implique que um Estado-membro possa tomar medidas contra uma transportadora aérea licenciada no território de outro Estado-membro.

O nº 3 do artigo 10º do regulamento deverá, pois, ser interpretado como não dando margem às autoridades belgas para negarem o acesso à British Midland, tal como têm tentado fazer;

b) A acção das autoridades belgas é *prima facie* contrária ao disposto no artigo 4º do regulamento;

c) A questão de saber se o Reino Unido deveria empreender uma acção para evitar que a British Midland efectuasse serviços adicionais para Bruxelas não é da competência da Comissão nos termos do nº 4 do artigo 10º

Os factos, tal como expostos pelas autoridades britânicas, não confirmam a alegação das autoridades belgas de que foi recusada à Sabena a autorização para aumentar a frequência dos seus voos na rota Londres (Heathrow)-Bruxelas nos termos do nº 3 do artigo 10º;

d) Além disso, as autoridades britânicas alegaram que a British Midland foi designada para efectuar serviços regulares na rota de Londres (Heathrow)-Bruxelas-Londres (Heathrow) no âmbito do acordo de serviços aéreos bilateral entre a Bélgica e o Reino Unido, e não ao abrigo do regulamento. As autoridades britânicas assinalam ainda que, nos termos do nº 2 do artigo 13º do regulamento, as disposições do presente regulamento não podem servir de base para acordos bilaterais que tornem o acesso ao mercado mais restritivo.

(3) Por carta de 1 de Setembro, a British Midland alegou junto da Comissão que as autoridades belgas se haviam recusado em 28 de Agosto de 1992 a autorizar o aumento solicitado da frequência de voos diários; em 1 de Setembro de 1992, as autoridades belgas tinham, no entanto, cancelado a sua recusa na pendência da decisão da Comissão com base no nº 4 do artigo 10º do regulamento.

(4) Na sequência do seu pedido, a Comissão recebeu, em 23 de Setembro de 1992, de coordenador das faixas horárias no aeroporto de Heathrow em Londres, uma cópia da sua correspondência com a Sabena relativa ao aumento das faixas horárias solicitado para Setembro/Outubro de 1992.

II

(5) Segundo as informações prestadas pelas partes, a British Midland e a Sabena efectuam, respectivamente, seis e sete voos diários entre Londres (Heathrow) e Bruxelas. Em 13 de Agosto de 1992, as autoridades belgas tiveram conhecimento através da imprensa das intenções da British Midland de aumentar a sua frequência de seis para oito voos diários na rota acima referida. Para o efeito, a British Midland planeou usar faixas horárias em Londres (Heathrow) que já estavam à sua disposição para outros voos.

(6) É alegado que, em 31 de Julho de 1992, a British Midland enviou um fax solicitando às autoridades belgas que aumentassem a frequência diária dos seus voos do aeroporto de Heathrow (Londres) para Bruxelas. As autoridades belgas alegam não ter recebido esta nota, tendo recebido uma cópia do pedido original apenas em 20 de Agosto. As autoridades britânicas alegaram, porém, ter sido informadas pela British Midland que a recepção do fax tinha sido confirmada.

(7) A Sabena manifestou igualmente interesse em aumentar a frequência diária dos seus voos na referida rota a partir de 31 de Agosto de 1992. Em conformidade, em 11 de Agosto, a Sabena solicitou ao coordenador do aeroporto de Heathrow em Londres que cedesse quatro faixas horárias adicionais (duas de manhã e duas ao fim da tarde), de modo a efectuar um voo adicional de manhã e outro ao fim da tarde. No mesmo dia, o coordenador das faixas horárias respondeu que não podia oferecer faixas horárias que satisfizessem os pedidos da Sabena, mas que continuaria a procurar uma solução podendo talvez oferecer outras faixas horárias que seriam, no entanto, bastante diferentes das pedidas pela Sabena.

Segundo as autoridades britânicas, a Sabena não compriu o disposto no nº 1 do artigo 10º do regulamento dado que, ao abrigo das normas publicadas relativas à atribuição das faixas horárias aplicadas no aeroporto de Heathrow em Londres, o prazo para os pedidos iniciais de faixas horárias durante o Verão terminava em 1 de Novembro de 1991.

