risdiccionales nacionales serán competentes para extraer todas las consecuencias de semejante declaración, entre ellas la nulidad de pleno derecho prevista en el apartado 2 del propio artículo.

5. Si bien es cierto que los artículos 85 y 86 del Tratado se refieren al comportamiento de las empresas y no a medidas legales o reglamentarias de los Estados miembros, no lo es menos que el Tratado impone a éstos la obligación de no adoptar o de no mantener en vigor medidas susceptibles de eliminar el efecto útil de tales disposiciones. Éste es, en particular, el caso cuando un Estado miembro impone o favorece la conclusión de acuerdos contrarios al artículo 85 o refuerza sus efectos.

6. Es contraria a las obligaciones impuestas a los Estados miembros por el artículo 5 del Tratado, en relación con los artículos 3, letra f), y 85, en particular su apartado 1, del mismo Tratado, la homologación de tarifas aéreas y el fortalecimiento por esta vía de sus efectos, cuando, en ausencia de una normativa adoptada por el Consejo sobre la base del artículo 87, se ha hecho constar, en las formas y según los procedimientos indicados en el artículo 88 o en el apartado 2 del artículo 89, que dichas tarifas son el resultado de un acuerdo, de una decisión de asociación de empresas o de una práctica concertada contraria al artículo 85.

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. CARL OTTO LENZ

presentadas el 24 de septiembre de 1985 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

A — 1. El punto central de la petición de decisión prejudicial sobre la que hoy formulo mis conclusiones es si las normas sobre competencia del Tratado CEE son aplicables a la fijación de tarifas para la navegación aérea dentro y fuera de la Comunidad.

Este problema surgió en el procedimiento penal incoado en Francia contra responsables de compañías aéreas, contra las propias compañías aéreas, contra responsables de agencias de viaje y contra las propias agencias de viaje. Entre las compañías aéreas había una cuyo domicilio social está fuera de la Comunidad, concretamente la compañía aérea Air Lanka de Ceilán.

Se imputaba a los acusados la infracción de los artículos L 330-3, R 330-9 y R 330-15 del Código francés de Aviación Civil por haber vendido, en 1981, billetes de avión a tarifas que no habían sido homologadas por el Ministro francés de Aviación Civil (dicho claramente, por haber vendido más baratos los billetes). Los billetes eran para las siguientes rutas: París-Amsterdam-Bangkok, París-Londres-San Francisco, París-Londres-New York, París-Londres-Miami, París-Londres-Hong Kong, París-Londres-Tokio, Londres-París-Bombay y París-Colombo.

De acuerdo con el artículo L 330-3, el transporte aéreo tan solo puede ser prestado por las empresas autorizadas por el Ministro de Aviación Civil. Estas empresas deben someter las tarifas al Ministro para su homologación.

* Traducción del alemán.

El artículo R 330-9 regula los detalles del procedimiento de homologación. Según la primera frase de su párrafo 2, estas disposiciones rigen igualmente para las empresas extranjeras. Según la segunda frase del párrafo 2, las propuestas pueden ser presentadas por las propias compañías aéreas o por una compañía mercantil que haya sido reconocida por el Ministro. Según la tercera frase del párrafo 2, las tarifas propuestas se consideran homologadas cuando el Ministro no plantea objeciones en el plazo de un mes. De conformidad con el artículo R 330-15, las infracciones contra estas disposiciones podrán sancionarse con pena de prisión de 10 días a un mes y multa de 600 a 1 000 francos franceses o con una de estas dos penas. [1]

El tribunal de police de París (Juzgado de Instrucción), ante el que se incoaron los procedimientos, decidió en primer lugar que las mencionadas disposiciones del code de l'aviation civile únicamente eran de aplicación a las compañías aéreas, no cayendo, por el contrario, en el ámbito personal de aplicación de dichas disposiciones las agencias de viaje y sus reponsables. En consecuencia, declaró que, según las citadas disposiciones nacionales, las compañías aéreas debían establecer tarifas aéreas para cada ruta individual y someterlas al Ministro para su homologación para evitar sanciones penales.

El tribunal nacional hacía a continuación los siguientes comentarios, que deseo reproducir enteramente a causa de su significación para el caso:

«Estas disposiciones, que requieren una práctica concertada entre compañías aéreas, tienen como efecto indudable el impedir, restringir o distorsionar la competencia dentro del mercado común.

Por ello, estas prácticas son incompatibles con el artículo 85 del Tratado CEE.

Tampoco puede esgrimirse el párrafo 2 del artículo 84 del Tratado CEE como objeción a la inmediata aplicación del artículo 85.

El artículo 84 es la última disposición del Título IV de la Segunda Parte del Tratado CEE, relativo a la política común de transporte, cuya organización, en lo que se refiere al transporte aéreo, se deja a una decisión del Consejo. [2] Al propio tiempo queda claro que esta disposición se aplica exclusivamente al Título al final del cual aparece.

El artículo 85 aparece en el capítulo I del Título I de la Tercera Parte del Tratado CEE y se refiere a las normas aplicables a la competencia entre empresas.

Las tarifas acordadas entre las compañías aéreas y sometidas a homologación según un acuerdo general no pueden, en consecuencia, ser tomadas en consideración por ser contrarias al Derecho comunitario.

Sin embargo, subsiste el problema de si las leyes y reglamentos franceses a que se refiere la acusación (artículos L 330-3, R 330-9 y R 330-15 del code de l'aviation civile) son válidos a la luz del Derecho comunitario.

Este asunto tan sólo puede ser resuelto por el Tribunal de Justicia de la CEE.»

Sobre esta base, el tribunal de police de París, mediante resoluciones de 2 de marzo de 1984, absolvió en primer lugar a los responsables de las agencias de viaje y a las propias agencias de viaje y, a continuación, separó los procedimientos penales contra los responsables de las compañías aéreas y contra las propias compañías aéreas y sometió los asuntos al Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica Europea para decisión

1 — El texto original de estas disposiciones se reproduce en el anexo a estas Conclusiones.

2 — Con ello probablemente se quiere decir que el Consejo puede decidir mediante una decisión especial si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación aérea.

prejudicial acerca de la cuestión de si «los artículos L 330-3, R 330-9 y R 330-15 del code de l'aviation civile francés son compatibles con el Derecho comunitario».

El 9 de marzo de 1984, el Ministerio Público apeló contra estas resoluciones ante la cour d'appel y le pidió, entre otras cosas, que decidiera inmediatamente sobre la admisibilidad de la apelación.

Mediante resolución de 28 de marzo de 1984, el Presidente de la Sala 13 de la cour d'appel de París estimó que no había razones para decidir de forma inmediata acerca de la admisibilidad de la apelación, ya que ello no venía requerido por el interés en una correcta administración de la justicia.

De los documentos presentados ante este Tribunal de Justicia no se deduce claramente si, entre tanto, siguió su curso el procedimiento de apelación ante la cour d'appel. De acuerdo con las declaraciones, no contradichas, del Abogado del Sr. Maillot en el curso de la vista de 9 de julio de 1985, algunos procedimientos penales están en la actualidad suspendidos a la espera de una resolución del Tribunal de Justicia.

2. Antes de discutir las observaciones de las partes en estos procedimientos, conviene empezar estableciendo el marco legal internacional en el que actúan las compañías aéreas y las autoridades nacionales de cara a la homologación de las tarifas aéreas. [3]

La aviación civil europea se regula en lo esencial de acuerdo con disposiciones legales que se aplican en todo el mundo. A este respecto, el sistema europeo de normas de transporte aéreo puede considerarse en lo fundamental como parte del sistema mundial de relaciones jurídicas en asuntos de transporte aéreo. Todos los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea son miembros de la Convention on International Civil Aviation de 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago). [4] Este Convenio, que entre tanto ha alcanzado aplicación casi universal, establece los principios legales de índole general que regulan la aviación civil internacional y contiene en su segundo capítulo las disposiciones por las que se establece la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI (International Civil Aviation Organization, ICAO).

El artículo 1 contiene lo que con toda seguridad es el principio fundamental:

«Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.»

El artículo 6 del Convenio extrae de esta disposición fundamental la siguiente consecuencia:

«Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante excepto con la autorización o un permiso especial de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.»

Sobre la base del artículo 6 del Convenio de Chicago, numerosos Estados celebraron acuerdos bilaterales relativos a servicios aéreos; según datos de la ICAO (OACI), la red de relaciones contractuales de transporte aéreo que ha surgido de esta forma está constituida por alrededor de 1 700 acuerdos.

Tales acuerdos tienen generalmente por objeto la concesión de determinados derechos de vuelo, en relación con determinadas rutas, la concesión de determinados derechos accesorios para facilitar la prestación de ser-

3 — Véase J. Erdmenger, «Kommentar zu Artikel 84 EWGV», notas 48 y siguientes, en Groeben, Boeckh, Thiesing, Ehlermann, *Kommentar zum EWG-Vertrag*, Baden-Baden, 1983; L. Weber, *Die Zivilluftfahrt im europäischen Gemeinschaftsrecht*, Berlin, Heidelberg, New York, 1981, pp. 42 y siguientes.

4 — United Nations Treaty Series (UNTS), vol. 15, p. 295.

vicios aéreos y, finalmente, el establecimiento de normas detalladas en relación con el ejercicio de los derechos de vuelo. A estas últimas pertenecen, en particular, las disposiciones sobre la capacidad, sobre la determinación de las tarifas, sobre la designación de las compañías aéreas, así como, en muchos casos, sobre la cooperación entre las compañías aéreas. [5]

Las normas relativas a las tarifas son de especial importancia en el presente caso. Establecen el procedimiento de acuerdo con el que han de fijarse las tarifas en las rutas cubiertas por el acuerdo.

En la inmensa mayoría de los casos, ello se deja expresamente en manos de las compañías aéreas, generalmente con una especial referencia a los acuerdos sobre tarifas celebrados en el marco de la International Air Transport Association (IATA), una sociedad jurídico-privada constituida con arreglo al Derecho canadiense a la que pertenecen numerosas compañías aéreas de varios Estados. Estos acuerdos sobre las tarifas se someten siempre a la aprobación de los Gobiernos de ambos Estados contratantes.

Buen número de Estados europeos, entre ellos seis Estados miembros de las Comunidades Europeas incluida Francia, se pusieron de acuerdo sobre una regulación unitaria de esta cuestión en el Acuerdo Internacional sobre el Procedimiento para establecer tarifas de servicios regulares en la navegación aérea, firmado en París el 10 de julio de 1967. [6] El Convenio persigue la armonización, mejora y un más eficaz funcionamiento del procedimiento de consulta en materia de tarifas. La técnica adoptada para conseguir esta armonización era la de sustituir todas las disposiciones sobre tarifas en todos los acuerdos bilaterales entre las partes del Convenio por las disposiciones del Convenio.

3. En las cinco peticiones de decisión con carácter prejudicial planteadas por el tribunal de police, de contenido casi idéntico, han presentado observaciones varias partes, principalmente el Sr. Maillot —absuelto en primera instancia—, la empresa Nouvelles Frontières —que también fue absuelta—, las compañías aéreas KLM y Air France, los Gobiernos de la República Francesa, la República Italiana y el Reino de los Países Bajos, el Reino Unido y la Comisión de las Comunidades Europeas. Tales observaciones contienen declaraciones sobre el marco legal internacional y sobre la práctica internacional en materia de establecimiento de tarifas aéreas, sobre la interpretación del Derecho francés por el tribunal de police y sobre el estado de los proyectos legislativos de la Comunidad en el sector del transporte aéreo. Las observaciones sobre los problemas del Derecho comunitario vigente planteados por las peticiones de decisión prejudicial se refieren en esencia a tres puntos, a saber, a la cuestión de si las peticiones de decisión prejudicial son admisibles (o si el Tribunal de Justicia es competente para decidir sobre ellas), a la cuestión de la aplicabilidad de las normas sobre la competencia a la determinación de las tarifas aéreas, así como a la cuestión de qué consecuencias se derivarían de afirmarse que las normas sobre la competencia son aplicables a este sector económico.

a) *Sobre la admisibilidad de las peticiones de decisión prejudicial*

Las compañías aéreas *Air France* y *KLM*, el *Gobierno de la República Francesa* y el *Gobierno de la República Italiana* consideran que las cuestiones planteadas son inadmisibles. El tribunal de police había afirmado la validez del artículo 85 del Tratado CEE para el sector del transporte aéreo y, por consiguiente, declarado nulos, de conformidad con el artículo 85, los acuerdos sobre

5 — Véase, por ejemplo, el acuerdo de transporte aéreo entre Francia y la República Federal de Alemania de 4 de octubre de 1955 (United Nations Treaty Series, vol. 353, p. 203 (BGBl. 1956 II, p. 1078), especialmente el artículo 18.