Na sequência da resposta do coordenador de Heathrow à Sabena, as autoridades belgas escreveram às autoridades britânicas solicitando que estas últimas recusassem o aumento da frequência de voos à British Midland com base no disposto no nº 3 do artigo 10º do regulamento. Na carta era igualmente referido que se as autoridades britânicas não recusassem o pedido, as autoridades belgas tomariam elas próprias a decisão de recusar o aumento de frequência dos voos à British Midland.

Em 26 de Agosto, não tendo recebido resposta à sua carta de 13 de Agosto, as autoridades belgas escreveram às autoridades britânicas inquirindo-as sobre a sua decisão quanto ao aumento das faixas horárias da British Midland. No mesmo dia, as autoridades britânicas responderam que não havia justificação para recusar o pedido da British Midland.

(8) Em 26 de Agosto, o coordenador do aeroporto de Heathrow em Londres ofereceu novas faixas horárias para o voo de fim de tarde (três pares alternativos de faixas horárias a partir de 31 de Agosto e dois pares a partir de 27 de Setembro). O coordenador das faixas horárias declarou que as faixas horárias oferecidas eram as melhores disponíveis em Heathrow e que não podia oferecer faixas horárias para o voo da manhã.

Em 28 de Agosto as autoridades belgas recusaram o pedido da British Midland para aumentar a frequência diária dos seus voos. No mesmo dia, a Sabena solicitou ao coordenador das faixas horárias de Heathrow que retirasse o seu pedido da lista de espera, tendo, no entanto, voltado a apresentar o seu pedido inicial em 31 de Agosto. Em 1 de Setembro de 1992 as autoridades belgas cancelaram a sua recusa à British Midland na pendência de decisão da Comissão com base no nº 4 do artigo 10º do regulamento.

Em 7 de Setembro de 1992, o coordenador das faixas horárias confirmou que tinha ainda em seu poder o pedido inicial da Sabena, tendo repetido a oferta efectuada em 26 de Agosto. Em 9 de Setembro de 1992 a Sabena pediu para manter estas faixas horárias como ponto de partida.

Em 23 de Setembro, o coordenador de Heathrow ofereceu à Sabena quatro faixas horárias adicionais para o voo da manhã no período compreendido entre 27 de Setembro e 24 de Outubro. Segundo o coordenador ao aeroporto, estas faixas horárias eram as melhoras disponíveis em Heathrow.

III

(9) A Comissão considera que o nº 3 do artigo 10º rege as relações entre um Estado-membro e as transportadores aéreas que licenciou. Efectivamente, o nº 3 do artigo 10º institui, nomeadamente, a obrigação para um Estado-membro (A) de se abster de autorizar as transportadoras aéreas licenciadas no seu território a aumentarem a frequência de um serviço existente (B) pelo período em que uma transportadora aérea licenciada por outro Estado-membro (B) não seja autorizada, nos termos dos nºs 1 e 2 do referido artigo, a aumentar a frequência dum serviço existente para o aeroporto em causa, na pendência da adopção pelo Conselho e da entrada em vigor de um regulamento relativo au código de conduta sobre a atribuição de faixas horárias.

(10) O nº 3 do artigo 10º, pelo contrário, não prevê que um Estado-membro adopte medidas contra uma transportadora aérea licenciada noutro Estado-membro (A), que tenha sido autorizada por este último, em violação do disposto no nº 3 do artigo 10º, a efectuar voos adicionais para o primeiro Estado-membro (B). Essa acção unilateral realizada por um Estado-membro (B) como medida de retaliação contra uma decisão tomada por outro Estado-membro (A) em violação do nº 3 do artigo 10º não é compatível com a legislação comunitária. Nesses casos, efectivamente, além das disposições normais estabelecidas no Tratado CEE, existe uma acção específica prevista no nº 4 do artigo 10º do regulamento em defesa dos direitos de um Estado-membro que tenha sido lesado por uma medida adoptada por outro Estado-membro em aplicação dos nºs 2 e 3 do artigo 10º

Nos termos do nº 4 do artigo 10º é da responsabilidade da Comissão, a pedido de um Estado-membro, examinar a aplicação concreta do disposto nos nºs 2 e 3 do artigo 10º e decidir se a medida de outro Estado-membro infringe o regulamento, devendo por isso ser anulada.

A decisão das autoridades belgas de 28 de Agosto de 1992, que consiste em não autorizar o aumento da frequência diária dos voos da British Midland violou, sem dúvida, o disposto no artigo 4º e no nº 1 do artigo 5º do regulamento.

IV

(11) Efectivamente, as autoridades britânicas autorizaram a British Midland a aumentar a frequência dos seus voos na rota de Londres (Heathrow)-Bruxelas. A British Midland não teve quaisquer problemas em conseguir as faixas horárias necessárias no aeroporto de Bruxelas para efectuar os voos adicionais dado não ser o aeroporto de Bruxelas um aeroporto congestionado.

Por outro lado, a Sabena, tendo tido conhecimento dessa autorização concedida à British Midland, pretendeu obter um aumento equivalente da frequência dos seus voos na mesma rota. Por conseguinte, após ter obtido autorização por parte das autoridades belgas, a Sabena solicitou ao coordenador do aeroporto de Londres (Heathrow), a obtenção das necessárias faixas horárias. Esse pedido era necessário dado ser o aeroporto de Heathrow em Londres um aeroporto coordenado devido aos problemas de congestionamento.

Não foi, porém, possível ao coordenador das faixas horárias facultar faixas horárias próximas das solicitadas pela Sabena.

(12) Tendo em conta o regulamento, esta resposta tem de ser interpretada como uma limitação do exercício dos direitos de tráfego, nos termos do nº 2 do artigo 10º, com base no facto de não serem satisfeitas as condições previstas no nº 1 do artigo 10º

O nº 1 do artigo 10º estabelece que o exercício dos direitos de tráfego está sujeito, nomeadamente, à atribuição de faixas horárias e à condição de o aeroporto ou sistema de aeroportos em causa dever dispor de instalações suficientes para assegurar o serviço. O facto de a falta de faixas horárias ser uma condição pela qual um Estado-membro pode limitar ou recusar o exercício de direitos de tráfego, ao abrigo do nº 2 do artigo 10º, é estabelecido pelo disposto no nº 1 do artigo 10º : « O exercício de direitos de tráfego está sujeito às normas ... em matéria de ... atribuição de faixas horárias ».

A expressão « sujeito a » é equivalente dos pontos de vista lógico e gramatical à expressão « condicionado por ». Além disso, esta interpretação é apoiada pelas cláusulas dos nono e décimo considerandos do regulamento que estabelecem, respectivamente, que os problemas relativos à disponibilidade das faixas horárias deverão ser tomados em consideração e poderão limitar o exercício dos direitos de tráfego, devendo estes ser coerentes com as normas relativas à atribuição de faixas horárias.

Além disso, a expressão « instalações suficientes » no nº 1, alínea a), do artigo 10º inclui certamente pistas de descolagem e, por conseguinte, mesmo se apenas indirectamente, a disponibilidade de faixas horárias.

(13) Com base no disposto no nº 2 do artigo 10º, as autoridades britânicas, antes de limitarem ou recusarem à Sabena as faixas horárias por esta solicitadas, deviam ter informado a Comissão, facultando-lhe todos os elementos necessários.

As autoridades britânicas não cumpriram, pois, as suas obrigações nos termos do nº 2 do artigo 10º

V

(14) Por força do nº 3 do artigo 10º do regulamento :

« Nenhum Estado-membro autorizará uma transportadora aérea :

a) A iniciar um novo serviço

ou

b) A aumentar a frequência de um serviço já existente,

entre um aeroporto específico no seu território e outro Estado-membro, enquanto a transportadora aérea licenciada por esse outro Estado-membro não estiver autorizada, por aplicação dos nºs 1 e 2, a criar um novo serviço ou a aumentar a frequência de um serviço já existente para o aeroporto em questão, na pendência da adopção pelo Conselho e da entrada em vigor de um regulamento relativo ao código da conduta sobre atribuição de faixas horárias baseado no princípio geral de não discriminação por motivo de nacionalidade ».

(15) A fim de interpretar correctamente o nº 3 do artigo 10º, é necessário, por um lado, remeter para o texto do número em questão e, por outro, para os princípios gerais estabelecidos no regulamento.

O artigo 4º, nomeadamente, estabelece que :

« Sob reserva do presente regulamento, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas a efectuar serviços aéreos de terceira e quarta liberdades entre aeroportos ou sistemas de aeroportos de um Estado-membro e aeroportos ou sistemas de aeroportos noutro Estado-membro sempre que esses aeroportos ou sistemas de aeroportos estejam abertos ao tráfego entre Estados-membros ou a serviços internacionais ».

Além disso, nos termos do artigo 13º :

« 1. O presente regulamento não impede os Estados-membros de celebrarem entre si ou de manterem em vigor acordos mais flexíveis do que o disposto nos artigos 6º, 8º e 11º

2. O disposto no presente regulamento não pode ser invocado para tornar mais restritivos os acordos existentes em matéria de acesso ao mercado ou de capacidade ».