6 — United Nations Treaty Series, vol. 696, p. 31.

tarifas en que se basaron las tarifas aprobadas. A la vista de la fundamentación de las resoluciones remisorias, la interpretación solicitada al Tribunal de Justicia no era necesaria para la decisión del procedimiento pendiente ante el órgano jurisdiccional nacional.

En opinión del *Gobierno de la República Italiana*, aun teniendo en cuenta la práctica del Tribunal de Justicia de volver a formular peticiones de decisión con carácter prejudicial para facilitar al Tribunal *a quo* los elementos necesarios para la decisión de su propio asunto, es imposible encontrar en el caso de autos una cuestión que sea admisible. El tribunal de police no ha expresado qué norma del Derecho comunitario habría de ser interpretada a los fines de su propia decisión ulterior. Es cierto que en las peticiones de decisión con carácter prejudicial se habla de la incompatibilidad de las tarifas aéreas concertadas con el artículo 85 del Tratado CEE, pero no contienen indicación alguna sobre las disposiciones del Derecho comunitario con las que las normas nacionales pueden entrar en conflicto.

Tanto *Air France* como *KLM* son de la opinión de que, sobre la base de su interpretación de la norma, el tribunal de police debería haber absuelto a todos los acusados. Una eventual decisión del Tribunal de Justicia no podría, por ello, incidir sobre la decisión efectiva del tribunal de police. Esta opinión viene confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1981.[7] En este asunto, el Tribunal de Justicia decidió que no era su tarea emitir dictámenes sobre cuestiones generales o hipotéticas, sino contribuir a la administración de la justicia en los Estados miembros. En consecuencia, el Tribunal de Justicia no sería competente para responder a las cuestiones de interpretación que le fueran planteadas en el marco de los procedimientos entablados por las partes para inducir al Tribunal a manifestar su criterio sobre cuestiones del Derecho comunitario, cuya contestación no fuera objetivamente necesaria para la decisión del asunto.

Las compañías aéreas añaden que la cuestión planteada se basa en una incorrecta interpretación del Derecho francés, ya que la concertación sobre tarifas entre compañías aéreas viene exigida no por el Derecho francés, sino por el Derecho internacional.

Exponen que el tribunal *a quo* no ha especificado las disposiciones del Derecho comunitario a cuya luz el Tribunal de Justicia habría de examinar el Derecho francés en cuestión, sino que se ha referido meramente a la compatibilidad con el «Derecho comunitario». Esta expresión es tan imprecisa que, aun tomando en cuenta la fundamentación de las resoluciones remisorias, el Tribunal de Justicia no podría volver a formular la cuestión de una forma que diese pie a la invocación del artículo 177 del Tratado CEE y, con ello, a la competencia del Tribunal de Justicia.

De forma similar, la *Comisión* de las Comunidades Europeas encabeza sus observaciones subrayando que la cuestión debe considerarse inadmisible en su concreto planteamiento. En el procedimiento en virtud del artículo 177 del Tratado CEE, el Tribunal de Justicia no puede decidir acerca de la compatibilidad de las disposiciones de la ley nacional con el Tratado. Sin embargo, la Comisión más tarde se apoya en la práctica constante del Tribunal de Justicia de volver a formular la cuestión prejudicial en tales casos, para ofrecer al Tribunal *a quo* todos los criterios para la interpretación del Derecho comunitario que le permitan decidir por sí mismo la cuestión de la compatibilidad. Por ello, la Comisión formuló la cuestión como sigue:

«¿Debe interpretarse el Tratado CEE en el sentido de que prohíbe las disposiciones nacionales de un Estado miembro sobre el es-

7 — Sentencia de 16 de diciembre de 1981, asunto 244/80, Pascuale Foglia contra Mariella Novello, Rec. 1981, pp. 3045 y siguientes, especialmente pp. 3062 y siguientes.

tablecimiento de tarifas aéreas cuando tales disposiciones obligan a las compañías aéreas afectadas a ponerse de acuerdo por adelantado sobre dichas tarifas o cuando se obliga a la observancia de las tarifas así acordadas por medio de un procedimiento de homologación por parte de las autoridades públicas, que se acompaña de sanciones penales para el supuesto de inobservancia de los precios homologados?»

La agencia de viajes *Nouvelles Frontières* tiene una opinión similar sobre la petición de decisión con carácter prejudicial. Entiende que subyace a la petición la cuestión de si el Tratado CEE permite que, en el ámbito de la navegación aérea, un Estado miembro prevea un procedimiento de homologación que, por su parte, requiere un acuerdo sobre las prestaciones de servicios y sobre sus precios y, en particular, allí donde dicha exigencia tiene como consecuencia la distorsión de la competencia entre los Estados miembros.

b) *Sobre la aplicabilidad de las normas sobre competencia a la navegación aérea*

La empresa *Nouvelles Frontières*, el Sr. Maillot, los Gobiernos neerlandés y del Reino Unido y la Comisión de las Comunidades Europeas mantienen el criterio de que las normas sobre competencia del Tratado CEE son aplicables al sector del transporte aéreo, mientras que las compañías aéreas Air France y KLM y los Gobiernos italiano y francés son del criterio opuesto.

Nouvelles Frontières considera que las normas sobre competencia también son aplicables al transporte aéreo. Es cierto que el Reglamento nº 17 de aplicación de los artículos 85 y 86 [8] no es aplicable al transporte en virtud del Reglamento nº 141. [9] *La competencia directa de la Comisión* tampoco fue restablecida por el Reglamento nº 1017/68 [10] más que para el transporte por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Sin embargo, de la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de abril de 1974 [11] se desprende que el apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE no excluye al sector del transporte de las disposiciones generales del Tratado CEE; disposiciones generales entre las que están las normas sobre competencia. Este principio fue confirmado por la sentencia de 12 de octubre de 1978, asunto 156/77, [12] conforme a la cual la ayuda al transporte queda sujeta a las normas generales del Tratado sobre ayudas concedidas por los Estados miembros y sobre los controles y procedimientos correspondientes.

El *Gobierno neerlandés* también se remite a la citada sentencia de 4 de abril de 1974 para fundamentar su criterio de que las normas sobre competencia son aplicables al sector del transporte. Las disposiciones generales del Tratado incluyen en particular las disposiciones de los artículos 85 a 90, esto es, las normas sobre competencia, que son aplicables al transporte aéreo sin necesidad de ulterior decisión del Consejo. Sin embargo, dado que las disposiciones de aplicación requeridas por el artículo 87 del Tratado CEE no han sido aún adoptadas en el sector del transporte aéreo, conforme a los artículos 88 y 89 del Tratado CEE, corresponde a las autoridades nacionales, bajo el control de la Comisión, velar por la observancia de las normas sobre competencia por parte de las compañías aéreas.

El Gobierno neerlandés concluye sus observaciones llamando la atención sobre una particularidad de la petición de decisión con carácter prejudicial en el asunto 213/84, que afecta también a una compañía aérea

8 — Reglamento nº 17 del Consejo. Primer reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO de 21.2.1962, pp. 204; EE 08/01, p. 22).

9 — Reglamento nº 141 del Consejo por el que se exceptúa de la aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo al sector del transporte (DO de 28.11.1962, p. 2751).

10 — Reglamento nº 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175 de 23.7.1968, p. 1; EE 08/01, p. 106).

11 — Sentencia de 4 de abril de 1974, asunto 167/73, Comisión contra República Francesa, Rec. 1974, p. 359.

12 — Sentencia de 12 de octubre de 1978, asunto 156/77, Comisión contra Reino de Bélgica, Rec. 1978, p. 1881.

con domicilio social fuera de la Comunidad. Podría plantearse la cuestión de si las disposiciones generales sobre el transporte aéreo se aplican a las compañías aéreas de terceros países de la misma manera que a las compañías con sede social en la Comunidad.

El *Gobierno del Reino Unido* es también de la opinión que el apartado 2 del artículo 84 no constituye un obstáculo para la aplicación del artículo 85 del Tratado CEE al sector del transporte aéreo. A su juicio, entre las disposiciones generales del Tratado a que se refiere el Tribunal en su sentencia de 4 de abril de 1974 [11] se incluyen también las normas sobre competencia del Tratado.

La *Comisión* comparte este criterio. Opina que los artículos 85 y 86 del Tratado CEE son sin duda alguna aplicables al sector del transporte aéreo por cuanto forman parte de las disposiciones fundamentales a que se refiere el Tribunal de Justicia en su citada sentencia de 4 de abril de 1974.

Las compañías aéreas *Air France* y *KLM* señalan en primer lugar que el sector del transporte aéreo queda excluido del campo de aplicación del Reglamento nº 17 por el Reglamento nº 141; que, hasta la fecha, dicha situación no se ha modificado a pesar de las numerosas propuestas de la Comisión. Afirman que tampoco de la sentencia de 4 de abril de 1974 [11] cabe extraer la conclusión de que el Tribunal de Justicia quiso someter sin limitaciones el sector del transporte a las disposiciones generales del Tratado. Por lo demás, las normas sobre competencia se contienen en la Tercera Parte del Tratado CEE («Política de la Comunidad») y no en la Segunda Parte, relativa a los fundamentos de la Comunidad y que es la única parte que contiene disposiciones generales.

El *Gobierno francés* no considera que la solución adoptada por el Tribunal de Justicia en su citada sentencia de 4 de abril de 1974 [11] en relación con las disposiciones de la Segunda Parte del Tratado CEE sea trasladable a las disposiciones sobre competencia, que se hallan en la Tercera Parte del Tratado. Si el artículo 78 del Tratado CEE, que prevé que toda medida en materia de precios y condiciones de transporte adoptada en el marco del Tratado deberá tener en cuenta la situación económica de los transportistas, nunca se ha aplicado a las compañías aéreas por la vía de una decisión en virtud del apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE, sería paradójico considerar que disposiciones más estrictas, como las contenidas en los artículos 85 y 86 del Tratado CEE, son aplicables sin más a este sector.

c) *Consecuencias de la aplicabilidad de las normas sobre competencia al sector del transporte*

Las observaciones de las partes también difieren en relación con la cuestión de cuáles serían las consecuencias de la aplicabilidad de las normas sobre competencia al sector del transporte para las presentes peticiones de decisión con carácter prejudicial.

El *Gobierno de la República Francesa* señala en primer lugar que las normas sobre competencia van dirigidas a las empresas y no a los Estados miembros. Los artículos 85 y 86 del Tratado CEE se limitan a describir y a sancionar la conducta de las empresas; los Estados no están obligados a prohibir las correspondientes modalidades de conducta de las empresas. Únicamente se requiere a los Estados que no adopten ninguna medida que permita a las empresas privadas sustraerse a las exigencias que les vienen impuestas por los artículos 85 a 94 del Tratado. La cuestión de si las disposiciones francesas posibilitan una conducta semejante por parte de las empresas sólo puede encontrar una respuesta negativa. El hecho de que Francia, al igual que los demás Estados miembros, autorice las concertaciones sobre tarifas entre las empresas, no puede consti-

11 — Sentencia de 4 de abril de 1974, asunto 167/73, Comisión contra República Francesa, Rec. 1974, p. 359.

tuir una infracción de las normas sobre competencia del Tratado CEE. Es cierto que el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE prohíbe, en particular, los acuerdos de fijación de precios entre las empresas, pero el apartado 3 prevé la posibilidad de excepciones a esta prohibición general. Al no haberse adoptado aún las disposiciones de desarrollo previstas en la letra b) del apartado 2 del artículo 87 del Tratado CEE, corresponde a los Estados miembros, en virtud del artículo 88, velar por la observancia de las normas sobre competencia. Por esta razón, Francia fue autorizada a mantener en vigor su sistema de homologación de tarifas aéreas, sin tener que prohibir acuerdos entre las compañías aéreas, siempre que se respetaran los principios contenidos en el apartado 3 del artículo 85.

Por lo demás —sigue diciendo el Gobierno francés— la propia Comisión no ha considerado necesario hacer uso de las facultades de control que le confiere el artículo 89 del Tratado CEE ni tomar medidas contra eventuales infracciones de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE.

El *Gobierno de la República Italiana* es también de la opinión de que los Estados miembros están facultados para admitir acuerdos entre compañías aéreas en virtud del artículo 88 del Tratado CEE en relación con el apartado 3 del artículo 85. En la situación actual del Derecho comunitario, ninguna disposición del Tratado CEE impide que los Estados miembros ejerzan sus facultades relativas a la homologación de tarifas aéreas, incluso cuando dichas tarifas hayan sido objeto de un acuerdo entre las compañías aéreas implicadas. Sin embargo, tales facultades deben ejercerse a los fines para los que se concedieron y no, por citar un ejemplo, con fines exclusivamente proteccionistas. En cualquier caso, la aplicación inmediata y sin reservas de las normas sobre competencia al transporte aéreo provocaría graves trastornos, que irían en perjuicio de los que prestan el servicio y, en definitiva, de los usuarios.

El *Gobierno neerlandés* es igualmente de la opinión de que, según el artículo 88 del Tratado CEE, las autoridades nacionales responsables de la competencia están facultadas para decidir sobre la admisibilidad de prácticas concertadas o sobre la explotación abusiva de una posición dominante, de conformidad con su propio Derecho y las disposiciones del artículo 85, en particular de su apartado 3, y del artículo 86 del Tratado CEE. Señala a continuación que los acuerdos sobre tarifas no deben considerarse aisladamente, sino que también otros factores juegan un papel importante. A este respecto, deben mencionarse los acuerdos sobre acceso al mercado y los acuerdos sobre la capacidad de transporte admitida. Afirma que difícilmente podría lograrse la liberalización del transporte aéreo sin reconocer tal estado de cosas. La cuestión de si los Estados miembros infringirían sus deberes comunitarios caso de adoptar disposiciones que autorizasen a las empresas a actuar en infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE puede quedar abierta. En su opinión, una disposición que exija la homologación de tarifas no constituye en sí misma una medida que obligue a las empresas privadas a incumplir las obligaciones que les incumben en virtud de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE.

Las compañías aéreas *KLM* y *Air France* reconocen que es cierto que los artículos 3, 5, 85 y 86 del Tratado CEE imponen ciertas obligaciones a los Estados miembros, pero consideran preciso que las mencionadas obligaciones se concreten de manera suficiente. No es éste, sin embargo, el caso en el sector del transporte aéreo. A este respecto, tanto KLM como Air France se remiten a la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 1985.[13] En ella, el Tribunal declaró que hasta la fecha no existía nin-

13 — Sentencia de 10 de enero de 1985, asunto 229/83, Association des Centres distributeurs Édouard Leclerc y otros contra SARL «Au blé vert» y otros, Rec. 1985, p. 1.

guna política comunitaria de competencia en relación con los sistemas o prácticas puramente nacionales en el sector de los libros, que los Estados miembros habrían de respetar en virtud de su deber de abstenerse de medidas que pudieran poner en peligro la realización de los objetivos del Tratado. De ello se seguía, a juicio del Tribunal, que, en el estado actual del Derecho comunitario, las obligaciones de los Estados miembros, derivadas del artículo 5 en relación con el artículo 3, letra f), y el artículo 85, todos ellos del Tratado CEE, no están lo suficientemente determinadas como para prohibirles la adopción de una normativa sobre la competencia en relación con los precios de venta al público de los libros. De acuerdo con Air France y KLM ello significa que tampoco es admisible una sujeción indirecta de los Estados miembros a los artículos 85 y 86 del Tratado cuando sus obligaciones no sean lo suficientemente precisas, como ocurre en particular en relación con la cuestión de la competencia en el sector del transporte aéreo. El Derecho comunitario no sólo adolece de falta de claridad en el sector del transporte, sino que más bien apenas existe y, en todo caso, no se percibe una política en este sector.

El *Gobierno del Reino Unido* subraya en primer lugar que un sistema nacional de homologaciones no es en sí mismo incompatible con las disposiciones del Tratado. A su juicio, ello es así incluso cuando se homologan tarifas previamente concertadas. Únicamente sería incompatible si impusiera a las compañías aéreas la concertación de sus tarifas. Un Estado miembro no podría invocar para ello la regla especial del artículo 90 del Tratado CEE en relación con las empresas públicas ya que la no aplicación de las normas sobre la competencia no es necesaria para permitir que las compañías aéreas realicen las tareas que tienen asignadas. De acuerdo con el procedimiento, corresponde a los Estados miembros, en virtud del artículo 88 del Tratado CEE, garantizar la observancia de las normas sobre competencia. Aun cuando el artículo 88 no especifica qué autoridades nacionales son competentes para ello, puede afirmarse, sin embargo, que se está refiriendo a las autoridades responsables de la competencia o a las autoridades aeronáuticas. Dichas autoridades están en condiciones de examinar, en relación con la homologación de tarifas aéreas, si se han cumplido las disposiciones de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE y, en su caso, si puede hablarse de una exención de las del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE respecto de los acuerdos entre compañías aéreas. Ciertamente, los tribunales nacionales no pueden por sí mismos conceder una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85, pero sí que podrían revisar en un procedimiento judicial la concesión o la denegación de una exención. Sin embargo, una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE no puede concederse de modo implícito sino que tiene que adoptar la forma de decisión motivada. De no ser así no podría comprobarse con certeza si efectivamente concurren los requisitos del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE.

A juicio del Gobierno del Reino Unido, no puede tomarse en consideración una aplicación retroactiva de dichos principios porque hasta la fecha no ha quedado claro quien ha de conceder la exención al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Las tarifas aéreas que ya han sido homologadas deben por ello considerarse provisionalmente válidas; a favor de ello está también el hecho de que la Comisión no haya ejercitado hasta el momento su facultad de control en virtud del apartado 2 del artículo 89 del Tratado CEE. El reconocimiento de una plena eficacia retroactiva a las normas sobre competencia tendría efectos perjudiciales. Por otra parte, resulta inadmisible que, casi treinta años después de la entrada en vigor del Tratado CEE, este sector siga excluido del ámbito de las normas sobre competencia.

La *Comisión* también subraya que los artículos 85 y 86 del Tratado CEE se dirigen en primer lugar a las empresas. Según la juris-

prudencia del Tribunal de Justicia, los Estados miembros no pueden, sin embargo, adoptar medidas cuyo objetivo o efecto sea permitir u obligar a las empresas a actuar en infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE. La aplicación de las normas sobre competencia al sector del transporte aéreo corresponde aún, según los artículos 88 y 89 del Tratado CEE, a las autoridades nacionales y a la Comisión. En ciertos casos, los Tribunales nacionales son competentes para revisar la compatibilidad de un acuerdo o práctica concertada con las normas sobre competencia. Los principios establecidos en la sentencia de 6 de abril de 1962 en el asunto 13/61 [14] sobre la validez provisional de los acuerdos durante el período transitorio anterior a la entrada en vigor del Reglamento nº 17 no pueden trasladarse al sector del transporte aéreo, porque las circunstancias de esta sentencia —acuerdo celebrado antes de la entrada en vigor del Tratado de la CEE, obligación de notificar de conformidad con el artículo 5 del Reglamento nº 17, existencia del Reglamento en el momento del procedimiento— no se dan en el sector del transporte aéreo.

De admitirse que los Tribunales nacionales pueden aplicar el artículo 85 del Tratado CEE al sector del transporte aéreo, en los casos en que los vuelos tienen lugar entre Estados miembros, debe examinarse la posibilidad de que un acuerdo o una práctica concertada relativa al establecimiento de tarifas pueda ser objeto de una exención al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Cierto es que un acuerdo sobre tarifas inevitablemente restringe la competencia, pero puede también mejorar las condiciones del transporte. No puede concederse una exención cuando el efecto de los acuerdos relativos a las tarifas sea impedir que las empresas afectadas u otras empresas puedan proponer o aplicar otras tarifas de forma independiente. Allí donde no sea éste el caso, las autoridades pueden conceder una exención al amparo del artículo 88 del Tratado CEE.

Dado que la legislación francesa concede amplia discrecionalidad a las autoridades aeronáuticas, todo depende de cómo ejercen dichas autoridades su discrecionalidad. Debe examinarse si las autoridades tan sólo homologan tarifas que han sido aprobadas por acuerdo entre las empresas antes de ser sometidas a homologación. Caso de no ser éste el supuesto, no puede cuestionarse la compatibilidad del Derecho nacional sobre homologación de tarifas aéreas con el Tratado CEE.

d) Un problema especial: tráfico aéreo hacia países no miembros

El Gobierno del Reino Unido y la Comisión abordan a continuación el especial problema de los vuelos a países no miembros. El Gobierno del *Reino Unido* plantea en primer lugar la cuestión de si los acuerdos sobre tarifas en vuelos a países no miembros podrían afectar efectivamente al comercio dentro de la Comunidad. Señala a continuación la dificultad de aplicar a dichos vuelos las normas comunitarias sobre competencia, dado que muy a menudo se rigen por el Derecho internacional privado anterior a los Tratados y éste está reconocido por el artículo 234 del Tratado CEE.

Por el contrario, la *Comisión* es de la opinión de que los acuerdos sobre tarifas de vuelos a terceros Estados podrían afectar al comercio entre Estados miembros. Admite, sin embargo, que sólo con dificultad podría determinarse su incidencia sobre el comercio intracomunitario. A menudo se oponen a la aplicación de las normas comunitarias sobre la competencia acuerdos bilaterales o multilaterales. Según el artículo 234 del Tratado CEE, los derechos y obligaciones que resulten de convenios celebrados, con anterioridad a la entrada en vigor del Tratado CEE,

14 — Sentencia de 6 de abril de 1962, asunto 13/61, Kledingverkoopbedrijf de Geus en Uitdenbogerd contra Robert Bosch y otros, Rec. 1962, p. 97.

con terceros Estados no se ven afectados por sus disposiciones. Además, en virtud del párrafo 2 del citado artículo los Estados miembros están obligados a recurrir a todos los medios apropiados para eliminar las incompatibilidades con el Tratado CEE que se hayan observado. Hasta que esto no suceda, no será posible la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE a los acuerdos sobre tarifas contemplados en ellos. La Comisión no ha tomado ninguna medida para inducir a los Estados miembros a que actúen de conformidad con el artículo 234 del Tratado CEE.

Las compañías aéreas *Air France* y *KLM* también se refieren al párrafo 2 del artículo 234 del Tratado CEE y subrayan que, en la medida en que las obligaciones de los Estados miembros en la esfera de la competencia y de la navegación aérea sigan sin estar claras, éstos no estarán obligados a adoptar medidas en virtud del párrafo 2 del artículo 234 del Tratado CEE.

Los Gobiernos de la *República Francesa*, de la *República Italiana* y del *Reino de los Países Bajos* han contestado a las preguntas del Tribunal de Justicia que el problema de la compatibilidad de obligaciones internacionales anteriores con el Tratado CEE no se ha planteado y que no han considerado necesario adecuar sus correspondientes obligaciones internacionales a las disposiciones del Tratado CEE como consecuencia de una incompatibilidad con el mismo.

El Gobierno del *Reino Unido* ha contestado que no está claro si, y en qué medida, los acuerdos internacionales celebrados por el Reino Unido antes de su ingreso en la Comunidad son incompatibles con el Tratado CEE. De ser éste el caso, sería necesario volverlos a negociar con los terceros países afectados.