Por último, nas cláusulas do oitavo, décimo e décimo quarto considerandos do regulamento é declarado, respectivamente que :

« Considerando que o aumento de acesso ao mercado irá estimular o desenvolvimento do sector dos transportes aéreos da Comunidade e dar origem a uma melhoria dos serviços em benefício dos utentes ; que, consequentemente, é necessário introduzir disposições mais liberais em matéria de designação múltipla e de direitos de tráfego de terceira, quarta e quinta liberdades ; » ;

« Considerando que o exercício dos direitos de tráfego deve ser coerente com as normas em matéria de segurança protecção do ambiente, repartição de faixas horárias e condições de acesso ao aeroporto e que deve ser tratado sem discriminações baseadas na nacionalidade ; » ;

« Considerando que, tendo em conta a situação concorrencial do mercado, se deve tomar medidas destinadas a impedir que as transportadoras aéreas fiquem sujeitas a efeitos económicos injustificados ».

(16) À luz do acima exposto, o nº 3 do artigo 10º deverá ser considerado uma excepção às terceira e quarta liberdades expressamente designadas no regulamento. De acordo com os princípios gerais da legislação, as excepções deverão ser interpretadas em sentido estrito.

O nº 3 do artigo 10º pretende equilibrar os direitos de tráfego entre duas transportadoras licenciadas por dois Estados-membros diferentes que explorem a mesma rota. O equilíbrio dos direitos de tráfego tem de ser numérico. Em conformidade com a disposto no nº 3 do artigo 10º, este equilíbrio numérico deverá ser mantido nas duas situações previstas nas alíneas a) e b) da referida disposição, respectivamente, o estabelecimento de um novo serviço e o aumento da frequência de um serviço já existente. A fim de assegurar a manutenção desse equilíbrio, o nº 3 do artigo 10º deverá ser interpretado como implicando a obrigação para um Estado-membro de retirar os direitos de tráfego já concedidos a uma transportadora aérea licenciada por esse Estado.

O nº 3 do artigo 10º não estabelece um direito de aumento equivalente *(matching right)*, mas sim o direito de uma transportadora aérea exigir que ao seu concorrente numa dada rota seja recusada a autorização de aumentar a frequência de um serviço existente se essa transportadora « não estiver autorizada a aumentar a frequência de um serviço já existente para o aeroporto em questão ».

Na prática, isto significa que, nos termos do nº 3 do artigo 10º, a transportadora aérea em causa não tem direito a obter um certo número de faixas horárias da autoridade competente do outro Estado-membro. Esta transportadora aérea tem o direito de exigir que as autoridades desse Estado-membro recusem ou retirem os direitos de tráfego correspondentes concedidos ao seu concorrente.

(17) O autor da denúncia alega que as autoridades do Reino Unido não deviam ter autorizado a British Midland a aumentar a frequência dos seus voos na rota Londres (Heathrow)-Bruxelas-Londres (Heathrow) enquanto a Sabena não tivesse sido autorizada a aumentar a frequência dos seus voos na referida rota pela atribuição de um número suficiente de faixas horárias no aeroporto de Heathrow, que permitisse assim à transportadora belga o exercício dos seus direitos de tráfego nessa rota.

(18) O pedido do autor da denúncia deverá, pois, ser aceite se se puder provar que :

a) Não foram atribuídas faixas horárias suficientes pelo coordenador do aeroporto de Heathrow, pelo que a Sabena não pôde aumentar a frequência dos seus serviços existentes com destino e partida nesse aeroporto ;

ou

b) As faixas horárias atribuídas não eram as melhores disponíveis no momento do pedido da Sabena ao coordenador do aeroporto de Heathrow. Nesse caso, pode-se demonstrar que as normas locais relativas à atribuição de faixas horárias foram aplicadas em infracção ao princípio geral de não discriminação por motivo de nacionalidade entre as transportadores aéreas em questão.

Efectivamente, a regra do equilíbrio numérico dos direitos de tráfego entre as duas transportadoras em causa seria ignorada se a oferta de faixas horárias efectuada pela autoridade competente desse Estado-membro à transportadora licenciada noutro Estado-membro não estivesse ligada a regras objectivas e transparentes.