Sin embargo, el Reino Unido ya ha tomado medidas para minimizar cualquier posible conflicto entre tales acuerdos y el Tratado CEE. Así, por ejemplo, notificó a los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y también a los terceros Estados, que no volverá a exigir a las compañías aéreas que consulten a otras compañías aéreas antes de presentar sus peticiones de homologación de tarifas.

e) *Propuestas sobre la contestación que haya de dar el Tribunal de Justicia*

Únicamente las compañías aéreas KLM y Air France y la Comisión de las Comunidades Europeas han elevado propuestas sobre la contestación del Tribunal de Justicia a la cuestión que le ha sido planteada por el tribunal de police de París. Dichas propuestas son las siguientes:

Air France y KLM

«El Tribunal de Justicia no es competente para decidir sobre la cuestión prejudicial que le ha sido planteada por el tribunal de police de París mediante resoluciones de 2 de marzo de 1984, ya que dicha cuestión, tal como se fundamenta en esas resoluciones, no permite al Tribunal de Justicia interpretar una disposición del Derecho comunitario de una forma que sea objetivamente útil para la resolución de los procedimientos pendientes ante el tribunal de police; y, además, porque dicho Tribunal basa la cuestión planteada en una interpretación manifiestamente incorrecta del Derecho nacional cuya compatibilidad con el Derecho comunitario ha de ser examinada por el Tribunal de Justicia; también, porque el texto de la cuestión planteada en cualquier caso no permite al Tribunal de Justicia a declarar qué particular interpretación del Derecho comunitario ofrece, y finalmente, el Tribunal de Justicia se declara incompetente para resolver la cuestión prejudicial presentada por el tribunal de police de París, con jurisdicción en materia penal, en los asuntos de 2 de marzo de 1984 catalogados con los números de orden 209 a 213/84.»

La *Comisión*[15]

«Las disposiciones nacionales que prescriban la homologación de las tarifas aéreas por

15 — Véase a este respecto la propuesta de cuestión de la Comisión, *supra* p. 1431.

parte de las autoridades y exijan un acuerdo previo entre las compañías aéreas afectadas sobre las tarifas que han de someterse a homologación infrigen el Tratado constitutivo de las Comunidades Económicas Europeas, en especial el artículo 5 o, en su caso, el artículo 90, en relación con los artículos 85 y 86, si el acuerdo previo no puede ser objeto de exención en virtud del apartado 3 del artículo 85.

Existe incompatibilidad, en particular, cuando el acuerdo previo es necesario para la propuesta de las tarifas sometidas a homologación o cuando las autoridades competentes ejercen sus facultades discrecionales en la homologación de tarifas de forma que permita a una o a varias compañías aéreas abusar de su posición dominante en una ruta o proteja dicho abuso mediante sanciones estatales.

En la medida en que las obligaciones derivadas de los acuerdos de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países a que se refiere el artículo 234 del Tratado CEE no se opongan a ello, corresponde a los tribunales nacionales negarse a aplicar disposiciones nacionales que sean incompatibles con el Tratado CEE.»

Las demás partes no han presentado ninguna propuesta expresa de formulación.

B — En mis conclusiones sobre estas peticiones de decisión con carácter prejudicial quiero subrayar, en primer lugar, que no le corresponde al Tribunal de Justicia revisar la interpretación de la legislación francesa realizada por el Tribunal nacional o los hechos que estime probados. Es cierto que varias de las partes que intervienen en este procedimiento han indicado que consideran errónea la interpretación de las disposiciones francesas por el tribunal de police de París, y que tampoco son convincentes sus declaraciones con respecto a los acuerdos sobre tarifas entre las compañías aéreas. Sin embargo, el Tribunal de Justicia no puede examinar tales extremos por cuanto las mencionadas declaraciones o las valoraciones jurídicas son responsabilidad del tribunal *a quo*; de la misma manera, no es competencia del Tribunal de Justicia examinar si los acuerdos entre las compañías aéreas están efectivamente comprendidos en el ámbito de prohibición del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE. Esto es especialmente válido en relación con la cuestión de si dichos acuerdos afectan al comercio entre Estados miembros, cosa que es difícil de demostrar particularmente en el supuesto de vuelos a terceros países.

El Tribunal de Justicia debería más bien dejarse guiar en su decisión por la consideración de que los hechos declarados probados por el tribunal *a quo* y sus valoraciones jurídicas son correctas. También yo partiré, por ello, de esta hipótesis.

Tampoco me propongo examinar detalladamente la larga exposición que se nos ha hecho de los proyectos legislativos elaborados por el Consejo, ya que el Tribunal de Justicia debe decidir sobre la base del Derecho vigente y no en consideración de futuros desarrollos legales. Esto es aún más válido puesto que los procedimientos principales son de índole penal y la punibilidad de las infracciones de acuerdos sobre tarifas o de tarifas estatalmente homologadas sólo puede establecerse sobre la base de la situación legal en el momento de los hechos y no sobre la base del futuro Derecho vigente, aún cuando posiblemente podría darse entonces dicha punibilidad. El conocimiento de la normativa que se tiene *in mente* puede ser útil para el tribunal nacional ya que de dichos proyectos legislativos puede extraer criterios para las medidas que habrán de adoptarse en relación con los acuerdos sobre tarifas aéreas, especialmente a la vista del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Sin embargo, para la cuestión básica, que aquí se ha planteado al Tribunal de Jus-

ticia, de la aplicabilidad de las normas sobre competencia al transporte aéreo, carecen de relevancia los proyectos legislativos que esté elaborando el Consejo.

1. *Sobre la admisibilidad de las peticiones de decisión con carácter prejudicial y sobre la competencia del Tribunal de Justicia*

Algunas de las partes han negado la admisibilidad de las peticiones de decisión con carácter prejudicial, o la competencia del Tribunal de Justicia para decidir sobre ellas. La afirmación de que las peticiones son inadmisibles se basa en tres argumentos: el Tribunal de Justicia no es competente para decidir acerca de la compatibilidad del Derecho nacional con el Derecho comunitario en el marco del procedimiento del artículo 177 del Tratado CEE; la decisión del Tribunal de Justicia no es necesaria para la resolución del asunto en cuestión dado que el tribunal *a quo* ya ha afirmado la aplicabilidad de las normas sobre la competencia del Tratado CEE a los acuerdos sobre tarifas aéreas; finalmente, la cuestión planteada está formulada en términos tan imprecisos que no es posible determinar de acuerdo con qué disposiciones del Derecho comunitario han de valorarse las disposiciones nacionales.

a) El argumento de que las peticiones no son admisibles por afectar a la cuestión de la compatibilidad del Derecho nacional con el Derecho comunitario no es convincente. Es cierto que en el procedimiento en virtud del artículo 177 del Tratado CEE el Tribunal de Justicia no está autorizado a decidir sobre la compatibilidad de una medida nacional con el Tratado. Sin embargo, ha sido práctica constante del Tribunal de Justicia no rechazar una petición de decisión con carácter prejudicial como inadmisible por adolecer de defectos en el planteamiento de la cuestión. Ya en su sentencia de 15 de julio de 1964, asunto 6/64, [16] el Tribunal de Justicia mantuvo que podía extraer de una cuestión defectuosamente formulada por el tribunal nacional las cuestiones que se refirieran a la interpretación del Tratado; por consiguiente, el Tribunal de Justicia no tenía que decidir sobre la compatibilidad de la disposición nacional con el Tratado sino que únicamente tenía que interpretar el Tratado en la medida en que fuera necesario de acuerdo con las declaraciones que sobre el asunto había efectuado el tribunal *a quo*. [17]

b) Tienen más importancia los argumentos basados en que la petición de decisión con carácter prejudicial carece de relevancia para la resolución del asunto principal. En efecto, el tribunal *a quo ha declarado* que los acuerdos sobre tarifas celebrados por las compañías aéreas son nulos por aplicación del apartado 2 del artículo 85 y, por consiguiente, carecen de relevancia jurídica. En cambio, ha planteado *la cuestión* de la compatibilidad con el Derecho comunitario de las normas penales nacionales y de las disposiciones sobre homologación.

Ha sido hasta la fecha práctica casi invariable del Tribunal de Justicia no examinar la relevancia de una petición de decisión con carácter prejudicial respecto de la decisión del asunto principal. En la ya citada sentencia de 15 de julio de 1964, asunto 6/64, el Tribunal declaró que el artículo 177 del Tratado CEE parte de una clara separación de las funciones del Tribunal nacional y del Tribunal de Justicia. Dicho artículo no autoriza al Tribunal de Justicia a decidir sobre el caso concreto ni a examinar los motivos y fines de la petición de interpretación.

Sin embargo, las objeciones expresadas en relación con la admisibilidad de las peticiones de decisión con carácter prejudicial se apoyan en las consideraciones realizadas por el Tribunal de Justicia en sus dos sentencias en el asunto Foglia/Novello. [18] En la

16 — Sentencia de 15 de julio de 1964, asunto 6/64, Flaminio Costa contra ENEL, Rec. 1964, p. 1253

17 — Sentencia en el asunto 6/64, *op. cit.*, p. 1268.

18 — Sentencia de 11 de marzo de 1980, asunto 104/79, Pasquale Foglia contra Mariella Novello, Rec. 1980, p. 745; sentencia de 16 de diciembre de 1981, asunto 244/80, Pasquale Foglia contra Mariella Novello, Rec. 1981, p. 3045.

primera de dichas sentencias, el Tribunal de Justicia efectivamente se declaró incompetente para responder a las cuestiones planteadas por el Tribunal nacional, porque estimaba que no había un verdadero litigio sino sólo una «construcción de carácter artificioso». En la segunda de las citadas sentencias, el Tribunal de Justicia subrayó que, de acuerdo con el sentido y objetivo del artículo 177 del Tratado CEE, ciertamente el tribunal nacional tenía que juzgar si era necesaria la respuesta a las cuestiones de interpretación planteadas, habida cuenta de las características fácticas y jurídicas del litigio en el asunto principal, pero que correspondía al Tribunal de Justicia, para confirmar su propia competencia, examinar, en caso necesario, las circunstancias en las que el asunto le había sido planteado por el tribunal nacional. El Tribunal de Justicia basó estas declaraciones en la idea de que la tarea que le atribuye el artículo 177 del Tratado CEE no es la de emitir dictámenes sobre cuestiones generales o hipotéticas sino que, de acuerdo con este precepto, ha de contribuir a la administración de justicia de los Estados miembros. En virtud de ello, el Tribunal no sería competente para responder a las cuestiones de interpretación que le fueran planteadas en el marco de procedimientos preconstituidos por las partes para conseguir que el Tribunal emita su opinión sobre cuestiones de Derecho comunitario cuya respuesta no es objetivamente necesaria para la resolución de un pleito.

Si se contemplasen aisladamente estas consideraciones y una vez aceptada la irrelevancia de las cuestiones planteadas en relación con la decisión en el asunto principal, quizás podría uno sentirse inclinado a reconocer la incompetencia del Tribunal de Justicia en el caso de autos. Pero debe subrayarse que en las dos sentencias en el asunto Foglia contra Novello [18] se trataba de un caso marcadamente «excepcional», [19] dado que se había planteado ante un tribunal italiano la cuestión de la compatibilidad de una disposición francesa con el Derecho comunitario, que ambas partes estaban de acuerdo en la respuesta a esta cuestión, no obstante lo cual habían omitido plantearla al Tribunal francés que era competente para decidirla. A la vista de esta excepcional constelación de circunstancias, no sería correcto extraer de las citadas sentencias ulteriores conclusiones y acaso inferir una tendencia restrictiva del Tribunal de Justicia en relación con las peticiones de decisión con carácter prejudicial.

Por lo demás, soy de la opinión de que en absoluto puede hablarse de una construcción de carácter artificioso cuando se trata de un procedimiento penal.

Además, me parece que en el —desde luego muy conciso— razonamiento del tribunal de police no necesariamente se da una contradición. Es cierto que dicho órgano jurisdiccional empieza por declarar, *de motu proprio*, que los acuerdos sobre tarifas aéreas son nulos en virtud del apartado 2 del artículo 85 del Tratado CEE; no obstante lo cual plantea a continuación la cuestión de la compatibilidad de la norma francesa con el Derecho comunitario. No me parece que de la declaración de nulidad de los acuerdos sobre tarifas se derive necesariamente que las normas penales nacionales son inaplicables. La sanción penal no recae por la no aplicación de las tarifas *concertadas* sino por la no aplicación de las tarifas *homologadas* por el Ministro competente. No puedo entrar en este momento en los detalles de la legislación penal francesa, pero, a mi juicio, no debe descartarse que la cuestión de la validez jurídico-civil de los acuerdos sobre

18 — Sentencia de 11 de marzo de 1980, asunto 104/79, Pasquale Foglia contra Mariella Novello, Rec. 1980, p. 745; sentencia de 16 de diciembre de 1981, asunto 244/80, Pasquale Foglia contra Mariella Novello, Rec. 1981, p. 3045.

19 — Véase U. Everling, *Das Vorabentscheidungsverfahren vor dem Gerichtshof der EG Praxis und Rechtsprechung* (El procedimiento prejudicial en el Tribunal de Justicia de las CE, práctica y jurisprudencia), Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 1986, vol. 121, p. 43.

tarifas, por una parte, y la cuestión de la validez de la norma penal, por otra, puedan merecer diferentes respuestas, si, por ejemplo, se pudiera atribuir en el Derecho nacional una especial significación al hecho de la homologación quizás en el sentido de considerar que sana un negocio jurídico viciado, o si la punibilidad se diera con completa independencia de la validez jurídico-civil de uno de los elementos del tipo de la norma penal. No me corresponde a mí decidir si es éste o no el caso. Esta valoración del Derecho nacional corresponde al tribunal de police. Sin embargo, tengo perfectamente claro que la irrelevancia de la cuestión planteada en relación con la decisión del asunto principal no es patente. Por ello, corresponde al tribunal *a quo* decidir bajo su propia responsabilidad si su pronunciamiento requiere la contestación de una cuestión por la vía de una decisión con carácter prejudicial.

c) Para poder volver a formular de manera definitiva la cuestion planteada por el tribunal de police de París, es necesario averiguar qué disposiciones del Derecho comunitario desea que sean interpretadas. La cuestión planteada está ciertamente formulada de manera muy general cuando pregunta si las disposiciones francesas son conformes al Derecho comunitario. Sin embargo, soy de la opinión de que la cuestión puede delimitarse con precisión.

En las peticiones de decisión con carácter prejudicial, el tribunal *a quo* se ocupa —aparte del apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE— exclusivamente de las normas sobre competencia del Tratado CEE. En la motivación de las peticiones hace referencia en dos ocasiones al artículo 85 del Tratado CEE, y señala que dicho artículo contiene las normas sobre la competencia entre empresas.

También el apartado 2 del artículo 84, con su norma especial para el transporte aéreo en el marco de la política de transportes, es mencionado únicamente en el sentido de que no se opone a la aplicabilidad de las normas sobre la competencia al transporte aéreo.

Hay todavía otra prueba de que el tribunal de police únicamente debe haber tenido *in mente* las normas sobre competencia del Tratado CEE al formular su cuestión: como se desprende de los documentos que el tribunal de police puso a disposición del Tribunal de Justicia, la cuestión de la compatibilidad de las disposiciones francesas con el Derecho comunitario se planteó únicamente en el procedimiento principal en el asunto 211/84, en nombre de los acusados —que entretanto fueron absueltos— René Chadoutaud y la empresa Wagons Lits. En el correspondiente expediente sólo se hace referencia igualmente, en relación con las disposiciones comunitarias, a las normas sobre competencia. No se planteó la cuestión de la compatibilidad de las disposiciones legales francesas con otras disposiciones del Derecho comunitario.

Por ello llego a la conclusión de que la cuestión aquí planteada debe interpretarse en el sentido de deber aclararse la incidencia de las normas sobre competencia del Tratado CEE sobre el sistema francés de homologación de tarifas aéreas. En consecuencia, propongo al Tribunal de Justicia que vuelva a formular la cuestión planteada por el tribunal de police de París y que para ello se base en la propuesta concreta de formulación de la Comisión, que dice lo siguiente:

«¿Debe interpretarse el Tratado CEE en el sentido de que prohíbe las disposiciones nacionales de un Estado miembro sobre el establecimiento de tarifas aéreas cuando tales disposiciones obligan a las compañías aéreas afectadas a ponerse de acuerdo por adelantado sobre dichas tarifas o cuando se obliga a la observancia de las tarifas así acordadas por medio de un procedimiento de homologación por parte de las autoridades públicas, que se acompaña de sanciones penales para el supuesto de inobservancia de los precios homologados?»

2. *Sobre la aplicación de las normas sobre competencia al transporte aéreo*

La aplicabilidad las normas sobre competencia al transporte aéreo, en la situación actual del Derecho comunitario, fue cuestionada por dos razones. Se ha afirmado, en primer lugar, que el apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE, que prevé una decisión especial del Consejo sobre las disposiciones para la navegación marítima y aérea, se opone a su aplicabilidad. En segundo lugar, que el Reglamento nº 141 no sólo excluye la aplicabilidad del Reglamento nº 17 sino también la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE al sector del transporte aéreo.

a) El artículo 84 del Tratado CEE dice lo siguiente:

«1) Las disposiciones del presente Título se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vía navegable.

2) El Consejo, por unanimidad, podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento, podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.»

El significado jurídico del artículo 84 del Tratado CEE fue inicialmente discutido. ¿Excluye el artículo 84 del Tratado CEE a la navegación marítima y aérea *únicamente* del ámbito de aplicación del Título IV relativo al transporte o tiene el mucho más amplio efecto de excluir ambas modalidades de transporte de la aplicación del *Tratado CEE en su conjunto*?

El Tribunal de Justicia, en su sentencia de 4 de abril de 1974, en el asunto 167/73, se opuso ya al criterio de que son única y exclusivamente aplicables al transporte las disposiciones del Título relativo al transporte y no las demás disposiciones del Tratado CEE, ya que no hay mercado común en el sector del transporte sino tan solo una *política* común de transporte. El Tribunal de Justicia declaró al respecto que el artículo 74 del Tratado CEE enuncia los objetivos del Tratado, y con ello se relaciona con los artículos 2 y 3 del Tratado CEE, a cuya consecución contribuyen ante todo las disposiciones fundamentales válidas para la actividad económica comunitaria. Las disposiciones sobre la política común de transporte no están dirigidas a dejar fuera de juego estas disposiciones fundamentales sino precisamente a favorecer su eficacia y a complementarlas por medio de acciones comunes. Por consiguiente, las citadas normas generales deben aplicarse en cuanto puedan servir para lograr los mencionados objetivos. [20]

El Tribunal señaló, además, que el apartado 1 del artículo 61 del Tratado CEE prescribe expresamente que la libre prestación de servicios en materia de transportes «se regirá por las disposiciones del Título relativo a los transportes», con lo que se confirma que las normas generales del Tratado deben aplicarse allí donde no hayan sido excluidas. El apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE dispone que, en lo que se refiere a la navegación marítima, el Consejo puede decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento, podrán adoptarse disposiciones apropiadas. Lejos de excluir la aplicabilidad del Tratado a la navegación marítima, dicho precepto únicamente prevé que las disposiciones especiales del Título relativo al transporte no se aplicarán de forma automática a esta modalidad de transporte. Con ello, la navegación marítima y aérea ciertamente se sustraen, en virtud del apartado 2 del artículo 84 del Tratado CEE, siempre y cuando el Consejo no decida otra cosa, a las disposiciones del Título IV de la Segunda Parte del Tratado, relativo a la política común de transportes, pero quedan sin embargo sometidas, por la misma razón que las restantes modalidades de transporte, a las normas generales del Tratado.

20 — Sentencia en el asunto 167/73, *op. cit*, apartado 26.

Tras el pronunciamiento de esta sentencia, que se refería a la libertad de movimiento de los trabajadores en el marco de la navegación marítima, debería haberse aceptado que la cuestión de la aplicabilidad de las normas generales del Tratado a la navegación marítima y aérea quedaba aclarada. Sin embargo, no fue éste el caso, como puede deducirse entre otras cosas de las observaciones de las partes de este asunto. En cualquier caso, la discusión se ha ampliado. Así, se discute ahora qué es lo que debe entenderse por «normas generales del Tratado». En efecto, el Tribunal de Justicia tan solo se refirió expresamente al Título I (libre circulación de mercancías) y al Título III (libre circulación de personas, servicios y capitales) de la Segunda Parte del Tratado, relativa a los fundamentos de la Comunidad. En virtud de ello se llega ahora a la conclusión de que las normas comunes establecidas en la Tercera Parte del Tratado no son aplicables al transporte aéreo.

En relación con esta argumentación debe subrayarse, en primer lugar, que no había ningún motivo para que el Tribunal de Justicia, en su sentencia de 4 de abril de 1974, se refiriera expresamente a otras partes del Tratado distintas de las mencionadas. Hay que decir además que, al utilizar el concepto de «normas generales», el Tribunal no estaba utilizando ningún concepto legal del Tratado. Mi opinión es que con este concepto de «normas generales» el Tribunal de Justicia quiso referirse a todas aquellas disposiciones que no están incluidas como «disposiciones especiales» en el Título IV relativo al transporte. Esta opinión se basa también en las conclusiones del Abogado General Reischl en el citado asunto. Sobre la base de un análisis del apartado 1 del artículo 61 y del artículo 77 del Tratado CEE, aquél, en relación con la cuestión de qué disposiciones son aplicables al transporte, llegaba al siguiente resultado: cuando el apartado 1 del artículo 61 del Tratado CEE dispone que la libre prestación de servicios en materia de transportes se regirá por las disposiciones del Título relativo a los transportes, pone de manifiesto que el capítulo relativo a los servicios no es aplicable al transporte. Tal disposición especial no habría sido, sin embargo, necesaria si las disposiciones generales del Tratado no se aplicaran en forma alguna al transporte.

En el artículo 77 del Tratado CEE, una disposición del Título relativo al transporte, se dice que «serán compatibles con el Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público». Si se compara este precepto con el contenido en el artículo 42 del Tratado CEE —de acuerdo con el cual las disposiciones del capítulo relativo a las normas sobre competencia serán aplicables a la producción y al comercio de los productos agrícolas sólo en la medida determinada por el Consejo— y si se tiene presente el texto del artículo 77, que obviamente requiere la aplicación de las normas sobre ayudas contenidas en los artículos 92 a 94 del Tratado CEE, debe concluirse forzosamente que el artículo 77 tiene la función de excluir la aplicación de las normas sobre competencia del Tratado sólo en relación con ciertas ayudas en el sector del transporte. También esto significa, sin duda alguna, que el Tratado parte de la idea de que sus normas generales, en las que se incluyen, entre las normas sobre competencia, también las relativas a las ayudas, son igualmente válidas en el sector del transporte.

En cualquier caso, el Consejo ha partido de la idea de que las normas sobre competencia son aplicables al sector del transporte. Cuando el Reglamento nº 141 sobre la no aplicación al transporte del Reglamento nº 17, declara en su artículo 1 que el Reglamento nº 17 es inaplicable al transporte de una forma general, y en su artículo 3 dispone que ello es válido para los transportes por ferrocarril, carretera y vías navegables hasta el 31 de diciembre de 1965, debe interpretarse que el artículo 1 se refiere tam-

bién al transporte marítimo, y yo añadiría: igualmente al transporte aéreo. Sin embargo, exige que las disposiciones generales del Tratado se apliquen igualmente a este sector. De no ser así, sería incomprensible que el Consejo hubiera encontrado necesario adoptar una regulación excepcional para el transporte, basada por lo demás tan sólo en el artículo 87 del Tratado y no en el apartado 2 del artículo 84.

De acuerdo con todo ello, soy de la opinión de que el Tribunal de Justicia, al utilizar el concepto de «normas generales» únicamente pretendió establecer una delimitación con «normas especiales» relativas al transporte.

Como conclusión, puede afirmarse que, a excepción de las «disposiciones especiales del Título relativo al transporte», la totalidad del Tratado es aplicable en todo cuanto sea pertinente al transporte aéreo. De acuerdo con una formulación del Tribunal de Justicia, llego así a la conclusión de que la aplicación de los artículos 85 y siguientes del Tratado CEE al sector del transporte no es una facultad sino un deber de los Estados miembros.

b) Del hecho de que el Reglamento nº 17 no sea aplicable al transporte aéreo, y de que el Consejo no haya adoptado hasta el momento ninguna disposición de ejecución sobre la aplicabilidad de las normas sobre la competencia al transporte aéreo a pesar de que la Comisión le ha sometido propuestas en este sentido,[21] tampoco puede extraerse la conclusión de que las normas sobre la competencia no son generalmente aplicables a este sector. De acuerdo con el artículo 87 del Tratado CEE, el Consejo adoptará los reglamentos o directivas apropiados para la aplicación a los principios enunciados en los artículos 85 y 86. Según la letra c) del apartado 2 del artículo 87, las mencionadas disposiciones tendrán especialmente por objeto «precisar, eventualmente, respecto de los distintos sectores económicos, el ámbito de aplicación de los artículos 85 y 86».

El Consejo está, pues, facultado para precisar la aplicación de las normas sobre competencia, *entre otras*, también al transporte aéreo, pero no está autorizado a decidir su no aplicación.

Por tanto, el hecho de que el Consejo no haya adoptado hasta ahora los «reglamentos o directivas apropiados» en cuestión únicamente tiene como consecuencia el que la Comisión no tenga en este momento los medios para investigar o sancionar inmediatamente las infracciones contra los artículos 85 y 86 del Tratado en el sector del transporte aéreo. Sin embargo, de ello no se desprende la inaplicabilidad de las normas sobre competencia sino sólo que corresponde en primer lugar a los Estados miembros, y no a la Comisión, velar por la observancia de los artículos 85 y siguientes del Tratado CEE. Después de todo, el artículo 88 del Tratado dispone que, hasta la entrada en vigor de las disposiciones adoptadas en aplicación del artículo 87, las autoridades de los Estados miembros decidirán sobre la admisibilidad de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas y sobre la explotación abusiva de una posición dominante en el mercado común. Con ello no se suspenden las disposiciones de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE, únicamente se mantiene en manos de los Estados miembros la competencia y la obligación de vigilar su cumplimiento.

Por tanto, el transporte aéreo está todavía sujeto a normas de transición como las que se aplicaban a todos los sectores económicos antes de la entrada en vigor del Reglamento nº 17.

21 — Por ejemplo, la propuesta de un Reglamento del Consejo sobre las modalidades de aplicación de las normas sobre competencia vigentes en relación con las compañías aéreas (DO 1982, C 317, p. 3).

c) Puedo exponer brevemente mis observaciones sobre el criterio de que las excepciones contenidas en el apartado 2 del artículo 90 desligan a las compañías aéreas de las exigencias de las normas sobre la competencia en el Tratado.

El artículo 90 del Tratado dispone:

«1. Los Estados miembros no adoptarán ni mantendrán, respecto de las empresas públicas y aquellas empresas a las que concedan derechos especiales o exclusivos, ninguna medida contraria a las normas del presente Tratado, especialmente las previstas en los artículos 7 y 85 a 94, ambos inclusive.

2. Las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general o que tengan el carácter de monopolio fiscal quedarán sometidas a las normas del presente Tratado, en especial, a las normas sobre competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada. El desarrollo de los intercambios no deberá quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad.

3. La Comisión velará por la aplicación de las disposiciones del presente artículo y, en tanto fuera necesario, dirigirá a los Estados miembros directivas o decisiones apropiadas.»

El artículo comienza por sentar el principio de que las normas sobre competencia son aplicables a las empresas públicas, en las que pueden incluirse las compañías aéreas. Sin embargo, para las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general las normas sobre competencia rigen tan sólo en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica que les ha sido confiada.

Si esto significa que el apartado 2 del artículo 90 del Tratado permite un tratamiento especial de las compañías aéreas es algo que puede quedar abierto, ya que el Tribunal de Justicia ha declarado en jurisprudencia constante que, en la situación actual del Derecho comunitario, esta disposición del Tratado no es apropiada «para crear derechos individuales que hayan de ser tutelados por los tribunales nacionales». [22]

Sin embargo, caso de que el Tribunal de Justicia deseare admitir la aplicabilidad del apartado 2 del artículo 90 del Tratado CEE a los acuerdos sobre tarifas aéreas, habría que decir lo siguiente: para poder afirmar que esta disposición es aplicable, es necesario demostrar [23] que el cumplimiento de las disposiciones del Tratado impedirá a las empresas afectadas el cumplimiento de sus tareas. Ello exige, por tanto, una «interpretación restrictiva» [24] de la disposición. Antes de proceder a excluir la aplicación de las normas del Tratado, hay que agotar, por ejemplo, el procedimiento previsto en el Tratado para las exenciones en virtud del apartado 3 del artículo 85. Tan sólo en el caso de que ningún otro procedimiento previsto por el Tratado permitiera conciliar los intereses contrapuestos en conflicto, entraría en juego el apartado 2 del artículo 90. [25]

El Gobierno del Reino Unido niega que estas condiciones se den en el caso de los

22 — Véase en la sentencia de 14 de julio de 1971, asunto 10/71, Ministerio Público de Luxemburgo contra M. Muller, Witwe J. P. Hein y otros, Rec. 1971, p. 723, especialmente p. 730; indicios de una opinión en contrario, que podrían extraerse de la sentencia de 21 de marzo de 1974, asunto 127/73, Radio televisión belga y Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs contra SV/SABAM y NV Fonior, Rec. 1974, p. 313, especialmente p. 318, se repiten en la sentencia de 30 de abril de 1974, asunto 155/73, G. Sacchi, Rec. 1974, p. 409, y la sentencia de 10 de marzo de 1983, asunto 172/82, Syndicat national des fabricants raffineurs d'huile de graissage y otros contra Groupement d'intérêt économique, Rec. 1983, p. 555, especialmente 567.

23 — Asunto 155/73, Sacchi, *op. cit.*, p. 431.

24 — Así, las conclusiones del Abogado General Roemer en el asunto 82/71, Rec. 1972, p. 146.

25 — Véase para el desarrollo de la discusión doctrinal, los datos de I. Pernice, nota 53 al artículo 90 del Tratado CEE. En: Grabitz, *Kommentar zum EWG-Vertrag*, Munich, pp. 1983 y siguientes.

acuerdos sobre tarifas aéreas y yo estoy de acuerdo en que es en extremo dudoso. Dado que las tarifas acordadas podrían estar exentas, en virtud del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, de la prohibición de prácticas concertadas, no veo de qué forma se puede *demostrar* que la aplicación del artículo 85 del Tratado CEE a la fijación de tarifas aéreas es *incompatible* con las tareas confiadas a las compañías aéreas. El desarrollo del transporte aéreo en las rutas internas de América, en las rutas del Atlántico Norte y en los vuelos entre los Países Bajos y el Reino Unido hacen cuestionable el que el transporte aéreo en su conjunto pueda verse cuando menos obstaculizado por el incremento de la competencia, lo que sería en todo caso insuficiente para justificar la aplicación del apartado 2 del artículo 90 del Tratado CEE.

d) Si, en consecuencia, se declara que las normas sobre competencia del Tratado son aplicables al transporte aéreo y, por lo tanto, también a los acuerdos en cuestión sobre tarifas aéreas celebrados entre compañías aéreas, dichos acuerdos sobre tarifas tampoco podrían justificarse por el hecho de que son presupuestos o incluso impuestos por las disposiciones nacionales. El artículo 85 del Tratado CEE rige, según sus términos, para los acuerdos entre empresas y las decisiones de asociaciones de empresas. Como declaró el Tribunal de Justicia en su sentencia de 30 de enero de 1985, asunto 123/83,[26] «los marcos legales en los que se inscribieron dichos acuerdos y decisiones son tan escasamente relevantes para la aplicabilidad de las normas comunitarias sobre competencia, particularmente del artículo 85 del Tratado, como la clasificación de estos marcos por el ordenamiento jurídico nacional».

26 — Sentencia de 30 de enero de 1985, asunto 123/83, Bureau national interproffessionnel du cognac contra Guy Clair, Rec. 1985, p. 391.

3. *Las consecuencias de la aplicabilidad de las normas sobre competencia al sector del transporte aéreo*

Me ocuparé ahora nuevamente del examen de la cuestión relativa a las consecuencias de la aplicabilidad de las normas sobre competencia al sector del transporte aéreo para los derechos y deberes de los Estados miembros. Como hemos visto, de acuerdo con el objetivo establecido en la letra f) del artículo 3 del Tratado en relación con el apartado 1 del artículo 85, todos los acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto impedir, restringir o falsear la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que fijen, directa o indirectamente, precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción son incompatibles con el mercado común y están prohibidos. Además, hemos comprobado que tales disposiciones se aplican también al transporte, particularmente al transporte aéreo.

Tales disposiciones se refieren en primer lugar sólo a la conducta de las empresas y no a las medidas adoptadas por los Estados miembros a través de leyes o reglamentos. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que en adelante desearía calificar de «constante», los Estados miembros están obligados, según el párrafo 2 del artículo 5 del Tratado CEE, a no entorpecer, por medio de sus disposiciones nacionales, la plena y total aplicación del Derecho comunitario o la eficacia de las medidas de ejecución actuales o futuras, y a abstenerse de introducir o mantener en vigor medidas, ya sea en forma de leyes o de reglamentos, que pue-

dan eliminar la eficacia de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas. [27]

Aplicado esto a estas peticiones de decisión con carácter prejudicial, según el párrafo 2 del artículo 5 del Tratado CEE los Estados miembros habrán de abstenerse de todas aquellas medidas que permiten a las compañías aéreas sustraerse a las exigencias impuestas por las normas sobre competencia del Tratado, esto es, dicho más concretamente, concertar sus tarifas de vuelo, cuando no se den las condiciones para una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85.

Volviendo ahora a las disposiciones del code de l'aviation civile francés en cuestión, se puede comprobar en primer lugar que ni mencionan ni en absoluto prescriben acuerdos sobre tarifas. Únicamente se encuentra una referencia en el párrafo 3 del artículo R 330-9, que dispone que los proyectos de tarifas pueden ser presentados ya sea directamente por la propia empresa ya sea por medio de una organización profesional reconocida por el Ministro competente.

Esta disposición no establece ciertamente ni un derecho ni una obligación de concluir acuerdos sobre tarifas, pero posibilita la presentación de propuestas de tarifas que pueden haber sido acordadas en el seno de una organización profesional.

No es por ello posible realizar una valoración definitiva de estas disposiciones de la legislación francesa, con la sola ayuda de su texto. Para apreciar su completo significado es necesario examinar, a la luz de las disposiciones de los Tratados internacionales que generalmente prevén acuerdos sobre tarifas, la práctica efectiva de las compañías aéreas, así como su tratamiento por parte de las autoridades nacionales. El Tribunal de Justicia no puede, sin embargo, realizar un examen detallado de estos elementos en el marco del procedimiento de decisión prejudicial en virtud del artículo 177 del Tratado; dicho examen corresponde al Tribunal nacional.

Como se nos ha hecho saber a través de las peticiones de decisión con carácter prejudicial y de las observaciones de las partes ante el Tribunal de Justicia, el tribunal *a quo* considera un hecho la práctica de acuerdos sobre tarifas y que la práctica de homologación de las autoridades francesas tiene la finalidad, no sólo de tolerar dichos acuerdos, sino de estimularlos. Con independencia de que esta consideración sea o no correcta, el Tribunal de Justicia debe partir de ella para responder a la cuestión que le ha sido planteada.

Una práctica que, cuando menos, tolera o estimula dichos acuerdos no necesariamente ha de ser contraria a las normas sobre la competencia del Tratado, ya que el propio apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE prevé la posibilidad de declarar inaplicable la prohibición del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE. Para ello es preciso, según el apartado 3 del artículo 85, que los acuerdos entre las partes interesadas contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico reservando al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que: a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos; b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate.

No puede descartarse por adelantado que el apartado 3 del artículo 85 pueda ser aplicado a los acuerdos sobre tarifas aéreas y

27 — Sentencia de 10 de enero de 1985, asunto 229/83, Association des centres distributeurs Édouard Leclerc y otros contra SARL «Au Blé Vert» y otros, apartado 14, Rec. 1985, p. 1; sentencia de 29 de enero de 1985, asunto 231/83, Henri Cullet contra Centro Leclerc de Toulouse y otros, apartado 16, Rec. 1985, p. 305; sentencia de 13 de febrero de 1969, asunto 14/68, Walt Wilhelm y otros contra Bundeskartellamt, Rec. 1969, p. 1, especialmente p. 14; sentencia de 16 de noviembre de 1977, asunto 13/77, GB-Inno-BM contra Vereniging van de Kleinhandelaars in Tabak, Rec. 1977, p. 2115, especialmente p. 2145 y siguientes.

que con ello las tarifas concertadas puedan quedar exentas de la prohibición del apartado 1 del artículo 85.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta a este respecto que no puede concederse la exención en virtud de la letra b) del apartado 3 del artículo 85 si se elimina la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios en cuestión. A este respecto, es significativo que la competencia se vea restringida también por otro factor: dado que, según el apartado 1 del artículo 61 del Tratado CEE la libre prestación de servicios en materia de transportes se regirá por las disposiciones del Título relativo a los transportes, que, sin embargo, aún no han sido adoptadas en relación con el transporte aéreo, la libre prestación de servicios no existe aún en este sector. Por ello, el acceso de las compañías aéreas al mercado sigue estando tan restringido como antes. Si además se eliminara la competencia en los precios, el alcance de la competencia restante podría ser tan restringido que no podría pensarse en una exención.

De acuerdo con el artículo 88 del Tratado CEE, hasta la entrada en vigor de las correspondientes disposiciones comunitarias, las autoridades de los Estados miembros decidirán sobre eventuales exenciones. Este precepto se refiere a las normas nacionales sobre competencia y procedimiento. Es, por ello, competencia de los Estados miembros crear las condiciones procedimentales y organizativas para la aplicación de las normas sobre competencia por sus autoridades. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, [28] entre dichas autoridades nacionales se incluyen también los tribunales a los que se haya confiado especialmente la tarea de aplicar la normativa nacional sobre competencia o controlar la legalidad de su aplicación por parte de las autoridades administrativas.

De estas consideraciones se desprenden dos conclusiones:

En un principio, los Estados miembros son libres para determinar las autoridades nacionales competentes en el sentido del artículo 88 del Tratado CEE. Pueden confiar la ejecución de las normas sobre competencia, por ejemplo, a las autoridades responsables de la competencia pero también a otras autoridades, como por ejemplo —en el terreno de la navegación aérea— a las autoridades aeronáuticas.

Dado que la legalidad de la aplicación de las normas sobre competencia por parte de las autoridades administrativas ha de ser controlada por los tribunales, éstos deben estar también en condiciones de revisar las decisiones sobre la exención de los acuerdos sobre tarifas en virtud del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Esto requiere, sin embargo, como nos ha sido expuesto en particular por el representante del Reino Unido, que las exenciones se concedan en forma de decisiones expresas y motivadas. Para posibilitar un control judicial efectivo de las decisiones administrativas, no basta con que las exenciones se concedan implícitamente. Por ello, no puede admitirse, por ejemplo, que la nueva homologación estatal de las tarifas aéreas constituya una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, en el caso en que se hayan presentado acuerdos sobre tarifas y de que las autoridades que los hayan homologado no se hayan referido expresamente a la posibilidad de una exención. Esto tiene particular importancia cuando, como en el caso de autos, las tarifas presentadas se consideran homologadas si el Ministro no plantea objeciones en el plazo de un mes. [29]

En tal caso, no hay una válida declaración de exención en virtud del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE.

28 — Sentencia de 30 de enero de 1974, asunto 127/73, Belgische Radio en Televisie y otros contra SV Sabam y otros, Rec. 1974, p. 51, especialmente p. 62 y siguientes.

29 — Véase el artículo R 330-9 del code de l'aviation civile francés.

De estas observaciones se sigue que las obligaciones de los Estados miembros en virtud del párrafo 2 del artículo 5 del Tratado en relación con la letra f) del artículo 3 y los artículos 85 y 88 son suficientemente precisos aun en la situación actual del Derecho comunitario. Por ello, no es necesario que estas disposiciones se precisen por medio de una política común de competencia en el sector del transporte aéreo.

Ésta es la diferencia esencial entre el asunto 229/83, [13] en el que el Tribunal de Justicia tuvo que decidir acerca de los sistemas y prácticas *puramente nacionales* en el sector del libro, y el presente caso, que se refiere a los acuerdos en el transporte aéreo internacional o intracomunitario. Por lo que se refiere al sector del libro, el Tribunal de Justicia declaró que, en la actual situación del Derecho comunitario, no podía establecerse ninguna obligación suficientemente precisa de los Estados miembros en este ámbito al no haber una política de competencia. Hay que señalar, además, que, de acuerdo con las disposiciones nacionales examinadas en el asunto 229/83, no eran necesarios los acuerdos entre empresas sino que, por el contrario, se basaban en conductas *de carácter unilateral* por parte del editor, a los que las medidas nacionales conferían validez general. En el presente caso, sin embargo, los acuerdos sobre tarifas son presupuestos o estimulados por las normas nacionales.

Aun cuando el Tribunal de Justicia, en su sentencia de 10 de enero de 1985, tampoco manifestó expresamente que fuese su propio criterio, y en sus observaciones al artículo 36 del Tratado CEE también se distanció un tanto de dicha opinión, [30] esta decisión se caracteriza por una particularidad que no permite trasladar su prudente decisión sin ningún distingo a otros sectores económicos: me refiero a la especialidad del libro como medio cultural. En sus conclusiones, el Abogado General Darmon se refirió expresamente a este hecho que distingue al libro de otros bienes de valor económico. Y tampoco el Tribunal de Justicia, al menos en sus observaciones al artículo 85 del Tratado CEE, contradijo expresamente dicho criterio, que cuando menos explica por qué no hay aún una *política* de competencia de la Comunidad en el sector del libro.

Por el contrario, en la prestación de servicios por parte de las compañías aéreas se trata de prestaciones puramente económicas sin especiales implicaciones culturales comparables a las que pueden darse en el sector del libro.

4. *Sobre la validez provisional de los «acuerdos pre-existentes»*

El Gobierno del Reino Unido propuso que los acuerdos sobre tarifas existentes entre las compañías aéreas se consideren provisionalmente válidos, a pesar de la aplicabilidad en principio de las normas sobre competencia a este sector, dado que hasta la fecha no queda claro, en particular, quien tiene competencia para conceder exenciones al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. El principio de la seguridad jurídica exige que los acuerdos ya existentes no se vean afectados.

La Comisión se opuso a este criterio. Consideró, en particular, que los principios establecidos por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 6 de abril de 1962, asunto 13/61, no podían trasladarse al caso de autos dadas las particularidades del asunto 13/61. Las especiales circunstancias que subyacían en el asunto 13/61 —acuerdos celebrados antes de la entrada en vigor del Tratado CEE, deber de notificar acuerdos pree-

13 — Sentencia de 10 de enero de 1985, asunto 229/83, Association des Centres distributeurs Édouard Leclerc y otros contra SARL «Au blé vert» y otros, Rec. 1985, p. 1.

30 — Apartado 30 de los motivos de la decisión.

xistentes de conformidad con el artículo 5 del Reglamento nº 17, que ya había entrado en vigor en el momento del procedimiento— no permiten una trasposición al caso de autos.

En la citada sentencia, el Tribunal afirmó en esencia que el artículo 85 del Tratado CEE era aplicable a partir de la entrada en vigor del Tratado. Dado que los artículos 88 y 89 del Tratado confieren competencias a las autoridades nacionales y a la Comisión para la aplicación del artículo 85, ello supone que dicho precepto era aplicable a partir de la entrada en vigor del Tratado.

El Tribunal de Justicia continuaba diciendo, sin embargo, que los artículos 88 y 89 del Tratado CEE no son adecuados para garantizar la completa y efectiva aplicación del artículo 85. El artículo 88 prevé una decisión de las autoridades de los Estados miembros acerca de la admisibilidad de los acuerdos tan sólo en el caso de que les sea sometido un acuerdo para su homologación conforme al Derecho nacional de la competencia vigente. El artículo 89 del Tratado CEE ciertamente atribuye a la Comisión una competencia general de supervisión y control, pero sólo le autoriza a declarar las posibles infracciones de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE, sin atribuirle la competencia de hacer declaraciones de exención al amparo del apartado 3 del artículo 85. Finalmente, ninguno de ambos artículos contiene una disposición transitoria para los acuerdos ya existentes en el momento de la entrada en vigor del Tratado. En resumidas cuentas, sería contrario al principio general de seguridad jurídica declarar nulos determinados acuerdos antes de que fuera posible decidir a qué acuerdos era aplicable el artículo 85 en su conjunto.

Ciertamente, la cuestión de la validez de acuerdos puede ser problemática cuando a consecuencia de ellos se han homologado tarifas de vuelo por las autoridades nacionales, sin que haya habido una declaración expresa de exención al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Sin embargo, no es ésta una cuestión a la que el Tribunal de Justicia haya de responder, ya que no le ha sido planteada. De hecho, el tribunal *a quo* ya decidió acerca de la validez de los acuerdos preexistentes y la negó. La cuestión de la que aquí se trata es la de si la inobservancia de las tarifas aéreas oficialmente homologadas, que por su parte se basaron en acuerdos sobre tarifas contrarias al Derecho comunitario, puede ser sancionada penalmente.

En este momento, conviene recordar una vez más que los procedimientos principales que condujeron a las peticiones de decisión con carácter prejudicial de que aquí se trata eran procedimientos penales. Sin querer entrar aquí en un examen detallado de los principios generales del Derecho penal, hay que subrayar, sin embargo, que el principio de seguridad jurídica exige en este ámbito que la validez de las normas penales esté sujeta a criterios estrictos. Podría ser conveniente, por razones de seguridad jurídica, considerar desde el punto de vista jurídico-civil que los acuerdos contrarios al Derecho comunitario son provisionalmente válidos; sin embargo, lo que ya no está permitido es imponer el cumplimiento de dichos acuerdos contrarios al Derecho comunitario con sanciones penales, aun cuando, como aquí sucede, ello sólo se haga de manera indirecta, en el sentido que los acuerdos contrarios al Derecho comunitario constituyen la base de las tarifas homologadas por las autoridades nacionales, que son las que a su vez están penalmente protegidas. Es, en este caso, tarea del tribunal asumir la defensa del ciudadano.

El criterio opuesto no sólo significaría que los Estados miembros estarían permitiendo que las empresas privadas se sustrajesen a las exigencias de las normas sobre la competencia del Tratado CEE. No sólo eliminaría eficacia práctica de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas, sino

que incluso estaría concediendo eficacia práctica a los acuerdos sobre tarifas contrarias al Derecho comunitario precisamente por la vía de las sanciones penales previstas.

Ello me lleva a la conclusión de que, al menos en el ámbito penal, se deben considerar inaplicables aquellas disposiciones que establecen sanciones por la inobservancia de tarifas que, por su parte, son incompatibles con las disposiciones del artículo 85 del Tratado CEE. Queda abierta la cuestión de si cabría proponer una respuesta distinta al Tribunal de Justicia, en un caso en el que únicamente se tratase de la valoración de la validez jurídico civil de tales acuerdos, por ejemplo, sobre la base de los principios formulados por el Tribunal en su sentencia de 8 de abril de 1976, en el asunto 43/75,[31] por cuanto esta cuestión no se ha planteado en el marco de este procedimiento.

5. *Sobre el caso especial de compañías aéreas de terceros países*

El Gobierno neerlandés indicó, además, que el caso de una compañía aérea con sede en un tercer país, como la compañía Air Lanka, parte interesada en el asunto 213/84, podría requerir una consideración diferenciada.

Si también en este caso han existido acuerdos sobre tarifas que se invocaron como base de las tarifas estatalmente homologadas, para responder a este especial problema basta con referirse a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que ya en su sentencia de 25 de noviembre de 1971, asunto 22/71,[32] sobre la aplicabilidad del artículo 85 del Tratado CEE a un acuerdo de distribución exclusiva, uno de cuyos firmantes tenía su sede en un país no miembro, declaró lo siguiente:

«Un acuerdo sólo es incompatible con el mercado común y está prohibido por el artículo 85 cuando "puede afectar al comercio entre los Estados miembros" y cuando tiene "por objeto o como efecto" impedir "la competencia en el interior del mercado común".

El hecho de que una de las partes del acuerdo tenga su sede en un tercer país no impide la aplicación de este precepto cuando los efectos de los acuerdos repercuten en el ámbito del mercado común.»

El Abogado General Mayras expresó un criterio similar en sus conclusiones de 2 de mayo de 1972 en los asuntos 48, 49 y 51 a 57/69,[33] en las que, sobre la base de una amplia investigación de Derecho comparado, afirmó que la Comisión tenía competencia para imponer sanciones en los casos de infracción del artículo 85, aun cuando las empresas afectadas tuvieran su domicilio social fuera de la Comunidad.

Además, según la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de junio de 1978, asunto 28/77,[34] el hecho de que una de las partes en el acuerdo esté domiciliada en un tercer país no obsta a la aplicación del artículo 85 del Tratado CEE, siempre que el acuerdo produzca efectos en el territorio del mercado común; en efecto, dicho acuerdo sólo estaría prohibido en virtud del artículo 85 del Tratado CEE si pudiese afectar al comercio entre los Estados miembros.

31 — Sentencia de 8 de abril de 1976, asunto 43/75, Gabrielle Defrenne contra Société anonyme belge de navigation aérienne Sabena, Rec. 1976, p. 455, especialmente p. 480.

32 — Sentencia de 25 de noviembre de 1971, asunto 22/71, Béguelin Import Co. y otros contra S. A. G. L. Import Export y otros, Rec. 1971, p. 949, especialmente 959 y siguientes.

33 — Conclusiones el 2 de mayo de 1972, asuntos 48, 49 y 51 a 57/69, Imperial Chemical Industries Ltd y otros contra Comisión, Rec. 1972, p. 669.

34 — Sentencia de 20 de junio de 1978, asunto 28/77, Tepea B. V. contra Comisión, Rec. 1978, p. 1391, especialmente p. 1416.

La conclusión es, por consiguiente, que los acuerdos sobre tarifas en los que participan compañías con domicilio social fuera de la Comunidad están afectados por la prohibición del artículo 85 del Tratado cuando tales acuerdos producen efectos en el territorio comunitario.

6. *El problema especial de los vuelos a terceros países*

La regulación jurídica del transporte aéreo por medio de un sistema de convenios bilaterales y multilaterales que a menudo prevén, e incluso exigen, acuerdos sobre tarifas entre las compañías aéreas plantea un problema especial. Cuando se trate de acuerdos celebrados entre los Estados miembros antes de la entrada en vigor del Tratado CEE, tales acuerdos fueron sustituidos por la entrada en vigor del Tratado CEE. Así, el Tribunal de Justicia declaró, en su sentencia de 27 de febrero de 1962, asunto 10/61,[35] que, en las materias reguladas por él, el Tratado CEE prevalece sobre los acuerdos celebrados entre Estados miembros antes de su entrada en vigor.

Otra es, sin embargo, la situación legal en el caso de convenios internacionales celebrados con Estados no miembros antes de la entrada en vigor del Tratado CEE, por cuanto, de acuerdo con los principios generales del Derecho internacional, la celebración del Tratado CEE no libera a los Estados miembros de sus obligaciones para con terceros países. El párrafo 1 del artículo 234 del Tratado refleja por ello un principio general de Derecho internacional, cuando dispone que:

«Las disposiciones del presente Tratado no afectarán a los derechos y obligaciones que resulten de convenios celebrados, con anterioridad a la entrada en vigor del presente Tratado, entre uno o varios Estados miembros, por una parte, y uno o varios terceros Estados, por otra.»

Sin embargo, el respeto a los derechos de los terceros Estados no zanja la cuestión. El párrafo 2 del artículo 234 del Tratado impone concretamente la siguiente obligación a los Estados miembros de la Comunidad:

«En la medida en que tales convenios sean incompatibles con el presente Tratado, el Estado o los Estados miembros de que se trate recurrirán a todos los medios apropiados para eliminar las incompatibilidades que se hayan observado. En caso necesario, los Estados miembros se prestarán ayuda mutua para lograr tal finalidad y adoptarán, en su caso, una postura común.»

¿Qué consecuencias han de extraerse de estas disposiciones en relación con las presentes peticiones de decisión con carácter prejudicial?

Hay que declarar, en primer lugar, que, en el caso de aquellos acuerdos que se hayan celebrado antes de la entrada en vigor del Tratado CEE o, antes de la entrada de nuevos Estados miembros en la CEE,[36] los derechos de los terceros países y las obligaciones de los Estados miembros prevalecen aún cuando sean incompatibles con el Tratado CEE. [35]

En el caso de que haya acuerdos preexistentes de esta clase en relación con las rutas aéreas de que se tata en los procedimientos penales pendientes ante el tribunal de police de París, dicho tribunal tendrá que examinar en primer lugar si «los derechos de los terceros países» o «los deberes de los Estados miembros» incluyen el mantenimiento o favorecimiento de acuerdos sobre tarifas aéreas e incluso la imposición de sanciones penales por infracción de las medidas nacionales que homologan las tarifas fijadas de conformidad con tales acuerdos.

35 — Sentencia de 27 de febrero de 1962, asunto 10/61, Comisión contra Gobierno de la República Italiana, Rec. 1962, p. 1, p. 22 y siguientes.

36 — Véase artículo 5 del Acta de adhesión de 22 de enero de 1972 para Dinamarca, Irlanda y Reino Unido y el artículo 5 del Acta de adhesión de 28 de mayo de 1979 para Grecia.

Pero aun en el caso de que la respuesta fuese afirmativa, a la luz de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 234 del Tratado CEE, ello no puede resultar satisfactorio. El párrafo 2 del artículo 234 obliga a los Estados miembros a eliminar las incompatibilidades con el Tratado CEE. Para ello, los Estados miembros recurrirán a todos los medios apropiados (y yo subrayaría: todos los medios permitidos por el Derecho internacional) para eliminar cualquier incompatibilidad que hayan observado. Entre dichos medios apropiados se incluyen, por ejemplo, la apertura de nuevas negociaciones al objeto de modificar o, caso de ser necesario, de denunciar un convenio internacional de transporte aéreo[37] si el tercer país no está dispuesto a modificar el convenio.

Si el tribunal *a quo* llegara al convencimiento de que hay que respetar los acuerdos sobre tarifas «preexistentes» y protegerlos penalmente, tendrá que examinar a continuación si el Estado miembro en cuestión ha cumplido la obligación que le incumbe en virtud del párrafo 2 del artículo 234 del Tratado CEE. Es cierto que el párrafo 2 de este artículo no exige a los Estados miembros *eliminar* las incompatibilidades que existen entre los acuerdos preexistentes y el Tratado CEE —esto no sería legalmente posible cuando el tercer país no estuviese dispuesto a modificarlo o cuando tampoco fuese posible denunciarlo—, pero a lo que sí que están obligados es a *recurrir* «a todos los medios apropiados» para conseguir una modificación.

Sólo cuando se compruebe que el Estado miembro ha intentado infructuosamente modificar los acuerdos preexistentes, podrá hablarse del mantenimiento de la competencia del Estado miembro para imponer sanciones penales a aquellas partes que no hubieren respetado los acuerdos sobre tarifas aéreas contrarios al Derecho comunitario y las tarifas aéreas oficialmente homologadas sobre la base de tales acuerdos.

En este contexto, también es relevante el hecho de que el Gobierno de la República Francesa haya declarado, en respuesta a una pregunta del Tribunal de Justicia, que no se planteó la cuestión de la compatibilidad de sus obligaciones internacionales con el Tratado CEE.

En resumidas cuentas, el ámbito de aplicación de la cláusula de salvaguardia contenida en el párrafo 1 del artículo 234 del Tratado CEE no debería ser muy amplio, veintisiete años después de la entrada en vigor del Tratado CEE, si los Estados miembros hubieran cumplido los deberes de acción que les incumbían en virtud del párrafo 2 del artículo 234. Si, por el contrario, no han cumplido sus obligaciones de actuar conforme al párrafo 2 del artículo 234 del Tratado CEE, no pueden invocar esta omisión, contraria al Derecho comunitario, para imponer sanciones a las partes que no estén dispuestas a respetar los acuerdos sobre tarifas aéreas contrarios al Derecho comunitario y las medidas consiguientes de las autoridades nacionales que los homologaron.

Con esta conclusión no se cuestiona en absoluto la validez en Derecho internacional de los acuerdos preexistentes sino que únicamente se limita su efectividad a nivel nacional y dentro de la Comunidad en su conjunto. Ello puede dar lugar a la responsabilidad, de acuerdo con el Derecho internacional, de un Estado miembro que no haya hecho nada para eliminar incompatibilidades con sus obligaciones derivadas del Tratado.

37 — Por ejemplo, los acuerdos citados como ejemplos *supra*, en las notas 5 y 6, que se celebraron entre Francia y la R. F. de Alemania el 4 de octubre de 1955, así como el Convenio internacional sobre establecimiento de tarifas para las compañías aéreas en el transporte aéreo, de 10 de julio de 1967, prevén un período de aviso por denuncia de doce meses.

C — Para concluir, propongo que el Tribunal de Justicia responda de la siguiente forma a la cuestión que le fue sometida por el tribunal de police de París:

Las disposiciones nacionales que imponen la homologación oficial de las tarifas aéreas y exigen o permiten la concertación previa de las tarifas aéreas entre las compañías aéreas afectadas, antes de ser sometidas a homologación, son contrarias al Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, en particular, al párrafo 2 del artículo 5 en relación con la letra f) del artículo 3 y con el artículo 85 —y, en su caso, con el artículo 90—, cuando dicha concertación previa no haya sido objeto de exención de la prohibición de prácticas concertadas al amparo del apartado 3 del artículo 85.

Corresponde al tribunal nacional dejar sin aplicación tales disposiciones y sólo habría de aplicarlas si las obligaciones derivadas de los acuerdos sobre transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países incluidos en el artículo 234 del Tratado CEE exigen al Estado miembro en cuestión actuar de forma contraria al Derecho comunitario y si hasta el momento no le ha sido posible al Estado miembro adecuar al Derecho comunitario su acuerdo con un tercer país o denunciarlo.

ANEXO

Extractos del Código Francés de Aviación Civil

Article L 330-3

Le transport des passagers ne peut être effectué que par des entreprises agréées à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ces entreprises doivent soumettre à son approbation préalable:

— leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant;

— leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes.

Les tarifs sont soumis à l'homologation du ministre chargé de l'aviation civile.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article les transports d'au plus six passagers effectués à l'aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R 330-9

(Décret nº 76-711 du 23 juillet 1976, art. 1er)

Les entreprises agréées doivent présenter au ministre chargé de l'aviation civile, en vue de l'homologation de leurs tarifs, des propositions détaillées par ligne et, à l'intérieur de chaque ligne, par classe. Ces propositions doivent préciser également les conditions générales de transport ainsi que les réductions de tarifs que ces entreprises envisagent d'appliquer au cours de certaines périodes, ou au profit de certaines catégories de passagers.

Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises étrangères de transport aérien autorisées à embarquer ou débarquer des passagers par un vol régulier ou non régulier sur le territoire de la République française sauf en ce qui concerne les transports prévus au dernier alinéa de l'article L 330-3.

Les propositions peuvent être présentées soit par les entreprises directement, soit par l'intermédiaire d'une association professionnelle agréée par le ministre.

A l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la réception des propositions, les tarifs sont considérés comme homologues si le ministre n'a pas fait connaître son opposition.

Article R 330-15

(Décret nº 73-331 du 14 mars 1973, art. 1er)

Sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par la législation en vigueur et en particulier de celles qui sont édictées par l'article L 330-4, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 600 à 1 000 FF ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles L 330-1, L 330-2 ou L 330-3, et notamment:

1) aura exercé une activité de transport aérien sans avoir obtenu l'autorisation prévue à l'article L 330-1 ou sans avoir respecté les conditions ou limitations qui lui avaient été imposées dans ladite autorisation;

2) aura, contrairement à l'article L 330-3, omis de soumettre à l'homologation les tarifs qu'elle pratique ou pratiqué des tarifs différents de ceux qui avaient été homologués.

(Décret nº 80-170 du 18 février 1980, art. 2.) «Sera punie de la même peine, sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par les conventions internationales ou par la législation en vigueur, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles R 330-3, R 330-7 (alinéa 2), R 330-9 (alinéa 2), R 330-11 ou des réglements pris en application de l'article R 330-4.«

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement pourra être portée à deux mois et celle d'amende à 2 000 FF.