A oferta pela autoridade de um Estado-membro de faixas horárias que não sejam as melhores disponíveis no momento do pedido constituirá, de facto, uma discriminação, possivelmente indirecta, em favor da transportadora aérea concorrente licenciada no mesmo Estado-membro.

(19) Como já referido, as autoridades britânicas deveriam, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 10º do regulamento, ter oferecido na sequência do pedido as melhores faixas horárias à Sabena. Inicialmente não fizeram nunhuma oferta concreta, declarando, todavia, que havia faixas horárias disponíveis embora não próximas do tempo solicitado, ficando a aguardar a reacção da Sabena. Esta resposta pode ser considerada uma oferta. Foram oferecidas horas concretas em 26 de Agosto no que diz respeito às faixas horárias do fim da tarde e em 23 de Setembro no que diz respeito às faixas horárias da manhã.

(20) Tem de se avaliar se as faixas horárias oferecidas são, como acima declarado, suficientes para permitir um aumento de frequência dos voos. As faixas horárias oferecidas pelo coordenador do aeroporto de Heathrow não são as solicitadas pela Sabena. É de notar que o regulamento não estabelece que as faixas horárias oferecidas no momento do pedido sejam exactamente as solicitadas. Além disso, o nº 3 do artigo 10º não estabelece quaisquer condições ou critérios segundo os quais as faixas horárias oferecidas tenham de ser imediata e economicamente viáveis. De facto, como acima observado, nos termos do nº 3 do artigo 10º, é suficiente que um Estado-membro ofereça as melhores faixas horárias disponíveis no momento do pedido.

Contudo, as faixas horárias oferecidas à Sabena não satisfazem inteiramente as necessidades da transportadora aérea tendo em vista uma operação comercial eficaz. As faixas horárias para partida e chegada de manhã estão cerca de duas horas desfazadas em relação ao pedido da Sabena. As faixas horárias do fim da tarde são aceitáveis pela Sabena no que diz respeito à chegada, mas apenas uma faixa horária por semana em relação às partidas o é igualmente, dado que nos outros dias o avião permaneceria demasiado tempo aterrado no aeroporto para que a operação fosse económica. Por conseguinte, a Sabena encontra-se ainda numa posição mais desfavorável do que a British Midland que está em condições, a partir de 31 de Agosto de 1992, de utilizar de modo economicamente rentável todas as suas faixas horárias na rota Londres (Heathrow)-Bruxelas-Londres (Heathrow). Esta situação pode sem dúvida levar a uma discriminação de facto contra a Sabena, o que é inaceitável ao abrigo do direito comunitário. Por conseguinte, as faixas horárias já oferecidas à Sabena deveriam, à semelhança do que se passa nas conferências de atribuição de faixas horárias, ser consideradas como ponto de partida para futuras melhorias.

Na prática, as autoridades britânicas deverão tentar, em colaboração com a Sabena, melhorar o mais depressa possível a situação desta companhia no aeroporto de Heathrow em Londres. Isto significaria que o coordenador das faixas horárias tem de pôr a Sabena em primeiro lugar na lista de espera, a fim de acabar por atribuir a esta companhia faixas horárias que permitam uma exploração comercial do aumento da frequência dos voos. Por enquanto, contudo, a melhor oferta disponível é suficiente para satisfazer os critérios do nº 3 do artigo 10º do regulamento.

VII

(21) O facto de a Sabena ter apresentado o seu pedido sem observar os prazos estabelecidos nas regras publicadas relativas à atribuição das faixas horárias no aeroporto de Londres (Heathrow) não é relevante para a aplicação do nº 3 do artigo 10º, dado que o interesse da Sabena em aumentar o número de voos na rota acima referida se intensificou quando teve conhecimento da autorização dada à British Midland para aumentar os seus voos com destino a Bruxelas provenientes de Londres (Heathrow). O pedido da Sabena foi efectuado a tempo, antes do início da operação (31 de Agosto de 1992).

VIII

(22) A Comissão examinou a declaração das autoridades britânicas em como a designação da British Midland para a rota Londres (Heathrow)-Bruxelas tinha sido autorizada com base num acordo de serviços aéreos bilateral entre a Bélgica e o Reino Unido.

A Comissão reconhece que, ao abrigo do nº 2 do artigo 13º do regulamento, as disposições do regulamento não permitem tornar mais restritivas as disposições existentes relativas ao acesso e à capacidade do mercado. Contudo, as partes não enviaram à Comissão uma cópia do seu acordo bilateral e não indicaram nem provaram quais as cláusulas do acordo que tornam o mercado mais liberalizado em termos de acesso e capacidade do que o previsto no regulamento.

(23) Uma terceira parte (a British Midland) forneceu à Comissão o texto do acordo celebrado entre a Bélgica e o Reino Unido em 10 de Outubro de 1985. A Comissão desconhece se as disposições estão ainda em vigor e, caso seja esse o caso, se se trata do único acordo concluído pelos dois Estados-membros.

Não obstante o acima referido, a Comissão examinou as disposições do acordo acima mencionado relativamente ao acesso e à capacidade do mercado. A parte II do acordo afirma que « cada autoridade aeronáutica permitirá que uma transportadora aérea designada pela outra aumente essa capacidade conforme considerar adequado, em qualquer rota referida no nº 3, na condição de o principal objectivo do serviço ser fornecer uma capacidade adequada com um coeficiente de carga razoável para o tráfego de terceira e quarta liberdades entre o seu próprio país e o outro país. No entanto, cada autoridade manterá o direito de solicitar consultas com a outra, caso considere que os interesses de qualquer uma das suas próprias transportadoras aéreas numa rota ou rotas particulares estejam a ser seriamente prejudicados em resultado do aumento da capacidade pela transportadora aérea ou transportadoras aéreas do outro país ».

(24) O presente acordo parece incluir algumas cláusulas de salvaguarda rigorosas (o objectivo do serviço é providenciar uma capacidade adequada com um coeficiente de carga razoável), que assegure que qualquer aumento de capacidade se deverá basear num aumento correspondente do tráfego. Além disso, com base no seu conhecimento dos mecanismos para a resolução dos conflitos das transportadoras aéreas, incluídos em todos os acordos aeronáuticos bilaterais, a Comissão considera que a parte da cláusula que confere a cada autoridade o direito de solicitar consultas à outra, é uma cláusula de reciprocidade. Por conseguinte, a Comissão não considera que as disposições deste acordo sejam mais liberais do que as do regulamento, pelo que o nº 2 do artigo 13º não se aplica ao caso presente.

IX

(25) Nos termos do nº 4 do artigo 10º, a Comissão tem de examinar a aplicação do nº 2 e/ou do nº 3 e decidir no prazo de um mês se o Estado-membro pode continuar a aplicar a medida. O último pedido das autoridades belgas data de 3 de Setembro e foi registado pela Comissão em 4 de Setembro de 1992. A Comissão não pôde adoptar a sua decisão até 4 de Outubro de 1992, por ter comunicado a denúncia às autoridades britânicas de forma a permitir-lhes o exercício do seu direito de defesa. A última resposta das autoridades britânicas foi registada em 21 de Setembro. Além disso, informações completas quanto à oferta de faixas horárias foram enviadas por fax pelo coordenador do aeroporto de Heathrow apenas em 23 de Setembro. O prazo foi, pois, ultrapassado no que diz respeito ao tempo estritamente necessário para a Comissão adoptar a sua decisão,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

O nº 3 do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2343/90 não permite que o Reino da Bélgica adopte medidas contra uma transportadora aérea licenciada noutro Estado-membro (neste caso a British Midland).

As autoridades belgas não podem recusar à British Midland, com base no nº 3 do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2343/90, a autorização para aumentar a frequência dos seus voos na rota Londres (Heathrow)--Bruxelas-Londres (Heathrow), independentemente do facto de, com base nos nºs 1 e 2 do artigo 10º, a Sabena ser ou não autorizada a aumentar a frequência dos seus voos na mesma rota.

Artigo 2º

As autoridades britânicas não violarem o nº 3 do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2343/90 ao não recusarem à British Midland que aumente a frequência dos seus voos na rota Londres (Heathrow)-Bruxelas-Londres (Heathrow) enquanto a Sabena for incapaz de explorar comercialmente os voos suplementares solicitados.

As autoridades britânicas consideram as faixas horárias oferecidas à Sabena como base de partida e melhorarão logo que possível a oferta efectuada em resposta ao pedido da Sabena.

Artigo 3º

As autoridades britânicas, por não terem comunicado no devido momento à Comissão a limitação do exercício dos direitos de tráfego adicionais requeridos pela Sabena, não cumpriram as suas obrigações nos termos do nº 2 do artigo 10º do regulamento.

Artigo 4º

O Reino Unido e a Bélgica são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Outubro de 1992.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão