

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(92) 434 final

Bruselas, 21 de octubre de 1992

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

RELACIONES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO
CON
TERCEROS PAÍSES

	Página
INTRODUCCIÓN	3
I. Descripción de la situación actual	
Situación económica actual	4
Acuerdos bilaterales	5
Acuerdos bilaterales y derecho comunitario	6
Relaciones de la Comunidad con terceros países en la actualidad	8
II. Desarrollo de una política comunitaria	
Interés nacional y comunitario	10
Objetivos de una política comunitaria	13
Requisitos del Mercado Único y ejecución de los principios del Tratado	17
III. Establecimiento de procedimientos	
Responsabilidad de las negociaciones	21
Negociaciones a nivel comunitario	23
Negociaciones a nivel de los Estados miembros	24
Coordinación	24
Directrices de negociación	26
Procedimiento de asignación	26
Continuidad	28
Confidencialidad	28
Documentación	28
IV. Decisiones	29
Anexo I Propuesta de la Comisión	30
Anexo II El procedimiento, paso a paso	43
Anexo III Cuadros estadísticos - General	46
Anexo IV El mercado CE/EE.UU - Resumen estadístico	53
Anexo V Acuerdo sobre el transporte aéreo	81

RELACIONES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

CON TERCEROS PAÍSES

INTRODUCCIÓN

1. En febrero de 1990, la Comisión presentó una propuesta de Decisión del Consejo relativa a un procedimiento de consulta y autorización de los acuerdos referentes a las relaciones comerciales en el sector de la aviación entre Estados miembros y terceros países⁽¹⁾, que hasta ahora no ha sido discutida por el Consejo. El principal motivo que le llevó a presentar esta propuesta consistía en que, con el desarrollo progresivo del mercado interior, también exteriormente la Comunidad debería actuar de forma unitaria. Además, se han de tener en cuenta las características específicas del sector del transporte aéreo: una gran influencia del sector público, negociaciones muy frecuentes, proteccionismo, propiedad pública de las compañías aéreas, etc.
2. En su reunión de los días 22 y 23 de junio de 1992⁽²⁾, el Consejo de Ministros aprobó el tercer y último paquete de medidas sobre el transporte aéreo y, por consiguiente, el mercado único del transporte aéreo empezará a existir a partir del 1 de enero de 1993. El hecho de que la situación actual ponga en peligro algunos principios fundamentales de la Comunidad le obliga a plantearse las relaciones con terceros países sin dilación. Es probable que la realización del Mercado Único mejore la competitividad de las compañías aéreas de la Comunidad en relación con algunas de las líneas aéreas más competitivas de terceros países. No obstante, será muy importante que se complemente el mercado interior con una política comunitaria para las relaciones con terceros países de tal forma que éstos puedan aprovechar plenamente las nuevas oportunidades comerciales. Con el fin de facilitar las discusiones que tengan lugar en el seno del Consejo y tras consultar a expertos en la materia, la Comisión ha acordado presentar una comunicación adicional en la que se establece con bastante detalle el modo de desarrollar una política exterior del transporte aéreo.
3. En la presente Comunicación se analizan los tres ámbitos que figuran a continuación y se presentan propuestas concretas de decisiones del Consejo:
 - I. Descripción de la situación actual
 - II. Desarrollo de una política comunitaria
 - III. Establecimiento de procedimientos transitorios.

(1) 5080/90 AER 16 COM(90) 17 Final

(2) DO L 240 de 24 de agosto de 1992, p. 1.

I. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Situación económica actual

4. Para la mayor parte de las compañías aéreas, las operaciones no europeas suponen más del 50% de su total de operaciones. En los cuadros A y E del Anexo VIII se detalla, para las principales compañías nacionales de la CE, la importancia relativa de diferentes mercados geográficos por número de pasajeros y por pasajeros-kilómetro de pago (RPK), respectivamente. No es de extrañar que estos cuadros también pongan de manifiesto el hecho de que el Atlántico Norte es el mercado más importante por lo que se refiere a tráfico; este hecho también se refleja en el Cuadro B que muestra asimismo la importancia del tráfico con los Estados de la AELC. Por lo que se refiere a las compañías aéreas de los Estados Unidos, los servicios aéreos interiores suponen aproximadamente el 70% de sus operaciones totales, mientras que para las líneas aéreas de la AEA sus servicios intracomunitarios representan menos del 30% de todas sus operaciones. Ello demuestra la importancia relativa de los mercados no comunitarios para las compañías de la CE.
5. Las estadísticas de la OACI, que incluyen a todas las compañías aéreas de la Comunidad, muestran, en gran medida, la misma situación. No obstante, la CE y la AELC ganan en importancia puesto que las demás compañías comunitarias realizan principalmente servicios interiores o de corta distancia. De los datos del cuadro B parece deducirse que Francia, Alemania, Italia, los Países Bajos y España poseen más del 20% de la actividad internacional no europea. No obstante, si se tiene en cuenta los RPK, aumenta considerablemente la importancia del sector internacional (Cuadro E).
6. Al analizar el Cuadro C, es interesante observar que, mientras el mercado del Atlántico Norte es importante para todos los Estados miembros (con la posible excepción de Luxemburgo), en cambio otros mercados internacionales varían en importancia para cada uno de los Estados miembros. El mercado sudamericano es importante para España y Portugal, Oriente Medio lo es para Francia e Italia, el Lejano Oriente, para bastantes Estados miembros, mientras que Australia es importante para Grecia y el Reino Unido.
7. En el Cuadro D se resume el incremento del tráfico en el mercado de larga distancia desde 1980 y se incluyen estimaciones de tráfico para el año 2000. En él se pone de relieve que el mercado del Atlántico Norte seguirá siendo importante con una elevada tasa de crecimiento, al tiempo que Asia aumentará en importancia. Ante la influencia del mercado del Atlántico Norte en el número total de operaciones de las compañías aéreas de la Comunidad, se adjunta un análisis separado de la situación EE.UU./CE (Anexo IV) en la que se destacan los desequilibrios en las oportunidades para las diferentes compañías aéreas, aunque también se pone de relieve el éxito relativo que han experimentado las compañías aéreas de la CE a pesar de estos desequilibrios.

8. Con el fin de determinar si iba a continuar esta situación favorable, la Comisión encargó un estudio económico sobre la competitividad del sector comunitario del transporte aéreo⁽¹⁾.

El estudio indica la existencia de una presión competitiva cada vez mayor ejercida por las compañías aéreas de terceros países en mercados de interés primordial para la Comunidad (Atlántico Norte y Asia). El análisis del rendimiento técnico, económico, financiero y de mercado de una muestra de cuarenta compañías aéreas europeas, norteamericanas y asiáticas conduce a los resultados siguientes:

- Las compañías aéreas europeas tienen una trayectoria bastante aceptable por lo que se refiere a la eficacia de la explotación técnica, pero algunas de ellas muestran un bajo rendimiento por lo que a eficacia de la mano de obra se refiere.
- Las compañías aéreas europeas tienen unos rendimientos relativamente elevados en comparación con sus competidores de los EEUU.
- Se puede mejorar la eficacia general de costes del sector del transporte aéreo comunitario.
- Por término medio, la estabilidad financiera del sector comunitario del transporte aéreo es mejor que la de sus competidores estadounidenses.

9. Del estudio se desprende que el alto rendimiento del sector de transporte aéreo comunitario, a pesar de algunos problemas evidentes en el ámbito de los costes de explotación, ha venido garantizando hasta hace poco un nivel razonable de estabilidad financiera y económica. No obstante, también se indica en el estudio que se están llevando a cabo cambios fundamentales en la situación de competitividad en forma de liberalización y globalización de la industria, que remodelará la estructura de los mercados del Atlántico Norte y otros. A este respecto, con arreglo a AVMARK, es posible que sea necesario reorientar en profundidad el marco normativo bilateral y se deberá analizar detenidamente qué nuevas medidas se necesitan para adaptarse al nuevo contexto de la aviación civil.

Acuerdos bilaterales

10. Con arreglo al Convenio de Chicago (1944), el marco normativo mundial de la aviación civil se ha articulado en torno a Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (ASA). Estos Acuerdos regulan las condiciones de mercado en las que las compañías aéreas de la Comunidad pueden explotar servicios con destino a terceros países. En la actualidad, cada uno de los Estados miembros tiene un número considerable de acuerdos bilaterales con terceros países. Por término medio, cada Estado miembro ha celebrado entre unos 60 y 70 bilaterales. Estos Acuerdos no difieren mucho entre sí por lo que a la forma se refiere. El articulado principal de los mismos contiene los principios generales, mientras que las disposiciones pormenorizadas figuran en uno o más Anexos. Entre otras cosas en ellos figuran, por ejemplo, las rutas que pueden ser explotadas, la capacidad que se puede utilizar y los derechos de quinta libertad de que se dispone.

(1) AVMARK Inc "The Competitiveness of the European Community's air transport industry", 28 de febrero de 1992.

A menudo, se firman memorándums de acuerdo (confidenciales) o Canjes de Notas sobre cuestiones tales como las compensaciones, la obligación de las compañías aéreas de celebrar acuerdos de cooperación, disposiciones de marketing, etc. Algunos ASA no se modifican durante años, sin embargo, a menudo los cambios que se producen en el mercado obligan a las compañías aéreas a modificar sus planes de explotación con lo que cabe la posibilidad de que los Anexos o los memorándums de acuerdo hayan de ser renegociados frecuentemente. En realidad, algunos Estados miembros celebran un número bastante considerable de negociaciones al año.

11. Debido a la gran minuciosidad con la que los acuerdos bilaterales regulan el mercado, éstos determinan en gran medida las oportunidades comerciales de las compañías aéreas. Dependiendo de la política de los gobiernos de que se trate, encontramos acuerdos muy liberales y flexibles, aunque también existen acuerdos muy restrictivos que limitan la posibilidad operativa de las compañías aéreas y, de hecho, eliminan casi en su totalidad la competencia en determinadas rutas. En el Anexo V figura un ejemplo de un acuerdo ASA tradicional que se acaba de celebrar. Asimismo, es evidente que los Estados miembros no aplican la misma política para con determinados terceros países. A modo de ejemplo, en el Cuadro I⁽¹⁾ se ofrece una visión general de los acuerdos celebrados con los Estados Unidos.
12. A este respecto, es interesante el acuerdo más reciente celebrado entre el Reino Unido y los Estados Unidos. En este Acuerdo, el Reino Unido se ha anticipado a la realización del mercado interior introduciendo la posibilidad de que compañías aéreas de su país exploten servicios desde otros Estados miembros a los Estados Unidos (7ª libertad). Se trata probablemente de una novedad en los ASA. No obstante, estos derechos de tráfico sólo se pueden ejercer con el acuerdo del otro Estado miembro o en caso de que se hayan establecido normas comunitarias.

Acuerdos bilaterales y derecho comunitario

13. La mayoría de los ASA ya existentes incluyen elementos incompatibles con la normativa comunitaria o que pueden infringir la misma; por ejemplo, como ya se ha visto anteriormente, por lo que se refiere a las normas de competencia y a los sistemas informatizados de reserva.

Normas de competencia

14. Muchos de los acuerdos bilaterales vigentes incluyen disposiciones que no se ajustan a las normas de competencia del Tratado. Estos Acuerdos animan o exigen a las compañías aéreas que lleguen a compromisos de precios, horarios, capacidad y reparto de ingresos. Los Estados miembros que participen en acuerdos ASA con tales disposiciones no cumplen con sus obligaciones con arreglo a los artículo 5 y 85 del Tratado CEE⁽²⁾.

(1) El cuadro refleja la situación que existía en 1991. Todo lo que ha sucedido con posterioridad no se incluye (p.e. el acuerdo "open skies" NL-US).

(2) Tribunal de Justicia, Sentencia de 11 de abril de 1989 en el asunto 66/86 (Ahmed Saeed).

CUADRO I

ACUERDOS BILATERALES EE.UU./EUROPA									
País	Precio	Designación		Capacidad	Puntos de entrada/salida		Derechos cont. vuelo		Otras cuestiones
		Compañías americanas	Compañías europeas		Compañías USA en Europa	Compañías europeas en USA	USA	Europa	
Francia	País de origen	8	5	Restringida temporalmente *	5	10	20+ (a partir de París, Niza, Lyon)	1	
Alemania	País de origen	8	1	Abierta	Abierto	12 (más 2 fuera de los acuerdos bilaterales)	Abierto	Abierto	Derechos de quinta libertad para USA
Italia	País de origen	5	1	Frecuencia limitada a vuelo diario. No ampliación más allá de Roma, Milán para 3 ó 5 días	3	12	18	-	La carga es designación simple
Países Bajos	Doble desaprobación	Ilimitada	Ilimitada	Abierta	Abierto	8 (más 3 fuera de los acuerdos bilaterales)	Abierto	-	Derechos de quinta libertad para USA
Escandinavia	Doble aprobación	4	1	Abierta	5	6	Abierto	1 (a partir de anchorage)	Sin cambios en el lenguaje de medición para los derechos de quinta libertad de USA a Escandinavia
España	Doble aprobación	6	1	Abierta	4	10	23 (a partir de Madrid, Barcelona)	17 (a partir de San Juan, Miami)	
Reino Unido	Doble aprobación	7 (limitada ruta por ruta)	2 (limitada ruta por ruta)	Restringida ruta por ruta	16 (incl. territorios)	25	27	7+	Derechos de quinta libertad para USA. Acceso a Londres limitado por aeropuerto: sólo 2 compañías aéreas USA se admiten en Heathrow

*Restringida temporalmente para designación adicional en determinadas rutas para las compañías aéreas norteamericanas hasta noviembre de 1992.
Fuente : Airline Business - Noviembre de 1991

Cláusulas de nacionalidad

15. De acuerdo con los Acuerdos bilaterales tradicionales, cualquier Parte Contratante puede negarse a aceptar la designación de una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que no tenga la completa seguridad de que la(s) compañía(s) aérea(s) es(son) "propiedad en un porcentaje sustancial y están controladas realmente" por nacionales de dicha Parte Contratante. No obstante, la normativa del Tratado sobre derecho de establecimiento consagra para los ciudadanos comunitarios el derecho a establecerse en cualquier punto de la Comunidad, siempre que respeten la legislación de los Estados miembros de que se trate. Este principio se ha confirmado específicamente en el tercer paquete⁽¹⁾ de la política comunitaria en el sector del transporte aéreo. Esto quiere decir que es posible que una compañía aérea comunitaria esté controlada por una nacionalidad distinta de la del Estado miembro en la que esté registrada y ha de ser tratada de la misma forma que cualquier otra compañía aérea establecida en dicho Estado miembro cuya mayor parte de las acciones sean propiedad de sus ciudadanos y legalmente no se le puede negar la posibilidad de operar a terceros países. Por consiguiente, estas cláusulas de los ASA son contrarias a la normativa comunitaria puesto que discriminan por motivos de nacionalidad y constituyen una vulneración del derecho de establecimiento. Aunque estas ilegalidades no han ocasionado problemas hasta el momento, es bastante evidente que con el tercer paquete de nuestra política de transportes, que prevé de forma específica la creación de compañías aéreas no nacionales, la situación podría cambiar. Ya existen indicios de que se utilizarán estos derechos.

Sistemas informatizados de reserva

16. Algunos Estados miembros han aceptado en sus acuerdos bilaterales con los Estados Unidos cláusulas relativas a la no discriminación de las representaciones visuales de CRS (sistemas informatizados de reserva) y a la discriminación entre suministradores de CRS. Los Estados miembros no tienen competencias para aceptar bilateralmente obligaciones que puedan vulnerar aún más las disposiciones del derecho comunitario. De hecho, algunas de las cláusulas de que se trata no son compatibles con el código de conducta sobre los CRS y, por consiguiente, ocasionan un problema jurídico importante, especialmente si se ha aceptado la discriminación.

Relaciones actuales de la Comunidad con terceros países

17. Ya existen en la actualidad acuerdos y negociaciones entre la Comunidad y terceros países en el sector del transporte aéreo:
- La Comunidad ha celebrado un acuerdo de aviación civil con Noruega y Suecia⁽²⁾. Este acuerdo amplía el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria a estos países, incluidas las normas de competencia.

(1) Artículo 4 del Reglamento nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo a la concesión de licencias para las compañías aéreas (DO nº L 240 de 24.7.1992)

(2) DO nº L 200 de 22.6.92.

- El proyecto de acuerdo entre la Comunidad y los Estados de la AELC, el Espacio Económico Europeo (EEE), engloba al transporte aéreo. Cuando el 1 de enero de 1993 entre en vigor el acuerdo, como está previsto, la legislación comunitaria sobre aviación civil se ampliará también a los países de la AELC, con lo que quedará obsoleto el acuerdo específico con Noruega y Suecia.
- Los "Acuerdos europeos" celebrados entre la Comunidad y Polonia, Hungría y Checoslovaquia prevén la celebración de acuerdos sobre las condiciones de acceso a los mercados y el suministro de servicios de conformidad con la política común de transportes de la Comunidad, con el fin de llevar a cabo un desarrollo coordinado de los transportes entre las Partes que se adapte a sus necesidades comerciales recíprocas.
- La elaboración del anexo sobre el transporte aéreo en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) ha llevado a un enfoque comunitario en el sector de la aviación a través del Comité 113. No obstante, hasta el momento el anexo aéreo propuesto excluye los derechos de tráfico y otras cuestiones afines del ámbito de aplicación del GATS durante cinco años, como mínimo.

II. DESARROLLO DE UNA POLÍTICA COMUNITARIA

Interés comunitario y nacional

18. A la hora de elaborar una política comunitaria, se ha de tener debidamente en cuenta el conflicto que pudiera surgir entre los intereses de la Comunidad en su conjunto, por una parte, y los intereses nacionales de los Estados miembros, por otra. Aunque la realización del mercado interior ofrece nuevas oportunidades a las compañías aéreas comunitarias, sin embargo, se podría mejorar aun más su competitividad si la Comunidad, en sus relaciones con terceros países, se aprovechara plenamente de su nueva situación y, en lugar de mostrarse dividida, se expresase con una sólo voz. No se puede negar, habiéndose experimentado en otros ámbitos económicos, que la Comunidad, al constituir uno de los bloques comerciales más importantes del mundo, ofrece más oportunidades que las creadas por un enfoque nacional. Se cometería un grave error si, sea por lo que fuere, se demorase la adopción de una acción común y se diese la oportunidad a los competidores de terceros países de sacar partido de la división actual.
19. Debido a la gran influencia que tienen los gobiernos en las oportunidades comerciales de las compañías aéreas, los Estados miembros de la Comunidad compiten directamente entre sí por conseguir para sus compañías aéreas un mejor acceso a los mercados. Esto puede llevar a situaciones en las que es posible que los Estados miembros pierdan la perspectiva más amplia del interés comunitario y se celebren acuerdos que en ocasiones sólo satisfagan los intereses a corto plazo de un Estado miembro concreto o de sus compañías aéreas, sin tener en cuenta los costes que pueda acarrear para la Comunidad en su conjunto. Si bien el "laissez-faire" de los Estados Unidos podría ser tentador para determinados Estados miembros, no obstante, si se adopta de forma no coordinada, es posible que los resultados no reviertan en interés común.
20. Los datos que se ofrecen a continuación ponen de relieve el equilibrio entre la importancia económica de los distintos mercados (Europa, EE.UU.), por una parte, y el desequilibrio en relación con derechos de tráfico obtenidos realmente sobre la base del enfoque negociador fragmentado de los Estados miembros, por otra.

COMPARACIÓN DEL MERCADO CE/EE.UU. - Agosto de 1991

A. Datos de trafico (servicios regulares reales)

	Compañías aéreas CE	Compañías aéreas EE.UU.
Puntos de entrada/salida EE.UU. (en total 55)	22	54
Puntos de entrada/salida CE (en total 28)	27	22
Derechos de cabotaje en los EEUU vs derechos de tráfico de quinta libertad en la CE	-	20
Derechos de quinta libertad (excluidas las operaciones intra CE)	10	33
Número de rutas operadas entre los EE.UU. y la CE	97	139*

* 276 operaciones anunciadas con 122 combinaciones de ciudades realizadas con un único número de vuelo, aunque con cambio de aeronave.

Fuente: AEA

B. Datos de resultados de las compañías aéreas (1990)

	Compañías CE	Compañías EE.UU.
Número total de compañías aéreas que operan con aeronaves de reacción	76	24
Pasajeros transportados (1.000) (intra-CE/EE.UU. interior) (1)	95.611	373.478
Pasajeros-kilómetro de pago (2) (miles de millones)	417.2	759.8
Pasajeros-Km. de pago para tráfico intra-europeo e interior de EE.UU. (miles de millones) (2)	66.9	499.0
Balance financiero de pérdidas y ganancias (miles de millones \$ USA) (1)	(0.8)	(1.7)
Pérdidas/ganancias netas (1)	(2.1)	(1.3)

- (1) Compañías de la AEA
 (2) Todas las compañías de la CE, incluidas las de "charter" y regionales.
 (3) Compañías de la CE que forman parte de la AEA.

C. Datos económicos

	CE	EE.UU.
Población	327.136.500	246.329.000
PIB per cápita a precios actuales y tipos de cambio actuales (miles mill. ECU)	4.406.9	4.658.0
PIB a precios de mercado per cápita (ECU)	13.421	18.910
Importaciones de los EE.UU.	84	-
Importaciones de la CE	-	78

Fuente: Eurostat - 28ª edición 1991

21. Merece la pena señalar que en los últimos meses se ha puesto de manifiesto que el desarrollo del mercado interior ha constituido un estímulo para la celebración de nuevas negociaciones puesto que muchos terceros países están interesados en mejorar su acceso a la Comunidad antes de 1993. A cambio están dispuestos a conceder derechos adicionales a los Estados miembros. Ello podría conducir a una liquidación de derechos de tráfico valiosos para la Comunidad en su conjunto. Por este motivo, es necesario y urgente que se cree un marco y se garantice la coordinación comunitaria de tal forma que se produzca un equilibrio de intereses.

Objetivos de una política comunitaria

22. Cada relación bilateral es diferente dependiendo de la competitividad de las compañías aéreas de que se trate y de las políticas y la legislación en vigor en el tercer país. Por consiguiente, la base para el desarrollo de prioridades, directrices y objetivos específicos para las propias negociaciones ha de ser un análisis minucioso de cada una de las relaciones, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas. Se necesita urgentemente que se establezcan los procedimientos oportunos para determinar las prioridades comunitarias en las negociaciones, que tengan en cuenta las especificidades de cada una de las relaciones.
23. Algunos de los componentes de esta política general de la Comunidad ya se pueden identificar. Es evidente que dicha política deberá ajustarse a los objetivos del Tratado de Roma, lo que implicará que se garantice el funcionamiento adecuado del mercado interior y que se apliquen plenamente los principios del derecho de establecimiento y de la libre prestación de servicios, teniendo en cuenta la necesidad de evitar las prácticas predatorias (apartados 36-49). Los principales problemas jurídicos se plantean en los siguientes ámbitos:
- normas de competencia
 - cláusulas de nacionalidad y propiedad
 - asignación no discriminatoria de derechos de tráfico.
24. Revisten gran importancia los objetivos generales de política económica que se establecieron en la exposición de motivos de las propuestas para la tercera fase⁽¹⁾, así como los objetivos de:
- A. servir los intereses de las compañías aéreas comunitarias y de sus trabajadores;
 - B. servir los intereses de los consumidores;
 - C. servir los intereses de los aeropuertos (regiones);

(1) COM (91) 275 final de 18 de septiembre de 1991.

25. Ni que decir tiene que la política comunitaria no se puede desarrollar aisladamente puesto que los terceros países tienen sus propias políticas y legislaciones que habrá que tener en cuenta. El principio de la reciprocidad siempre se ha mantenido en las negociaciones en el transporte aéreo, por lo que la Comunidad tendrá que negociar normalmente sobre dicha base.

A. Intereses de las compañías aéreas comunitarias

26. La realización del mercado común del transporte aéreo deberá mejorar la situación de las compañías aéreas de la Comunidad al beneficiarse éstas de un mercado interior más amplio en el que podrán programar sus servicios libremente, ajustar la capacidad y ofrecer tarifas en el mercado de acuerdo con su propio cálculo comercial. Además, las compañías podrán establecerse en cualquier punto de la Comunidad con arreglo a criterios armonizados de concesión de licencias. Esta nueva flexibilidad fomentará la competencia, mejorará la eficiencia de costes y de la gestión del rendimiento y deberá contribuir a que las compañías aéreas de la Comunidad logren una posición más ventajosa en relación con sus competidores de terceros países.
27. No obstante, las compañías aéreas necesitarán algún tiempo para obtener el máximo rendimiento de sus redes y la estructura del sector se ha de adaptar a la nueva situación. Después de esta fase inicial, deberán operar de forma más competitiva. Por consiguiente, los obstáculos operativos, creados por acuerdos con terceros países, constituirán una rémora para esta evolución. Así pues, se reconsiderarán estas restricciones puesto que su eliminación repercutiría en interés de la Comunidad. Para que la reestructuración del mercado se pueda llevar a cabo de forma equilibrada será necesario que se adopte una actitud cauta y gradual.
28. Se ha de señalar que los acuerdos bilaterales entre Estados miembros y terceros países no son las únicas barreras normativas que determinan la situación de competitividad. Se produce una gran competencia a nivel mundial, por ejemplo, entre las compañías aéreas de la CE y de los Estados Unidos. El hecho de que el acuerdo bilateral entre los Estados Unidos y Japón sea menos restrictivo que los acuerdos entre determinados Estados miembros y Japón tiene como consecuencia que las compañías aéreas norteamericanas pueden situarse mucho mejor en Japón y, por consiguiente, a nivel mundial. Como consecuencia de ello, las compañías aéreas de la Comunidad pierden atractivo para los pasajeros de la clase "business".
29. Este ejemplo pone de manifiesto la importancia de que las compañías aéreas de la Comunidad que compiten a nivel mundial puedan operar en el marco del régimen normativo que más les pueda beneficiar. Si otros gobiernos, gracias a que adoptan una posición negociadora de fuerza, son capaces de garantizar un régimen más perfeccionado y flexible, las compañías aéreas de la Comunidad pueden perder cuota de mercado. Por consiguiente, para poder ser competitivas, las compañías comunitarias deberán gozar, como mínimo, de unos acuerdos tan flexibles como los de sus competidores.

30. La mayor parte de los acuerdos bilaterales limitan el número de compañías aéreas que se han de designar, el de frecuencias a operar, el número de asientos, etc. Los "acuerdos comerciales" que se han de celebrar obligatoriamente entre las compañías aéreas de ambas partes penalizan a las compañías más eficaces de la Comunidad o de terceros países. Se deberá negociar siempre que una nueva compañía desee introducirse en el mercado o en el caso de que las compañías busquen un mayor número de frecuencias o introducir nuevas tarifas. En estos acuerdos no es la demanda ni el interés del consumidor, sino a menudo la situación específica de competitividad, posiblemente débil, de la compañía aérea de una Parte la que decida el número, el tipo y la calidad de la operaciones. Estas prácticas van a menudo contra los intereses de las compañías aéreas de la Comunidad puesto que constituyen un obstáculo para que puedan utilizar plenamente todo su potencial económico a nivel mundial.
31. Cuando se concedan derechos de 5ª Libertad a terceros países se deberán analizar en profundidad las consecuencias que ello pueda ocasionar a otros Estados miembros o a las compañías aéreas. A continuación se ofrece un análisis de las oportunidades de 5ª libertad de que dispone Japón, en el que figuran las oportunidades a disposición de las compañías aéreas japonesas a través de puntos europeos. Es evidente que este hecho afecta a las operaciones actuales y futuras de las compañías europeas en estas rutas.

CUADRO 2 : DERECHOS DE QUINTA LIBERTAD PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS JAPONESAS EN LA CE(*)

<u>Con arreglo al acuerdo bilateral entre Japón y</u>	<u>Derechos concedidos</u>
R.U. (Londres)	París, Copenhague y tres puntos no especificados
Francia (París)	Londres, puntos en Alemania, Escandinavia, Amsterdam y un punto no especificado
Alemania (Frankfurt) (Düsseldorf)	París, Amsterdam y 3 puntos no especificados
Dinamarca (Copenhague)	Londres, París, Frankfurt Düsseldorf, Amsterdam, Roma, Madrid
Países Bajos (Amsterdam)	Londres, París, puntos en Alemania, Copenhague, Roma, Madrid
Italia (Roma)	3 puntos no especificados
España (Madrid)	Londres, París, Frankfurt Copenhague, Amsterdam, Roma

(*) Situación en 1991.

32. Numerosas compañías aéreas de la Comunidad poseen redes relativamente pequeñas. Para que puedan competir y ofrecer los servicios exigidos por los clientes, necesitan una infraestructura eficaz de transferencias entre líneas aéreas. Gracias a ello pueden emitir billetes a destinos a los que no vuela la compañía y ofrecer a los pasajeros la oportunidad de cambiar de ruta o cambiar de vuelo sin costes adicionales. Por consiguiente, se deberá mantener el sistema actual de transferencias entre líneas dentro de las limitaciones establecidas por las normas de competencia.
33. Una política comunitaria para las relaciones con terceros países debería tener en cuenta los intereses de todas las compañías comunitarias. En principio, esto quiere decir que, siempre que sea posible desde el punto de vista comercial, se deberá permitir que puedan operar todas las compañías aéreas de la Comunidad interesadas. Se deberá evitar el establecimiento de limitaciones indebidas por lo que se refiere a rutas, capacidad, designación y tarifas y, en aquellos casos en los que se haya de realizar una selección, se deberán utilizar procedimientos que no discriminen. (Véanse los apartados 43-47 y 65-71).

B. Interés de los usuarios del transporte aéreo

34. Por lo general, los usuarios del transporte aéreo aspiran a unos servicios seguros y fiables, de gran calidad, con la frecuencia deseada y a precios razonables, que tengan como punto de partida un aeropuerto situado cerca de donde viven y como punto de destino, un aeropuerto próximo al punto a donde se dirigen. Normalmente, no les interesa tanto si la compañía aérea que ofrece el servicio está establecida en su propio país, siempre y cuando satisfaga sus necesidades. Los intereses de los usuarios se satisfacen mejor en un entorno razonablemente liberal y competitivo con salvaguardias que garanticen el funcionamiento adecuado del mercado. Las líneas aéreas deberán gozar de la flexibilidad necesaria para responder a los cambios que se produzcan en la demanda y no deberán ser obstaculizadas por normas destinadas a proteger a aquéllas compañías aéreas menos competitivas. Concretamente, los pasajeros de la clase "business" han hecho hincapié en que las transferencias entre líneas son de vital importancia.

C. Interés de los aeropuertos (regiones)

35. El desarrollo económico de una región depende a menudo del acceso al transporte aéreo. Numerosas regiones y sus aeropuertos consideran que tradicionalmente los intereses de las compañías aéreas y en especial de las "compañías nacionales" han dominado las negociaciones sobre derechos de tráfico. Ello ha llevado a una situación en la que el tráfico se ha concentrado en un número relativamente reducido de puntos de entrada/salida con los consiguientes problemas ambientales y de congestión en esos aeropuertos y regiones, mientras que otras regiones carecen de unas conexiones aéreas adecuadas. Por lo tanto, las regiones y los aeropuertos buscan una política más liberal de acceso al mercado que ofrezca mayores oportunidades directamente a los aeropuertos regionales. Esto no quiere decir que se deberá hacer caso omiso de las diferencias de fuerza en el mercado entre compañías aéreas puesto que a largo plazo podría ir en detrimento de los intereses de los viajeros y los aeropuertos. Todas las partes abogan por una política equilibrada y liberal.

Requisitos del Mercado Único y ejecución de los principios del Tratado

36. Uno de los principios fundamentales del Mercado Único ha de ser que los Estados miembros no deberán actuar deliberada o involuntariamente contra los intereses de la Comunidad o de los demás Estados miembros. Es importante señalar que las negociaciones llevadas a cabo por un Estado miembro afectarán casi siempre a los intereses de uno o más de los demás socios comunitarios. Es posible que el hecho de que una compañía aérea cuente con oportunidades adicionales influya directamente en el mercado y, por consiguiente, en las oportunidades de las compañías aéreas de otros Estados miembros que operen en el mismo mercado o en mercados vecinos. La ejecución de este principio básico de que los Estados miembros no deberán perjudicarse entre sí, exige una coordinación minuciosa a nivel comunitario con el fin de identificar y buscar el equilibrio entre los diferentes intereses en juego.

Normas de competencia

37. Cualquier política comunitaria deberá incluir los aspectos externos de las normas de competencia. Hasta ahora, no se ha permitido a la Comisión ejecutar la política de competencia de la Comunidad por lo que respecta a rutas con destino a y procedentes de terceros países⁽¹⁾.

Ciertas formas de cooperación entre las compañías aéreas podrían restringir la competencia, aunque a cambio podrían beneficiar considerablemente tanto a las propias compañías, como a los usuarios. Este hecho ha llevado a la Comisión a otorgar una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 85(3) del Tratado por lo que se refiere, por ejemplo, a coordinación de horarios, operaciones conjuntas, coordinación de tarifas, asignación de periodos horarios y sistemas conjuntos de reserva informatizada en el transporte intracomunitario de conformidad con las condiciones establecidas en los reglamentos aplicables. No obstante, la Comisión no está en condiciones de ofrecer una exención de estas prácticas por lo que se refiere al transporte a terceros países. Prácticas que se aplican en todo el mundo, como la coordinación de tarifas y la asignación de periodos horarios de la IATA, pueden ser contestadas con arreglo a las normas de competencia de la CEE. Los Estados miembros que aprueben tarifas que surjan de la coordinación de las mismas también violan sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del Tratado CEE. Del mismo modo, la Comisión no puede otorgar exenciones con arreglo al artículo 85(3) para las operaciones conjuntas, los acuerdos sobre ingresos, coordinación de horarios, etc. que entran dentro del marco del artículo 85.

Como consecuencia de lo anterior, se necesita urgentemente la aplicación correcta de las normas de competencia al transporte aéreo a terceros países. La Comisión ha presentado propuestas para que se le concedan los poderes normales de investigación, exención de la cooperación eficaz y finalización de infracciones que posee en otros ámbitos. Se solicita al Consejo que analice con urgencia estas propuestas. Con el fin de eliminar la incertidumbre jurídica y la aplicación de las normas de competencia, la Comisión no

(1) Tribunal de Justicia, Sentencia de 11 de abril de 1989 en el asunto 66/86 (Ahmed Saeed).

tendrá otra alternativa, ante la falta de verdaderos poderes de aplicación, que utilizar sus poderes marginales que le confiere el artículo 89 del Tratado CEE.

- Cláusulas de nacionalidad y propiedad

38. Una cuestión que también requiere atención es la de las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos bilaterales. En el apartado 15 ya se ha indicado que la mayoría de los acuerdos bilaterales incluyen cláusulas de designación discriminatorias.
39. La Comisión ya ha comunicado a los Estados miembros que se deberán modificar las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos bilaterales con terceros países. No obstante, se ha de reconocer que en las negociaciones concretas es posible que no se acepte fácilmente una solicitud inmediata de modificación o eliminación de las cláusulas de nacionalidad de los ASA actuales. Ante estos problemas, se habrá de decidir el método tras realizar consultas en profundidad.
40. Con el fin de introducir de forma armoniosa y gradual el nuevo marco jurídico, será necesario que se adopte un enfoque transitorio aceptable similar al artículo 234 del Tratado por el que la Comisión y los Estados miembros toleren temporalmente los acuerdos bilaterales en vigor. No obstante, los Estados miembros tienen la obligación de adoptar todas las medidas oportunas para eliminar las incompatibilidades, tales como las cláusulas de nacionalidad, establecidas en acuerdos con terceros países celebrados antes de la entrada en vigor del Tratado.
41. Puede que sólo sea posible tolerar aquellos acuerdos celebrados después de 1958 cuando los Estados miembros acordaron un procedimiento de consulta y autorización por el que se adoptaban, caso por caso, las medidas oportunas para remediar esta situación, ya fuese de forma individual o mediante la adopción de una actitud común. La Comisión reconoce que es probable que sea imposible introducir las modificaciones necesarias a las cláusulas de nacionalidad y a las demás disposiciones contrarias al derecho comunitario en condiciones razonables. Durante un periodo razonable de tiempo, la Comisión considerará que la existencia de tales casos es inevitable en un periodo transitorio.
42. Por lo que se refiere a los futuros acuerdos, es posible que sea necesario ir más allá de las cláusulas de nacionalidad tal como se definen en el apartado 15 y reconsiderar las actuales limitaciones sobre la propiedad. La industria del transporte aéreo se está convirtiendo progresivamente en una actividad global. Por consiguiente, es importante que las compañías aéreas sean capaces de responder de forma adecuada a los desafíos y cambios de competitividad que se producen en el mercado. En una competencia a nivel mundial, puede que no sea suficiente buscar posibilidades de acceso directo al mercado, sino que sería más eficaz invertir en servicios locales de expertos. Se pueden encontrar varios ejemplos de lo que se acaba de indicar. Es probable que se encuentre una mayor disponibilidad de capital riesgo en el exterior que en el mercado local. Por estas razones, podría ser útil que se analizaran las posibilidades de abrirse a estas oportunidades de inversión.

De hecho, aunque la Comunidad ya propuso introducir una mayor flexibilidad en este ámbito en el contexto del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS), desgraciadamente no fue secundada por el número suficiente de países. Los Estados miembros están obligados⁽¹⁾ a conceder licencias únicamente a las compañías aéreas que estén bajo control o sean propiedad de personas de la Comunidad. No obstante, en el mismo artículo del tercer paquete se ha incluido una disposición que prevé expresamente la posibilidad de acuerdos comunitarios a este respecto.

Asignación no discriminatoria de derechos de tráfico

El problema de la asignación no discriminatoria de derechos de tráfico surge cuando el número de compañías comunitarias que han de ser designadas es limitado y hay más líneas aéreas interesadas en explotar la ruta, o en el caso de que la capacidad sea limitada e insuficiente para satisfacer los requisitos de las compañías aéreas comunitarias interesadas.

44. Aún en la actualidad, algunos Estados miembros con más de una compañía aérea establecida en su territorio tienen procedimientos de asignación de derechos adquiridos. Muy pronto, otros Estados miembros y la Comunidad tendrán que elaborar procedimientos no discriminatorios puesto que, con la entrada en vigor del tercer paquete, ya no es posible asignar automáticamente los derechos a la "compañía nacional", sino que se deberán asignar entre las compañías comunitarias.
45. Se ha sugerido que en tales casos se deberían vender las rutas al mejor postor. Esta solución no parece satisfacer los objetivos de una política comunitaria puesto que lleva aparejada un incremento de los costes para las compañías aéreas y, en consecuencia, para los viajeros y aumenta los obstáculos que experimentan las compañías de reciente establecimiento.
46. Otra solución, practicada en la Comunidad en otros sectores económicos, es el establecimiento de un sistema de contingentes. En ese caso las nuevas rutas se asignarían a las compañías aéreas sobre la base de un contingente simple calculado, por ejemplo, a partir de su cuota de mercado actual. Ello conduciría a un sistema rígido que ofrecería a las líneas aéreas que se han establecido más recientemente muy pocas posibilidades de hacerse con una cuota de mercado razonable e iría totalmente en contra de la libre prestación de servicios. Parece que la mejor solución consistiría en un procedimiento cualitativo de selección puesto que permite al organismo decisorio tener en cuenta una serie de criterios y permite la flexibilidad necesaria para analizar las ventajas de cada opción. Requisito fundamental es que se garantice la no discriminación. Este procedimiento se describe con mayor detalle en los apartados 65-71.

(1) Véase la nota (2) de la página 6.

47. Inevitablemente, cualquier procedimiento de selección acarreará problemas para una o varias compañías aéreas. Por lo tanto, los acuerdos bilaterales que se basen en principios liberales serán preferibles siempre que se garantice una competencia leal. No obstante, no cabe duda de que las posibilidades de designación se limitarán en una serie de relaciones bilaterales por lo que se ha de establecer un mecanismo para la asignación de derechos de tráfico.
48. A la hora de plantearse el desarrollo de una política comunitaria, también será importante pasar revista a los intereses de las compañías no comunitarias en la explotación de servicios a Europa. Para cualquier línea aérea que ofrezca servicios internacionales de larga distancia, Europa es un mercado de gran importancia, no sólo en el caso de trayectos de punto a punto, sino también en el contexto de toda su red.
49. El interés de las compañías aéreas de otros hemisferios sería establecerse en Europa y poder utilizar sus propios servicios para transportar viajeros a sus destinos finales o entre las principales ciudades europeas. Como no ha existido una política exterior común en relación con las compañías aéreas de terceros países que operaban en el mercado europeo, estos países han obtenido un número considerable de derechos de quinta libertad mediante negociaciones bilaterales a nivel nacional. Como consecuencia de ello, pueden transportar a sus propios pasajeros entre puntos de Europa y al mismo tiempo competir con las compañías aéreas europeas por otros pasajeros en estas rutas. Muchas de estas compañías también han obtenido derechos de parada-estancia con cambio de medición que les permite utilizar aviones más eficaces en rutas más pequeñas combinando dos destinos. Algunas compañías aéreas de terceros países han conseguido desarrollar redes radiales en la Comunidad sin que desgraciadamente haya existido en ocasiones la adecuada reciprocidad. Ésta es una de las razones por las que la Comisión siempre ha hecho hincapié en el aspecto de la quinta libertad de las negociaciones bilaterales (véase el apartado 31).

III. ESTABLECIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS

Responsabilidad de las negociaciones

50. Sobre la base del Tratado y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la Comunidad tiene, en cualquier caso, competencias exclusivas para celebrar acuerdos bilaterales de servicios aéreos que se ocupen de cuestiones tales como el acceso al mercado, la capacidad, las tarifas y otras cuestiones relacionadas con las anteriores.
51. En 1990, la Comisión presentó al Consejo una propuesta sobre un procedimiento viable que se ocupe de las relaciones en el sector del transporte aéreo con terceros países. Esta propuesta se basa en la Decisión 69/494/CEE del Consejo y, en lo relativo al transporte aéreo, la sustituiría. Esta Decisión establece un procedimiento de notificación y consulta a nivel comunitario y regula las negociaciones comunitarias. La Decisión 69/494/CEE será de aplicación en tanto en cuanto no sea sustituida por una Decisión relativa a las relaciones exteriores en el sector del transporte aéreo. Mediante las cartas de 1/3/90 y 2/7/90, se recordó a los Estados miembros sus obligaciones en el marco de la normativa comunitaria.
52. Los Estados miembros no han cumplido los procedimientos establecidos en la Decisión 69/494/CEE. Se han celebrado varios acuerdos bilaterales, en los que también se incluían derechos de quinta libertad, o se han modificado en su totalidad acuerdos ya existentes sin que se haya recurrido al procedimiento de consulta o coordinación a nivel comunitario. Hasta el momento, la Comisión se ha abstenido de iniciar procedimientos de infracción con el fin de que se iniciase una fase de discusión abierta sobre la elaboración de común acuerdo de un enfoque sobre las relaciones con terceros países en el sector del transporte aéreo. No obstante, en caso de que no se pueda avanzar en este ámbito, a finales de 1992 la Comisión se verá obligada a asumir sus responsabilidades sin mayor demora.
53. El punto de partida para la elaboración de procedimientos transitorios lo deberá constituir el hecho de que a priori la Comunidad es responsable de la formulación de una política sobre las relaciones exteriores en el sector del transporte aéreo, por lo no podrán realizarse negociaciones con terceros países sobre estas cuestiones sin la participación de la Comunidad. No obstante, la Comisión reconoce que, en determinadas circunstancias en el contexto de la política desarrollada por la Comunidad y habiendo considerado la compatibilidad con la normativa comunitaria, se pueden obtener resultados satisfactorios en muchos casos durante un periodo transitorio si el Consejo autoriza a los Estados miembros para negociar acuerdos bilaterales con terceros países.

54. A la luz de las consideraciones expuestas en el Capítulo II y en los apartados anteriores, se deberá establecer un marco aceptable que se ajuste a los requisitos del Tratado. En dicho marco, la Comunidad deberá en principio asumir la responsabilidad de negociar todos los acuerdos, si bien, en una serie de ocasiones, deberá autorizar al Estado miembro de que se trate para que lleve a cabo el proceso de negociación siempre que lo realice de forma coordinada con la Comunidad para tener en cuenta los intereses de los demás Estados miembros y de la Comunidad en su conjunto. En este contexto, la Comisión reconoce que se ha de modificar su propuesta de 1990. Por consiguiente, al presente documento se adjunta una propuesta de modificación. Los procedimientos que se proponen permiten:

- negociaciones comunitarias o
- negociaciones de cada uno de los Estados miembros.

Estos procedimientos se describen en profundidad en el Anexo II. La cuestión principal consiste en determinar en qué hechos se ha de apoyar la Comisión para proponer y el Consejo para decidir la opción que pueda aportar el mejor resultado posible.

55. Las negociaciones se llevarán a cabo a nivel comunitario o el Consejo podrá autorizar a un Estado miembro para entablar negociaciones, analizando cada caso. Algunos factores que habrá que tener en cuenta son si el tercer país solicita una negociación comunitaria, si se plantean problemas especiales de interés comunitario (CRS, propiedad extranjera, tarifas, normas de competencia, etc) o si se dan otros factores de importancia. Estas situaciones se deberán tratar con pragmatismo.

56. Un marco que incluya la posibilidad de que los Estados miembros negocien individualmente deberá evitar cualquier incertidumbre jurídica por lo que respecta a los derechos en vigor y a la asignación de responsabilidad en la Comunidad. Aún en la actualidad muchos terceros países temen que la creación del mercado interior afecte a sus derechos de tráfico a, de y en el interior de la Comunidad y de los Estados miembros. Es importante que el ejercicio de la competencia comunitaria, ya sea por la Comunidad, ya sea por los Estados miembros, garantice la estabilidad del sistema normativo internacional. Por consiguiente, será necesario crear un marco claro y sin ambigüedades para todas las relaciones con terceros países en el sector de la aviación que entre en vigor en enero de 1993. La Comunidad respetará los acuerdos celebrados entre los Estados miembros y terceros países antes de esa fecha, siempre que cumplan las exigencias de la política comunitaria.

Negociaciones a nivel comunitario

57. Se pueden indicar varias áreas en las que la Comunidad deberá asumir sus responsabilidades sin demora.

- a. La Comunidad deberá actuar en aquellas situaciones en las que las negociaciones a nivel comunitario ofrecerían unos resultados económicos más positivos que las realizadas por los propios Estados miembros.

Ni que decir tiene que aunque será difícil realizar juicios de valor a priori, indicadores tales como la fortaleza del socio en la negociación, el equilibrio actual de derechos de tráfico, la magnitud del mercado y las relaciones comerciales globales de la Comunidad con dicho socio, pueden ser utilizados para el análisis. A este respecto, el hecho de que algunos Estados miembros, para obtener un beneficio para sus compañías aéreas, por pequeño que sea, negocien derechos de tráfico que afecten directamente a la competitividad de otras compañías aéreas comunitarias constituye un argumento a favor de que se negocie a nivel comunitario. Posiblemente, los Estados Unidos y Japón son los ejemplos principales de terceros países que se incluyen en esta categoría.

- b. Se deberán tomar medidas a nivel comunitario en caso de que la insistencia en que se acepten principios comunitarios tales como el de no discriminación por razones de nacionalidad sitúen a un determinado Estado miembro en una situación inaceptable.
- c. En la actualidad, la Comunidad está estrechando sus vínculos con países de Europa Oriental. Para el desarrollo de estas relaciones es importante que se cree un sistema eficaz de transporte aéreo que pueda hacer frente al incremento previsto de la demanda en el mercado. Para garantizar un equilibrio justo de oportunidades en el mercado europeo de transporte aéreo y evitar que se ahonden las diferencias ya existentes entre la Comunidad y el resto de Europa, que limitan las posibilidades de las compañías aéreas de desarrollar el mercado europeo, se deberá buscar un marco normativo común para todo el continente. La ampliación del marco normativo de la Comunidad que se ha establecido con los países de la AELC se deberá considerar como continuación de los acuerdos de asociación con estos países de Europa Oriental.
- d. Por lo que se refiere a los Estados surgidos de la Unión Soviética y Eslovenia, Croacia y Bosnia-Herzegovina, la Comunidad intenta lograr una relación más estrecha. El hecho de que en muchos casos se hayan de celebrar nuevos acuerdos bilaterales de transporte aéreo con estos países ofrece una oportunidad única de basar la relación en un acuerdo a nivel comunitario que respete la normativa de la Comunidad y tenga en cuenta las circunstancias específicas que existen.

- e. El transporte aéreo se está convirtiendo progresivamente en una actividad global. Por consiguiente, tanto en interés de las compañías aéreas como de los consumidores se deberán reconsiderar los principios del marco normativo mundial en el sector del transporte aéreo. La Comunidad tiene el peso específico necesario para desempeñar el papel de líder en la negociación de acuerdos multilaterales de liberalización, posiblemente entre grupos de países.
- f. Se están formando bloques comerciales no sólo en Europa, sino también en todo el mundo. En los casos en los que los terceros países negocien en bloque, del mismo modo deberá actuar la Comunidad.
- g. Aún cuando se ha de tener debidamente en cuenta el papel, la función y la estructura de las organizaciones internacionales actuales y el papel de los Estados miembros en ellas, la Comunidad, representada por la Comisión, tendrá que asumir progresivamente sus responsabilidades en la OACI, la ECAC, etc. con el fin de garantizar la coordinación comunitaria, expresar posiciones comunes y defender los intereses comunitarios en su conjunto.

Negociaciones a nivel de los Estados miembros

- 58. En otros casos, en los que no haya autorizado a los Estados miembros para negociar, será necesario que exista una coordinación para que se tengan en cuenta los intereses de los Estados miembros y de la Comunidad en su conjunto y se dé un equilibrio con los intereses del Estado miembro autorizado para negociar.
Por consiguiente, al autorizar a un Estado miembro para negociar, el Consejo elaborará, cuando proceda, directrices de negociación para que el Estado miembro de que se trate actúe de conformidad con la normativa y la política comunitarias. La Comisión deberá poder asistir. Cuando haya motivos de inquietud, la Comisión u otro Estado miembro podrán solicitar que se discuta en el Consejo, por ejemplo, en el Comité del Transporte Aéreo como se analiza posteriormente (Apartado 60).
- 59. El resultado de las negociaciones realizadas por un Estado miembro se deberá comunicar a la Comisión en un plazo determinado antes de su firma para que la Comisión compruebe que son conformes con la normativa comunitaria y posibles directivas del Consejo. Los resultados también se comunicarán al Consejo.

Coordinación

- 60. A partir del 1 de enero de 1993, la Comisión deberá asumir su responsabilidad en la negociación con terceros países. Esto significa que a partir de esa fecha, todas las solicitudes de negociación procedentes de Estados miembros o de terceros países se canalizarán a través de la Comunidad. Dado que ello implicará un

aumento considerable de la carga de trabajo de la Comisión y del Consejo, se deberán adoptar las disposiciones oportunas. Para facilitar esta tarea, el Consejo podría plantearse la posibilidad de crear un Comité ad-hoc del Transporte Aéreo para que ayude a la Comisión en el marco de las directrices que pueda adoptar el Consejo a tal efecto. Para garantizar la confidencialidad, la composición de este Comité se podría reducir a un experto y un miembro de apoyo por Estado miembro.

61. Los cometidos del Comité podrían ser los siguientes:

- colaborar con el Consejo en la concepción de la política relativa a las relaciones exteriores de la Comunidad en el sector del transporte aéreo a partir de las propuestas presentadas por la Comisión;
- preparar decisiones del Consejo sobre las propuestas de la Comisión relativas a determinar si una negociación con un tercer país se debería llevar a cabo a nivel comunitario, a nivel de los Estados miembros o ambas cosas;
- preparar decisiones del Consejo sobre la recomendación de directrices de negociación para las negociaciones a nivel comunitario. El Comité deberá también ayudar a la Comisión en el desarrollo de estas negociaciones;
- preparar decisiones y directrices del Consejo, a propuesta de la Comisión, para las negociaciones a nivel de los Estados miembros con el fin de garantizar un enfoque coordinado. Cualquier modificación de estas directrices deberá ser propuesta por la Comisión al Consejo;
- discutir los resultados de las negociaciones y, cuando sea necesario, preparar una decisión del Consejo para aprobar el acuerdo alcanzado.

62. Es evidente que será necesario establecer procedimientos para obtener el asesoramiento de las partes interesadas y en especial de las organizaciones de compañías aéreas, aeropuertos y consumidores. Por consiguiente, será importante que estas organizaciones y especialmente las organizaciones de las compañías aéreas representen realmente al sector.

63. En las negociaciones se garantizará un estrecho contacto de los representantes del sector. Además de los instrumentos de consulta a nivel nacional y comunitario que existen en la actualidad, es posible que sea necesario introducir nuevos mecanismos.

Directrices de negociación

64. Antes de que se pueda negociar a nivel comunitario, es necesario, por lo general, elaborar directrices de negociación que ofrezcan a los negociadores las líneas maestras de actuación, sin que se limite su margen negociador. A tal efecto, el Comité del Transporte Aéreo, a propuesta de la Comisión, que habrá consultado, en caso necesario, a las partes interesadas, deberá sopesar los diferentes intereses de los Estados miembros, de las compañías aéreas, de los aeropuertos, los consumidores, etc. Es el Consejo quien aprueba las directrices de negociación, aunque puede tomar la determinación de autorizar al Comité del Transporte Aéreo para que actúe en su nombre cuando se trate de expedientes detallados de negociación.

El Parlamento deberá participar de la forma oportuna; los procedimientos tendrán que desarrollarse con su concurso, lo que garantiza su contribución manteniendo la confidencialidad.

El procedimiento de asignación

65. El problema de la asignación está estrechamente relacionado con el resultado de las negociaciones. Se plantea, pues, en caso de que el acuerdo limite el número de compañías aéreas que se han de designar o cuando se haya limitado la capacidad o ambas cosas.
66. En el apartado 47, se ha indicado la necesidad de establecer un procedimiento de selección que garantice el trato no discriminatorio de las compañías aéreas en la asignación de derechos de tráfico. Parece que la mejor solución consiste en un sistema de criterios cualitativos que normalmente sólo se debería aplicar a la asignación de derechos adicionales al tiempo que tiene en cuenta la situación actual.
67. En primer lugar se ha de determinar si las propuestas son correctas. Para llevar a cabo esta valoración, las compañías aéreas deberán presentar una información bastante detallada en apoyo de su solicitud que deberá incluir los objetivos a largo plazo de la compañía, previsiones de mercado para la ruta de que se trate, la capacidad técnica para explotar la ruta, etc. Con el fin de garantizar que los datos facilitados por las compañías se ajustan a la realidad y no ofrecen una visión demasiado optimista, se deberán comprobar meticulosamente.

La selección entre propuestas de buena fe se deberá basar en qué compañía puede utilizar de forma óptima los derechos de tráfico con arreglo a una serie de criterios:

- en términos de servicio al público,
- en términos de competencia en el mercado de que se trate,
- en términos de utilización de recursos escasos,
- en términos de política comunitaria establecida,
(p.e. asignación de periodos horarios, obligación de servicio público).

Se ha de reconocer que estos criterios son de carácter general y, por lo tanto, de difícil aplicación. Por consiguiente, dependiendo de la ruta en cuestión, se pueden añadir criterios de selección adicionales para dar cabida a circunstancias especiales (la estrategia del operador, planes de ventas y de promoción, etc.). Podría suceder que se tuviera que retirar una designación en caso de que los resultados de la operación no satisfagan unas expectativas razonables y haya mejores candidatos interesados en la explotación de la ruta.

68. Es evidente que no todas las consideraciones que intervienen en el análisis relativo a la asignación inicial de derechos de tráfico son cuantificables y objetivas. Por lo tanto, será necesario que los procedimientos de decisión no discriminen, sean transparentes y que se establezca un procedimiento de apelación eficaz y fácil de aplicar.
69. Esto significa que, en el caso de que un Estado miembro haya negociado el acuerdo, las decisiones de asignación de derechos deberán ser adoptadas por la autoridad competente de dicho Estado. Es necesario que se cree un procedimiento de apelación adecuado y rápido.
70. Cuando el acuerdo haya sido negociado por la Comunidad, la asignación de derechos de tráfico requerirá un procedimiento específico a nivel comunitario. Serán de aplicación las disposiciones del Tratado sobre la asignación de las tareas de ejecución establecidas en el artículo 145 del mismo. En consecuencia, las decisiones se adoptarán de conformidad con las disposiciones establecidas en la Decisión nº 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987 ("procedimiento II"). En esta tarea la Comisión contará con la colaboración de un Comité ("Comité de Gestión del Transporte Aéreo"), compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por la Comisión. En este Comité los votos de los Estados miembros se ponderarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 148(2) del Tratado. En su decisión, la Comisión ha de buscar un equilibrio con los conflictos económicos potenciales de tal forma que se garantice la neutralidad y la compatibilidad con las exigencias del Mercado Único.
71. Los procedimientos generales que figuran a continuación se deberán aplicar tanto en el caso de que sea un Estado miembro el que lleve a cabo la asignación, como cuando se trate de la Comisión:
 - se ha de publicar un anuncio de manifestación de interés en el Diario Oficial;
 - las partes han de presentar ofertas por escrito;
 - estas ofertas podrán ser difundidas públicamente, salvo por lo que respecta a la información confidencial;
 - se deberá organizar una audiencia pública en la que las partes puedan exponer sus argumentos;
 - se deberá publicar la decisión junto con las razones y consideraciones que la han motivado.

Continuidad

73. La Comisión tiene la intención de adoptar las medidas necesarias para contar con una dotación de personal suficiente (incluidos los expertos nacionales) que se ocupe de las relaciones exteriores en el sector de la aviación. El concurso de los expertos nacionales garantiza continuidad y coordinación.

Confidencialidad

73. Uno de los aspectos más complicados de los procedimientos que se han de establecer es el de la necesaria confidencialidad de las directrices de negociación. Estas directrices serán elaboradas por la Comisión en estrecha colaboración con las partes interesadas y los Estados miembros. Hasta ahora la experiencia ha demostrado que sólo se podrán mantener en secreto los mandatos si sus pormenores sólo los conoce un grupo muy reducido de personas. Es necesario que el Consejo apruebe directrices generales de negociación puesto que los expedientes pormenorizados de negociación sólo deberán ser tratados en el Comité del Transporte Aéreo, en el que se puede salvaguardar la confidencialidad.

Documentación

74. Para que la Comisión pueda llevar a cabo sus obligaciones, será necesario que se cree un banco de datos en el que se almacenen todos los ASA, sus anexos y todos los memorándum de acuerdo, canjes de notas, etc. celebrados entre los Estados miembros y terceros países. Cuando proceda, esta información será confidencial y a ella sólo podrá acceder la Comisión y los miembros del Comité del Transporte Aéreo.
- Junto con la industria y los Estados miembros, la Comisión tendrá que crear datos estadísticos relacionados con los servicios aéreos a, de y en la Comunidad, sobre tráfico, horarios y rendimiento para preparar y facilitar las decisiones a nivel de las negociaciones y de las directrices de negociación. Será indispensable que los Estados miembros contribuyan a la realización de este banco de datos.

IV. DECISIONES

75 Por consiguiente, se solicita al Consejo que:

- respalde los elementos básicos de esta comunicación y la elaboración de procedimientos con arreglo a la misma, incluida la creación de un Comité del Transporte Aéreo que constituya un foro de coordinación y decisión.
- apruebe la propuesta de Decisión del Consejo relativa a un procedimiento de consulta y autorización de los acuerdos referentes a las relaciones comerciales en el sector de la aviación entre Estados miembros y terceros países (COM (90) 17 final de 23 de febrero de 1990, modificada por la propuesta que figura en el Anexo I.
- apruebe la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a la aplicación del artículo 85(3) del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (COM(89) 417 final - D.O. C248 de 29.9.1989).
- apruebe la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3975/87, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establece el procedimiento para la aplicación de las normas de competencia a las empresas del sector del transporte aéreo (COM (89) 417 final - D.O. C248 de 29.9.1989).

Anexo I

Propuesta de la Comisión

Propuesta de
DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a un procedimiento de
consulta y autorización de los
acuerdos referentes a las
relaciones comerciales en el
sector de la aviación entre
Estados miembros y terceros países

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la
Comunidad Económica Europea y, en
particular, su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando que la Decisión 69/494/CEE
del Consejo de 16 de diciembre de 1969,
referente a la progresiva uniformidad de
los acuerdos relativos a las relaciones
comerciales de los Estados miembros con
terceros países y a la negociación de
acuerdos comunitarios⁽¹⁾, prevé un
procedimiento de consulta y autorización
para todos los acuerdos comerciales con
terceros países;

Considerando que es necesario que las
relaciones comerciales con terceros
países en el sector de la aviación civil
estén reguladas por disposiciones
especiales que sustituyan a las
disposiciones de la Decisión 69/494/CEE;

Considerando que las relaciones
comerciales en materia de aviación están
reguladas por acuerdos bilaterales de

(1) DO nº L 326, 29.12.1969, p. 39

Propuesta de la Comisión

por la que se modifica la propuesta
de Decisión del Consejo relativa a un
procedimiento de consulta y autorización
de los acuerdos referentes a las
relaciones comerciales en el sector de
la aviación entre Estados miembros y
terceros países

COM(90) 17 final de 23 de febrero de
1990

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la
Comunidad Económica Europea y, en
particular, su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando que la Decisión 69/494/CEE
del Consejo, de 16 de diciembre de 1969,
referente a la progresiva uniformidad de
los acuerdos relativos a las relaciones
comerciales de los Estados miembros con
terceros países y la negociación de
acuerdos comunitarios⁽¹⁾, prevé un
procedimiento de consulta y autorización
para todos los acuerdos comerciales con
terceros países;

Considerando que es necesario que las
relaciones comerciales con terceros
países en el sector de la aviación civil
estén reguladas por disposiciones
especiales que sustituyan a las
disposiciones de la Decisión 69/494/CEE;

Considerando que las relaciones
comerciales en materia de aviación están
reguladas por acuerdos bilaterales

(1) DO nº L 326, 29.12.1969, p. 39

servicios aéreos, sus anexos y sus enmiendas, y por otros convenios bilaterales o multilaterales que incluyan disposiciones relativas al acceso al mercado, la capacidad, las tarifas o similares;

Considerando que debe establecerse un procedimiento para garantizar que la sustitución de los acuerdos nacionales por acuerdos comunitarios se lleve a cabo de forma progresiva;

Considerando que, si bien todas las negociaciones encaminadas a suscribir nuevos tratados, acuerdos o convenios, o a modificar los ya existentes, han de llevarse a cabo con arreglo a un procedimiento comunitario, es admisible, no obstante, que los acuerdos bilaterales de servicios aéreos en vigor, con sus correspondientes anexos y enmiendas, y cualquier otro convenio comercial, bilateral o multilateral, referente a las relaciones con terceros países en materia de aviación, puedan ser provisionalmente prorrogados, expresa o tácitamente, siempre y cuando su prórroga no obstaculice la aplicación de la política comercial común en materia de aviación;

Considerando que, a fin de determinar si esta última condición se cumple, deben celebrarse consultas previas a nivel comunitario entre los Estados miembros y la Comisión;

Considerando que, no obstante, en aquellos casos excepcionales en los que no sea posible todavía entablar negociaciones comunitarias y en los que una interrupción de la relación basada en los acuerdos pudiera poner en peligro el desarrollo de las relaciones comerciales en materia de aviación con el tercer país de que se trate, en detrimento de la Comunidad y de los

relativas a los servicios aéreos, sus anexos y sus enmiendas, y por otros convenios bilaterales o multilaterales que contienen disposiciones relativas al acceso al mercado, la capacidad, las tarifas o disposiciones afines;

Considerando que debe preverse un marco normativo para las negociaciones con terceros países y un período transitorio;

Considerando que dicho período transitorio debe extenderse más allá del 31 de diciembre de 1992 con objeto de permitir un desarrollo gradual de las negociaciones a nivel comunitario;

Considerando que deben preverse disposiciones transitorias durante un período de 6 años, con la posibilidad de que se prorroguen luego anualmente;

Considerando que es necesario prever una autorización para que sigan en vigor las disposiciones de los acuerdos sobre servicios en el sector del transporte aéreo y sus disposiciones adicionales celebrados antes del 1 de enero de 1993 entre Estados miembros y terceros países, para evitar que se interrumpen sus relaciones comerciales con los terceros países de que se trate; que dicha autorización no exime a los Estados miembros de la obligación de adoptar todas las medidas oportunas para eliminar las incompatibilidades entre tales acuerdos y las disposiciones del Derecho comunitario;

Considerando que la mayoría de las materias reguladas por los acuerdos se regirán en el futuro por acuerdos comunitarios; que las disposiciones de los acuerdos que deben mantenerse en

Estados miembros, deben adoptarse medidas, de carácter temporal y por un período limitado, para que sean los Estados miembros quienes lleven a cabo las negociaciones;

Considerando que, para impedir que obstaculicen la aplicación de la política comercial común en materia de aviación, dichas negociaciones podrán ser celebradas por los Estados miembros, en el marco de unas directrices previamente trazadas con arreglo a un procedimiento comunitario y que abarquen los términos fundamentales del acuerdo objeto de negociación;

vigor no han de constituir un obstáculo para la ejecución de la política exterior común en el sector de la aviación; que es posible que los Estados miembros deban modificar o, en caso necesario, denunciar dichos acuerdos en caso de que la continuación de su vigencia obstaculice la ejecución de la política exterior común en el sector de la aviación;

Considerando que, durante el período transitorio, el Consejo debe tener la posibilidad de autorizar a los Estados miembros para celebrar negociaciones bilaterales con terceros países;

Considerando que, en los casos en que se decida que los Estados miembros pueden celebrar negociaciones con terceros países, el Consejo podrá establecer directrices para tales negociaciones;

Considerando que el artículo 113 del Tratado no sólo prevé el procedimiento de negociación por parte de la Comunidad, sino también la creación de un Comité especial designado por el Consejo para asistir a la Comisión en su tarea;

Considerando que, en los casos en los que la Comunidad negocia con terceros países, los procedimientos para la asignación de los resultados de las negociaciones han de asegurar la neutralidad y compatibilidad con la legislación comunitaria;

Considerando que, antes de celebrar el acuerdo, deben verificarse los resultados de las negociaciones, a fin de garantizar que se ajusten a las conclusiones establecidas conjuntamente,

Considerando que, antes de la firma del acuerdo, deben verificarse los resultados de las negociaciones, a fin de garantizar su conformidad con las conclusiones comunes,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

TÍTULO I

TÍTULO I

**Prórroga expresa o tácita de
acuerdos actualmente en vigor**

**Prórroga expresa o tácita de
acuerdos actualmente en vigor**

Artículo 1

Artículo 1

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión todos aquellos acuerdos bilaterales de servicios aéreos, sus anexos y enmiendas, o cualquier otro convenio comercial, bilateral o multilateral, con terceros países con arreglo al artículo 113 del Tratado, que concierna a las relaciones en materia de aviación, en un plazo máximo de un año a partir de la adopción de la presente Decisión.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión todos aquellos acuerdos bilaterales de servicios aéreos, sus anexos y enmiendas, o cualquier otro convenio comercial, bilateral o multilateral, con terceros países a que se refiere el artículo 113 del Tratado, que concierna a las relaciones en materia de aviación, en un plazo máximo de un año a partir de la adopción de la presente Decisión.

No obstante, los acuerdos o convenios cuya prórroga, expresa o tácita, se proponga, se notificarán a la Comisión, a más tardar, tres meses antes de la fecha de la prórroga expresa o del vencimiento del período durante el que deba anunciarse la finalización del acuerdo o convenio de que se trate.

No obstante, los acuerdos o convenios cuya prórroga, expresa o tácita, se proponga, se notificarán a la Comisión, a más tardar, tres meses antes de la fecha de la prórroga expresa o del vencimiento del período durante el que deba anunciarse la finalización del acuerdo o convenio de que se trate.

La Comisión comunicará a los demás Estados miembros el texto de los acuerdos y convenios notificados en un plazo de dos semanas a partir de la notificación.

La Comisión comunicará a los demás Estados miembros el texto de los acuerdos y convenios notificados en un plazo de dos semanas a partir de la notificación.

Artículo 2

Artículo 2

Una vez recibida la notificación, se celebrarán consultas previas, a petición de un Estado miembro o por iniciativa de

Una vez recibida la notificación, se celebrarán consultas previas, a petición de un Estado miembro o por iniciativa de

la Comisión. La petición de consultas será presentada ante la Comisión por el Estado miembro interesado en un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha en que la Comisión le haya notificado el acuerdo o convenio.

Las consultas comenzarán en un plazo de tres semanas a partir de la fecha en que la Comisión reciba la notificación a que se refiere el párrafo segundo del artículo 1 o la petición de un Estado miembro.

El objetivo principal de las consultas será determinar si debe emprenderse o no la negociación comunitaria y, en este último supuesto, si los acuerdos y convenios que deban prorrogarse, expresa o tácitamente, contienen disposiciones relativas a la política comercial común en materia de aviación, según lo dispuesto en el artículo 113. En tal caso, se dilucidará si las disposiciones pueden constituir un obstáculo a dicha política. Las consultas se referirán asimismo a todos los instrumentos en vigor entre los otros Estados miembros y el tercer país de que se trate.

Artículo 3

Si la Comisión determina, una vez celebradas las consultas o por iniciativa propia, que, aun cuando ciertas disposiciones de los instrumentos que deben prorrogarse, tácita o expresamente, entran dentro del ámbito de aplicación de la política comercial común en materia de aviación, según lo dispuesto en el artículo 113, dichas disposiciones no constituirán, durante el período de prórroga propuesto, un obstáculo para la aplicación de la política comercial común en materia de aviación, podrá

la Comisión. La petición de consultas será presentada ante la Comisión por el Estado miembro interesado en un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha en que la Comisión le haya notificado el acuerdo o convenio.

Las consultas comenzarán en un plazo de tres semanas a partir de la fecha en que la Comisión reciba la notificación a que se refiere el párrafo segundo del artículo 1 o la petición de un Estado miembro.

El objetivo principal de las consultas será determinar si debe emprenderse o no la negociación comunitaria y, en este último supuesto, si los acuerdos y convenios que deban prorrogarse, expresa o tácitamente, contienen disposiciones relativas a la política comercial común en materia de aviación. En tal caso, se dilucidará si las disposiciones pueden constituir un obstáculo a dicha política. Las consultas se referirán asimismo a todos los instrumentos en vigor entre los otros Estados miembros y el tercer país de que se trate.

Artículo 3

Si la Comisión determina, una vez celebradas las consultas o por iniciativa propia, que, aun cuando ciertas disposiciones de los instrumentos que deben prorrogarse, tácita o expresamente, entran en el ámbito de aplicación de la política comercial común en materia de aviación, dichas disposiciones no constituirán, durante el período de prórroga propuesto, un obstáculo para la aplicación de la política comercial común en materia de aviación, podrá autorizar a los Estados miembros para

podrá autorizar a los Estados miembros a prorrogar tácita o expresamente, por un período que deberá especificarse, las disposiciones en cuestión de los instrumentos objeto de consulta. Este período no podrá ser superior a un año.

Si, no obstante, los instrumentos en cuestión contienen una cláusula de reserva comunitaria o una cláusula que prevea una denuncia anual, la Comisión podrá autorizar su prórroga, expresa o tácita, durante un período más largo.

Artículo 4

Si la Comisión, una vez celebradas las consultas o por iniciativa propia, determina que las disposiciones del instrumento que debe prorrogarse, expresa o tácitamente, pueden constituir, durante el período de prórroga propuesto, un obstáculo para la aplicación de la política comercial común en materia de aviación, debido especialmente a las divergencias entre las políticas de los Estados miembros, presentará un informe detallado al Consejo. Este informe deberá ir acompañado de las propuestas necesarias y, si procede, de recomendaciones para que se autorice a la Comisión a entablar negociaciones comunitarias con los terceros países de que se trate.

prorrogar tácita o expresamente, por un período que deberá especificarse, las disposiciones en cuestión de los instrumentos objeto de consulta. Este período no podrá ser superior a un año.

Si, no obstante, los instrumentos en cuestión contienen una cláusula de reserva comunitaria o una cláusula que prevea una denuncia anual, la Comisión podrá autorizar su prórroga, expresa o tácita, durante un período más largo.

Artículo 4

Si la Comisión, una vez celebradas las consultas o por iniciativa propia, determina que las disposiciones del instrumento que debe prorrogarse, expresa o tácitamente, pueden constituir, durante el período de prórroga propuesto, un obstáculo para la aplicación de la política comercial común en materia de aviación, debido especialmente a las divergencias entre las políticas de los Estados miembros, presentará un informe detallado al Consejo. Este informe deberá ir acompañado de las propuestas necesarias y, si procede, de recomendaciones para que se autorice a la Comisión para entablar negociaciones comunitarias con los terceros países de que se trate.

Artículo 5

Las disposiciones que regulan las materias que forman parte de la política exterior común en el sector de la aviación, a que se refiere el artículo 113 del Tratado, incluidas en los acuerdos de servicios en el sector del transporte aéreo y en los acuerdos adicionales celebrados antes del 1 de enero de 1993 entre Estados

miembros y terceros países podrán ser mantenidas en vigor por la Comisión hasta el 31 de diciembre de 1998 por lo que respecta a las materias no incluidas en los acuerdos entre la Comunidad y los terceros países de que se trate y en la medida en que sus disposiciones no sean contrarias a la política comunitaria.

En la medida en que dichos acuerdos no sean compatibles con el Tratado, el Estado miembro o los Estados miembros de que se trate adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar las incompatibilidades detectadas. En caso necesario, los Estados miembros se prestarán ayuda mutua, de conformidad con los procedimientos establecidos en la presente Decisión.

TITULO II

Disposiciones transitorias

Artículo 5

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 del Tratado y hasta el 31 de diciembre de 1992, el Consejo, a propuesta de la Comisión y una vez celebradas las consultas previas requeridas, podrá autorizar excepcionalmente negociaciones bilaterales entre Estados miembros y determinados terceros países, en el caso de que no sea todavía posible llevar a cabo negociaciones comunitarias, debido a razones imperiosas de índole administrativa o técnica.

TITULO II

Disposiciones transitorias

Artículo 6

1. Hasta el 31 de diciembre de 1998, el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, tras las consultas previas necesarias, podrá autorizar a los Estados miembros para celebrar negociaciones bilaterales con terceros países en relación con la celebración, modificación y/o aplicación de acuerdos bilaterales de servicios aéreos, sus anexos o cualesquiera otros convenios comerciales bilaterales o multilaterales con terceros países en los casos en que resulte todavía imposible llevar a cabo negociaciones a nivel comunitario. La autorización podrá ir acompañada de directrices y condiciones.

2. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán siempre que, por alguna razón especial, un Estado miembro considere que, a fin de evitar que las relaciones comerciales basadas en acuerdos se vean interrumpidas, deben entablarse negociaciones con algún tercer país.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión, hasta el 31 de diciembre de 1992 podrá autorizar a los Estados miembros a entablar negociaciones bilaterales con terceros países para la modificación y/o aplicación de los Anexos de los acuerdos relativos al ejercicio de los derechos de tráfico, la designación de compañías aéreas, la aprobación de tarifas aéreas y la programación de vuelos.

Artículo 6

La Comisión garantizará la celebración de las consultas dispuestas en el artículo 5, las cuales:

(i) implicarán una coordinación que asegure el correcto funcionamiento y el fortalecimiento del mercado interior, tendrán en cuenta los legítimos intereses de los Estados miembros en cuanto a la salvaguardia y ampliación de sus relaciones comerciales en materia de aviación con terceros países y contribuirán al establecimiento de principios uniformes en la política comercial común de aviación en relación con el país de que se trate;

2. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán siempre que, por alguna razón especial, un Estado miembro considere que, a fin de evitar que las relaciones comerciales basadas en acuerdos se vean interrumpidas, deben entablarse negociaciones con algún tercer país.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión, hasta el 31 de diciembre de 1998 podrá autorizar a los Estados miembros para entablar negociaciones bilaterales con terceros países para la modificación y/o aplicación de los anexos de los acuerdos relativos al ejercicio de los derechos de tráfico, la designación de compañías aéreas, la aprobación de tarifas aéreas y la programación de vuelos.

Artículo 7

La Comisión garantizará la celebración de las consultas de conformidad con el artículo 6, las cuales:

(i) implicarán una coordinación que asegure el correcto funcionamiento y el fortalecimiento del mercado interior, tendrán en cuenta los legítimos intereses de los Estados miembros en cuanto a la salvaguardia y ampliación de sus relaciones comerciales en materia de aviación con terceros países y contribuirán al establecimiento de principios uniformes en la política comercial común de aviación en relación con el país de que se trate;

(ii) se reanudarán durante las negociaciones si así lo exigen los avances registrados en estas últimas, y en particular si el Estado miembro interesado pretende apartarse de las directrices adoptadas durante las consultas;

(iii) darán lugar -en lo relativo a los puntos (i) y (ii)- a conclusiones que servirán a la Comisión o al Estado miembro como directrices durante las negociaciones.

Artículo 7

Al término de las negociaciones, el Estado miembro interesado comunicará a la Comisión los resultados de las mismas e informará acerca de ellas a los demás Estados miembros.

Si en el plazo de cinco días laborables a partir de la fecha de la comunicación a la Comisión, ningún Estado miembro presenta a la Comisión objeción alguna al acuerdo propuesto ni objeta tampoco nada al Estado miembro interesado, la Comisión lo hará saber inmediatamente al Consejo y a los demás Estados miembros, a menos que, por su parte, tenga alguna objeción que formular.

Una vez recibida esta información, se podrá celebrar el acuerdo en cuestión.

En los demás casos, el acuerdo sólo se podrá celebrar previa autorización del Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión.

(ii) se reanudarán durante las negociaciones si así lo exigen los avances registrados en estas últimas, y en particular si el Estado miembro interesado pretende apartarse de las directrices adoptadas durante las consultas;

(iii) darán lugar -en lo relativo a los incisos (i) y (ii)- a conclusiones que servirán para la Comisión o el Estado miembro de directrices durante las negociaciones.

Artículo 8

Al término de las negociaciones, el Estado miembro interesado comunicará a la Comisión los resultados de las mismas e informará acerca de ellas a los demás Estados miembros.

Si, en el plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha de la comunicación a la Comisión, ningún Estado miembro formula ante la Comisión objeción alguna respecto del acuerdo propuesto ni comunica tampoco dicha objeción al Estado miembro interesado, la Comisión informará inmediatamente de ello al Consejo y a los demás Estados miembros, a menos que, por su parte, tenga alguna objeción que formular.

Una vez recibida esta información, se podrá celebrar el acuerdo de que se trate.

En los demás casos, el acuerdo sólo se podrá celebrar previa autorización del Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión.

TÍTULO III

Disposiciones finales

Artículo 8

La información y las consultas previstas en la presente Decisión estarán amparadas por el secreto profesional y, en particular, la Comisión no podrá revelar información proporcionada por un Estado miembro en virtud de la presente Decisión si dicho Estado manifiesta que se trata de información comercial delicada, y salvo a los efectos del artículo 1.

TÍTULO III

Disposiciones finales

Artículo 9

La información y las consultas previstas en la presente Decisión estarán amparadas por el secreto profesional. La Comisión no podrá, en particular, revelar la información suministrada por un Estado miembro en virtud de la presente Decisión si dicho Estado certifica que se trata de información comercial delicada, salvo a los efectos del artículo 1.

Artículo 10

La consulta y coordinación previstas en la presente Decisión se llevarán a cabo en el marco de un Comité especial designado por el Consejo, tal como establece el artículo 113 del Tratado.

Artículo 11

1. Una vez que el Consejo haya concluido un acuerdo entre la Comunidad y (un) tercer(os) país(es) y establecido criterios, en particular, para la asignación de derechos de tráfico, la Comisión adoptará las medidas necesarias para su ejecución.
2. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para la adopción de aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. En el momento de la votación en el seno del Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán en la forma prevista en el citado artículo.

La Comisión adoptará medidas que serán de inmediata aplicación. No obstante, si tales medidas no se ajustan al dictamen emitido por el Comité, la Comisión comunicará inmediatamente dichas medidas al Consejo. En este caso, la Comisión podrá aplazar la aplicación de las medidas que haya decidido durante un período no superior a un mes a partir de la fecha de dicha comunicación.

El Consejo, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente dentro del plazo previsto en el párrafo tercero.

Artículo 9

En la Decisión 69/494/CEE se insertará el siguiente artículo 15 a:

"Artículo 15 a

La presente Decisión no se aplicará a los acuerdos y convenios referentes a los aspectos comerciales en materia de aviación."

Artículo 12

En la Decisión 69/494/CEE se insertará el siguiente artículo 15 a:

"Artículo 15 bis

La presente Decisión no se aplicará a los acuerdos y convenios en materia de aviación."

Artículo 13

A propuesta de la Comisión, el Consejo podrá ampliar los períodos transitorios de los artículos 5 y 6 por uno o más períodos de un año. La propuesta de la Comisión se presentará, a más tardar, seis meses después de la expiración de los períodos transitorios correspondientes.

Artículo 10

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, Por el Consejo

Hecho en Bruselas, Por el Consejo

Anexo II

El procedimiento paso a paso

El procedimiento paso a paso

Fase I Solicitud de negociaciones:

Uno o varios Estados miembros solicitan entablar negociaciones con un tercer país determinado, un grupo de terceros países o la Comunidad decide entablar negociaciones.

Un tercer país o grupo de terceros países solicita entablar negociaciones con un Estado miembro determinado o con la Comunidad en su conjunto.

Acción: Todas estas solicitudes se presentan a la Comisión

Fase II: Preparación de una propuesta

La Comisión considera la solicitud y prepara, después de consultar a las partes interesadas, una propuesta en la que se indica si las negociaciones deberían llevarse a cabo a nivel de los Estados miembros o a nivel comunitario, en cuyo caso también presenta propuestas de directrices de negociación.

Acción: La propuesta se presenta al Consejo para que se examine en el Comité ad hoc del Transporte Aéreo.

Fase III Decisión del Consejo

El Comité del Transporte Aéreo prepara las decisiones del Consejo a partir de la propuesta de la Comisión de autorizar a la Comisión para iniciar negociaciones o a los Estados miembros para que negocien individualmente. De conformidad con los procedimientos habituales el Consejo puede decidir sobre cuestiones no controvertidas como si se tratase de un punto A. En otros casos, el Consejo podrá decidir después de debatir la cuestión.

-Consulta de las partes interesadas.

Las deliberaciones del Comité del Transporte Aéreo serán estrictamente confidenciales. Se mantendrán en secreto las directrices pormenorizadas de negociación.

Acción: Decisión del Consejo

Fase IV Negociaciones

Dependiendo de la decisión, las negociaciones se llevan a cabo a nivel de los Estados miembros o de la Comunidad.

A nivel de los Estados miembros: las negociaciones se llevan a cabo por el Estado miembro; la Comisión puede participar en calidad de observador. El Estado miembro negociará en el marco acordado por el Comité del Transporte Aéreo o el Consejo y estará sujeto a las directrices y condiciones que establezcan estas instituciones.

A nivel comunitario: la Comisión llevará a cabo las negociaciones en el contexto de las directrices de negociación acordadas por el Consejo; se aplicarán los procedimientos normales utilizados en las negociaciones comunitarias; durante las negociaciones se mantendrá un estrecho contacto con representantes del sector.

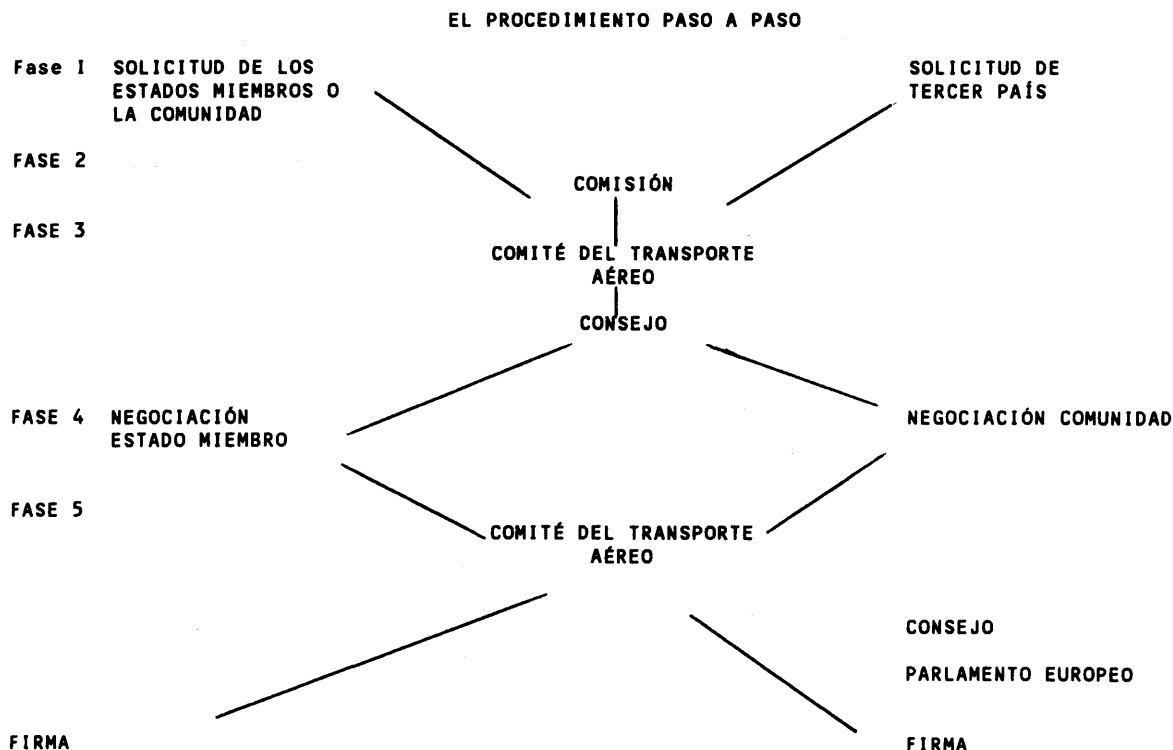
Acción: Después de rubricar el acuerdo, se enviarán los textos al Comité del Transporte Aéreo y a la Comisión.

Fase V Celebración

Los acuerdos negociados a nivel de un Estado miembro podrán ser firmados por dicho Estado miembro dos semanas después de haber sido remitidos al Comité del Transporte Aéreo y la Comisión, a menos que una de estas partes plantee objeciones al resultado de las negociaciones. En ese caso, la cuestión será discutida por el Comité del Transporte Aéreo y, en caso de que no se pueda llegar a un acuerdo, el Consejo deberá adoptar las decisiones oportunas. Este procedimiento se aplica sin perjuicio de las competencias generales de la Comisión.

Después de haber sido tratado en el Comité de Transporte Aéreo, una acuerdo negociado a nivel comunitario deberá ser remitido al Consejo para su celebración.

Acción: Firma del acuerdo



ANEXO III

Cuadros estadísticos - general

TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Europa geográfica:

Incluye todas las rutas internacionales con punto de partida y destino en Europa (incluidas Turquía y la URSS hasta los 55°E), Azores, las Islas Canarias, Madeira y Chipre.

Europa-Norte de África:

Servicios entre Europa y Argelia, Egipto, Libia, Marruecos, Sudán y Túnez.

Europa-Oriente Medio:

Servicios de destino entre Europa y Bahrain, Irán, Irak, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, Arabia Saudí, Siria, Emiratos Árabes Unidos, Yemen y la República Democrática del Yemen.

Atlántico Norte:

Rutas entre Europa y Canadá/Estados Unidos.

Restante tráfico de larga distancia excepto Atlántico Norte:

La suma del Atlántico medio y sur, África subsahariana, Lejano Oriente/Australasia y otras rutas.

Total internacional:

La suma de tráfico internacional de media y corta distancia y total de larga distancia.

Interior:

Rutas con punto de partida y destino en el interior de las fronteras naturales (área metropolitana) del país de registro de las compañías aéreas que han ofrecido documentación. Las rutas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las rutas entre dos de estos territorios.

Pasajeros de pago:

Todos los pasajeros contabilizados sobre la base de punto a punto, transportados a un 25% o más de la tarifa normal aplicable al viaje.

Pasajeros-kilómetro de pago - RPK:

Un pasajero de pago transportado un kilómetro. Los RPK se contabilizan multiplicando el número de pasajeros de pago por los kilómetros de vuelo.

CUADRO A

TRÁFICO REGULAR INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR REGIÓN - COMPAÑÍAS CE

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>BA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>MEDIA</u>
Cuota de Eur. geográf. en el tráfico total (interior + intern.)	78.2	49.5	43.4	49.3	37.4	50.7	44.6	100	26.0	67.4	48.8	53.4	50.7
Cuota de Eur. geográf. en el tráfico total int.	86.9	62.5	71.5	63.1	77.8	51.0	68.4	100.0	72.6	67.4	87.6	71.9	73.4
Cuota del tráfico del Atl. Norte en el tráfico total int.	13.1	8.8	11.0	19.2	7.3	22.4	15.2	-	9.3	13.6	7.7	12.1	11.6
Cuota del tráfico Europa-Norte África en el tráfico total internacional		-	12.8	4.9	0.4	2.5	2.2	1.7	-	5.1	2.6	0.2	0.5 2.7
Cuota del tráfico Europa-Oriente Medio en el tráfico total inter.	-	2.1	2.4	1.3	0.5	2.1	2.2	-	5.2	1.8	0.6	-	1.5
Cuota del tráfico de larga distancia restante en el tráfico total int.		-	13.7	10.3	16.0	12.0	22.3	12.4	-	7.8	14.6	4.0	15.6 10.7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Cuota del tráfico interior en el tráfico total	10.1	20.9	39.3	21.8	52.0	0.7	36.0	-	64.1	-	44.3	25.7	26.3
Cuota del tráfico int. en el tráfico total	89.9	79.1	60.7	78.2	48.0	99.3	64.0	100	35.8	100	55.7	74.3	73.7

FUENTE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, May 1991

NOTA: Es posible que no cuadren los totales puesto que se ofrecen cifras redondeadas

TRÁFICO INTRA-CE Y DEMÁS TRÁF. INT. POR ESTADO MIEMBRO Y POR MERCADO GEOGRÁFICO (Pasajeros - 1990)

	Bélgica	Dinamarca	Francia	Alemania	Grecia	Irlanda	Italia	Luxemburgo	P. Bajos	Portugal	España	RU
Intra-CE (*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	2877818	1157967	3569997	10550407
%	70.8	46.2	54.7	49.7	58.6	95.0	66.3	97.2	59.6	71.5	71.8	53.8
AELC	331973	1056897	1076163	1874924	190331	-	519945	-	537926	154929	375749	1944913
%	12.0	35.7	9.1	15.0	9.1	-	7.6	-	11.9	9.6	7.6	9.9
Europa (excepto CE & AELC)	71277	148297	528793	828407	256910	-	214987	-	211315	-	15025	630654
%	2.6	5.0	4.5	6.6	12.3	-	3.2	-	4.4	-	0.3	3.2
Total % Europa	85.4	86.9	68.3	71.3	80.0	95.0	77.1	97.2	75.9	81.1	79.7	66.9
Atlántico Norte	302990	198270	1406094	1932321	163242	91531	715253	-	605679	170483	394686	4158345
%	11.0	6.7	11.8	15.5	7.8	5.0	10.5	-	12.5	10.5	7.9	21.2
América del Sur	-	24603	226659	166356	-	-	157493	-	63087	123063	454760	120044
%	-	0.8	1.9	1.3	-	-	2.3	-	1.3	7.6	9.1	0.6
Oriente Medio & África	86360	11526	1484454	466555	146119	-	418519	345	126957	11586	99985	652724
%	3.1	0.4	12.5	3.7	7.0	-	6.1	2.8	2.6	0.7	2.0	3.3
Lejano Orien.	16810	153733	657751	962934	63043	-	233365	-	390526	-	60174	1329369
%	0.6	5.2	5.5	7.7	3.0	-	3.4	-	8.1	-	1.2	6.7
N. Zelanda & Australia	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0.5	2.1	-	0.5	-	0.4	-	-	1.2
Total	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406

* Es posible que no cuadren los totales puesto que se ofrecen cifras redondeadas

Fuente : OACI Resumen Estadístico N° 384

(*) Con exclusión del tráfico interior

CUADRO C

TRÁFICO INTERNACIONAL (CON EXCLUSIÓN DEL TRÁFICO INTRA-CE) POR ESTADO MIEMBRO Y POR MERCADO GEOGRÁFICO (1990)

	Bélgica	Dinamarca	Francia	Alemania	Grecia	Irlanda	Italia	Luxemburgo	Países Bajos	Portugal	España	RU
Europa (salvo CE & AELC) %	8.8	9.3	9.8	13.2	29.8	-	9.4	-	10.8	-	1.1	7.0
AELC %	41.0	66.3	20.0	29.8	22.0	-	22.6	-	27.5	33.7	26.8	21.4
Atlántico Norte %	37.4	12.4	26.1	30.7	18.9	100	31.1	-	31.0	37.1	28.2	45.9
América del Sur %	-	1.5	4.2	2.7	-	-	6.8	-	3.2	26.8	32.5	1.3
Oriente Medio %	10.7	0.7	27.6	7.4	16.9	-	18.2	100	6.5	2.5	7.1	7.2
Lejano Orien. %	2.1	9.7	12.2	15.3	7.3	-	10.2	-	20.0	-	4.3	14.7
Australia & Nueva Zelanda %	-	-	-	0.9	5.1	-	1.6	-	0.9	-	-	2.6

* Es posible que no cuadren los totales puesto que se ofrecen cifras redondeadas

Fuente : OACI Resumen estadístico n° 384

Cuadro D

Datos históricos y previsiones para el futuro de las tasas de crecimiento en los viajes europeos de larga distancia por región de destino, 1980-2000 (% anual; a partir de las llegadas)

Región de destino	1980-1985	1985-1989	1989-2000
América del Norte	- 2.7	17.9	9.8
Caribe	- 2.3	21.5	8.1
América Central/del Sur	4.4	5.5	3.1
África (excepto el Norte)	5.7	5.1	5.6
Asia del Sur/Océano Índico	1.2	9.5	7.0
Sudeste asiático	1.9	20.0	9.7
Lejano Oriente/Pacífico	8.5	7.3	7.2
Australia/Nueva Zelanda	4.9	14.9	8.1
Total	1.4	13.5	8.3

Fuente : Economic Intelligence Unit

CUADRO E

TRÁFICO REGULAR INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR REGIÓN - COMPAÑÍA CE (basado en RPK)
(pas.-km. de pago)

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>BA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>MEDIA</u>
Cuota de Eur. geográf. en el tráfico total (interior + intern.)	41.3	16.6	25.3	15.3	29.8	10.4	18.6	100	34.7	21.8	34.9	35.8	32.0
Cuota de Eur. geográf. en el tráfico total int.	42.0	21.0	28.2	16.3	38.0	10.4	20.0	100.0	40.8	21.8	43.6	40.3	35.2
Cuota del tráfico del Atl. Norte en el tráfico total int.	58.0	25.5	32.1	39.0	20.4	39.8	38.2	-	24.6	34.7	33.5	23.2	30.8
Cuota del tráfico Europa-Norte África en el tráfico total internacional	-	8.0	2.8	0.5	1.2	1.6	1.4	-	1.7	2.1	0.3	0.1	1.6
Cuota del tráfico Europa-Oriente Medio en el tráfico total inter.	-	3.3	2.4	1.8	0.7	2.0	2.7	-	3.1	2.3	1.1	-	1.6
Cuota del tráfico de larga distancia restante en el tráfico total int.	-	42.2	34.5	42.5	39.7	46.2	37.7	-	29.7	39.0	21.5	36.4	30.8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Cuota del tráfico interior en el tráfico total	1.7	20.8	10.4	5.9	21.6	0.02	6.8	-	15.1	-	19.8	11.2	9.4
Cuota del tráfico int. en el tráfico total	98.3	79.2	89.6	94.1	78.4	99.9	93.2	100	84.9	100	80.2	88.8	90.6

Anexo IV

El mercado CE/EE.UU - Resumen estadístico

El Mercado CE/Estados Unidos

1. Rutas

Al 1 de agosto de 1991, el número total de rutas diferentes en el Atlántico Norte entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea era de 278 (incluidas 122 combinaciones entre ciudades efectuadas con el mismo número de vuelo directo publicado aunque con cambio de aeronave en un punto intermedio). (Véase el Cuadro A)

En el Cuadro B figura el porcentaje compañía por compañía. En resumen, las compañías aéreas de la CE explotan 97 rutas, a pesar de lo cual obtienen buenos resultados por lo que se refiere a explotación y a cuotas de mercado en dichas rutas. En el Cuadro C figura el porcentaje de capacidad transportada de la CE, desglosado por Estados miembros. De 11 Estados miembros de la CE, 5 poseen la cuota mayoritaria de su mercado con los Estados Unidos.

2. Puntos de entrada

Utilizando de nuevo datos de agosto de 1991, existe un desequilibrio en lo conseguido entre la Comunidad y los Estados miembros. En la CE existen 28 puntos de entrada, 27 utilizados por compañías aéreas de la CE y 22 por compañías de los Estados Unidos (véase Cuadro D) y 55 puntos de entrada americanos, 54 de los cuales son utilizados por compañías aéreas americanas y 22 por líneas aéreas de la CE (véase Cuadro E). Por su parte, la AEA ha llevado a cabo un análisis (Cuadro F) que confirma este desequilibrio.

3. Operaciones de quinta libertad

En el Cuadro G figuran los "derechos de quinta libertad" conseguidos por los negociadores norteamericanos para sus compañías aéreas. El 1 de agosto de 1991 existían 20 rutas explotadas por 4 compañías. Además, existían 33 rutas explotadas por compañías norteamericanas a partir de aeropuertos europeos. También se ofrece el análisis de la AEA (Cuadro H).

Agosto 91

COMBINACIONES DE CIUDADES

Amsterdam

Anchorage : JL (Únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Atlanta : DL, KL
Baltimore : KL
Boston : NW
Chicago : KL, RO
Dallas : DL*
Denver : CO*
Houston : CO*, KL
Honolulu : CO*
Los Angeles : KL, TW*, DL*, NW*
Miami : DL*
Minneapolis : KL, NW
New York : PK, PA, TW, KL, CO*, RO, RJ
Orlando : KL, UA*, DL*
San Francisco : DL*
Tampa : DL*
Washington UA*

ATENAS

Atlanta : PA*
Boston : NW
Jacksonville : PA*
Los Angeles : TW*
New York : OA, TW*, PA*
San Francisco : TW*
Washington : PA*

BARCELONA

New York : IB, PA, TW

BERLÍN

Atlanta : DL
Colorado : UA*
Denver : UA*
Miami : PA*
New York : TW, PA, LH
Washington : UA*

(*) Cambio de avión en un punto intermedio

BRUSELAS

Boston : SN
Chicago : SN, AA, UA*
Los Angeles : AA*
Miami : AA*
New York : PA, AA, TW, SN, TK, UA*
Raleigh/Durham : AA*
San Diego : UA*
San Francisco : AA, UA*
Seattle : UA*
Washington TW*

COLONIA

New York : LH

COPENHAGUE

Anchorage : JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Atlanta : DL
Chicago : SK
Detroit : TW*
Los Angeles : SK
Miami : FF
Milwaukee : TW*
New York : FF, TW, SK
Seattle : SK

DUBLIN

Atlanta : DL
Boston : EI
Chicago : DL*, EI
Cincinatti : DL
Dallas : DL*
Los Angeles : DL*
New York : EI
Orlando : DL
San Francisco : DL

DUSSELDORF

Anchorage : JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Chicago : LH, AA (realizada por una aeronave LH)
Los Angeles : LT
Miami : LT, LH
New York : LH
San Francisco : LT

FRANKFURT

Albuquerque : DL*
Atlanta : LH, DL PA*
Austin : DL*
Baltimore : TW, US
Boston : NW, LH
Charlotte : LH, US*
Chicago : UA, AA, LH
Cincinnati : DL
Cleveland : US*, CO*
Dallas : DL, LH, AA
Dayton : US*
Denver : DL*, UA*, CO*
Detroit : NW
EL Paso : DL*
Fort Lauderdale : DL*
Fort Myers : DL*
Houston : DL*, PA*, LH, CO*
Indianapolis : US*
Jacksonville : FI, PA*
Kansas City : DL*
Las Vegas : DL*
Los Angeles : DL*, AA*, UA*, TW*, LH, US*, CO*, NZ
Memphis : DL*
Miami : DL*, LT, PA, LH
Milwaukee : NW*
Minneapolis : NW
Nashville : DL*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, LH, CO, PK
Oklahoma City : DL*
Orlando : DL
Philadelphia : LH, US
Phoenix : DL
Pittsburg : US
Raleigh : US*, DL*
Salt Lake City : DL*
San Antonio : DL*
San Diego : DL*
San Francisco : DL*, LH, AA, TW, UA*, PA, US*, CO*
San Juan : LH
Sarasota : DL*
Seattle : NW
St Louis : TW
Tampa : DL*
Tucson : DL*
Tulsa : DL*
Washington : TW*, UA, PA, LH
W Palm Beach : DL*

GLASGOW

Boston : NW
Chicago : AA
Dallas : AA
Los Angeles : AA*
New York : NW, BA
San Francisco : AA*
San Jose : AA*

HAMBURGO

Atlanta : DL
New York : PA, UA*, LH

LISBOA

Boston : TP
New York : PA, TW, TP

LONDRES

Anchorage : BA, JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Atlanta : DL, BA
Baltimore : TW
Boston : NW, AA, VS, BA
Charlotte : US
Chicago : AA, BA, UA*, CO*
Cincinnati : DL
Cleveland : PA, CO*
Colorado : UA*
Dallas : AA, CO*, BA
Denver : AA*, UA*, CO, DL*
Detroit : PA, NW*, BA
Honolulu : CO
Houston : BA, CO
Kansas City : DL*, TW*
Los Angeles : AA, UA, CO*, BA, NW*, VS, TW, DL*, NZ
Memphis : DL*
Miami : UA*, AA, PA, BA, VS, DL*
Minneapolis : NW
Nashville : AA*, DL*
New Orleans : US*, CO*, DL*
New York : AA, UA, TW*, BA, VS, CO, AI, LY, KU
Norfolk : US*
Orlando : AA*, TW*, US*, PA*, DL*, BA, UA*
Philadelphia : TW, BA
Phoenix : CO*, DL*
Pittsburgh : BA
Portland Ord : CO*
San Antonio : CO*
Raleigh/Dur : US*
St Louis : TW
Salt Lake City : DL*
San Antonio : CO*

LONDRES (continuación)

San Diego : UA*, TW*
San Francisco : AA*, TW, UA, BA, CO*, DL*
San Jose : AA*
San Juan : AA*, BA
Seattle : UA, CO*, BA
Tampa : US*, DL*, PA*, BA, CO*
Washington : UA, CO*, BA

LUXEMBURGO

Baltimore : FI
New York : FI
Orlando : FI

LYON

New York : AF

MADRID

Anchorage : JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Boston : TW*
Chicago : UA*
Dallas : AA
Los Angeles : IB, TW*, AA*
Miami : PA*, AA, IB, AM
New York : PA, TW, IB
San Diego : AA*
San Francisco : AA*
San Juan : IB
Washington : UA, TW*

MANCHESTER

Atlanta : DL
Chicago : AA
Dallas/FTW : AA*, DL*
Los Angeles : DL*
Miami : AA*
Nashville : AA*
New York : AA, BA
Orlando : DL*
Raleigh : AA*
San Juan : AA*

MILÁN

Boston : AZ/US
Chicago : AZ, AA
Dallas : AA*
Los Angeles : TW*, AZ/US
Miami : AZ
Nashville : AA*
New York : PA, TW, AZ
San Francisco : PA*, TW*

MUNICH

Atlanta : DL
Chicago : UA*, TW*, AA, LH
Cincinnati : DL*
Dallas/FTW : DL*
Los Angeles : UA*, DL*
Miami : PA*, LH
New York : UA*, TW*, PA, LT, LH
Orlando : DL*
St Louis : TW*
Seattle : UA*
Tampa : DL*

NIZA

Honolulu : PA*
Los Angeles : PA
New York : PA, AF

PARÍS

Anchorage : AF, JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)
Atlanta : DL, TW*, AA*
Boston : TW, CO*, AF
Chicago : UA, TW*, AA, AF
Cincinnati : DL
Cleveland : CO*
Dallas FTW : AA, DL*
Denver : CO*, DL*
Detroit : NW
Greenville : DL*
Houston : CO*, AF
Jacksonville : TW*
Kansas City : DL*,
Los Angeles : UA*, PA*, AA*, TW, DL*, NW, AF
Memphis : DL*
Miami : PA, UA*, DL*, AA*, AF, AM, QN
Nashville : DL*, AA*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, CO, AA, FF, AF, PK
Phoenix : TW*, DL*
Portland : TW*
Raleigh : AA
San Diego : UA*, AA
San Francisco : TW*, UA*, UT, PA*, DL*, AA*
San Juan : AA*
Salt Lake City : DL*
Seattle : TW*
St Louis : TW
Tampa : DL*
Washington : PA*, CO*, UA, TW, AF

PONTA DELGADA

Boston : TP

ROMA

Anchorage : JL (únicamente tráfico conectado de parada-estancia)

Boston : TW, AZ/US

Chicago : AZ

Los Angeles : TW*, PA*, AZ/US

Miami : AZ, PA*

New York : TW, PA, AZ

St Louis : TW*

San Diego : TW*

San Francisco : TW*

Washington : TW*

SHANNON

Atlanta : DL

Boston : EI

Chicago : DL*, EI

Cincinnati : DL*

Dallas : DL*

Los Angeles : DL*

Miami : SU

New York : EI

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Washington : SU

STUTTGART

Atlanta : PA*, DL

Dallas : DL*

Jacksonville : PA*

Los Angeles : DL*

Miami : DL*

New York : PA*

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Tampa : DL*

TERCEIRA

Boston : TP

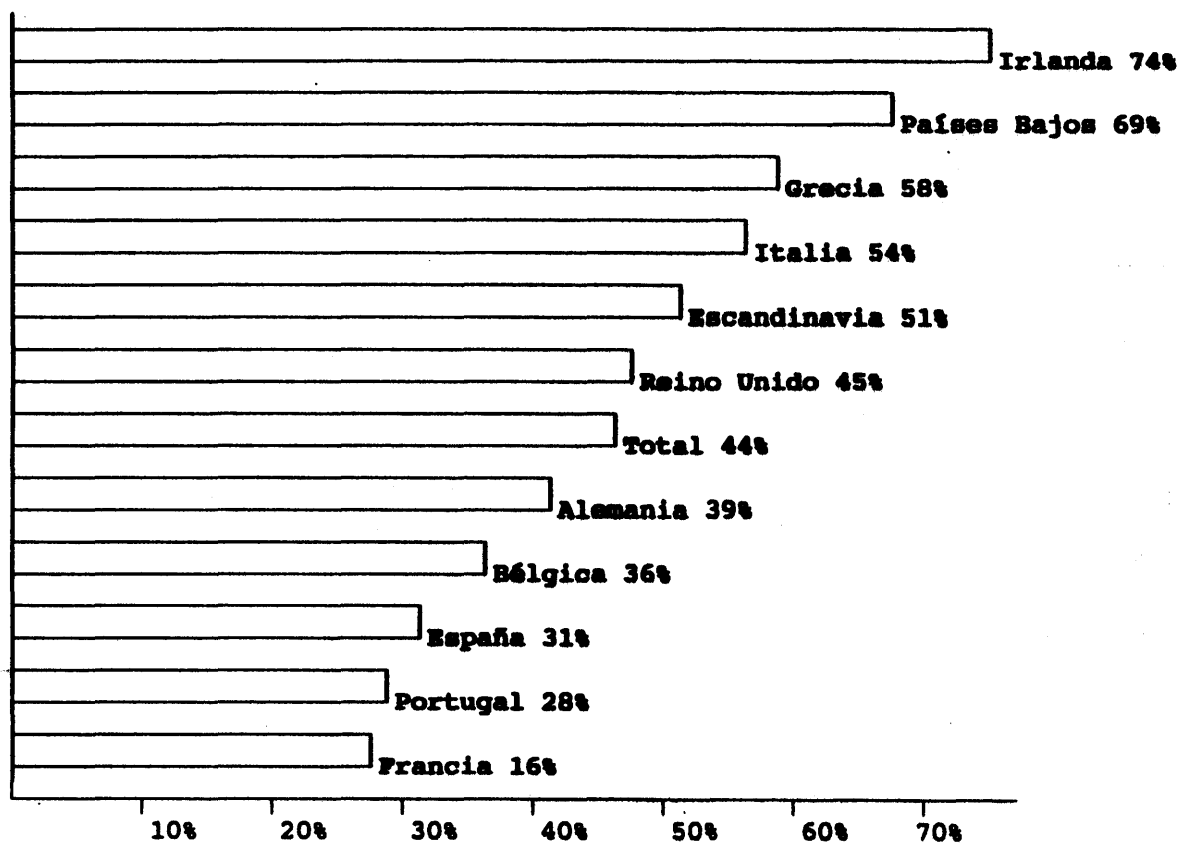
VENECIA

New York : AZ*

OPERACIONES EN EL ATLÁNTICO NORTE POR COMPAÑÍA AÉREA

<u>COMPAÑÍAS CE</u>	<u>RUTAS</u>
KL	8
OA	1
IB	4
LH	22
SN	3
SK	4
EI	6
LT	5
BA	20
TP	4
VS	4
AF	10
AZ	11 (4 claves compartidas + 1 cambio a/t)
IW	2 (pendiente de confirmación)
UT	1
<u>COMPAÑÍAS USA</u>	<u>RUTAS</u>
DL	21 + 79 (con 1 cambio avión/tripulación)
TW	24 + 33 (" ")
NW	13 + 4
US	7 (4 claves compartidas + 12 cambios a/t)
CO	6 + 27 (cambio a/t)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")
<u>COMPAÑÍAS TERCEROS</u> <u>PAÍSES</u>	<u>RUTAS</u>
JL	7 (únicamente tráfico conectado de parada- estancia)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

**ESTIMACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN EN LA CAPACIDAD DE LAS COMPAÑÍAS
DE LA CE EN LAS RUTAS EE.UU.-CE, JUNIO DE 1992**



Fuente : AVMARK

Agosto 91, PUNTOS DE ENTRADA EN LA CE POR OPERADORES CE Y EEUU

	<u>CE</u>	<u>EU.UU</u>
AMS	KL	DL, NW, CO, TW, PA,
ATH	OA	PA, TW
BCN	IB	PA, TW
BER	LH	DL, UA, PA, TW
BRU	SN	PA, TW, UA, AA
CGN	LH	-
CPH	SK	DL, FF, TW
DUB	EI	DL
DUS	LH, LT	AA
FRA	LH, LT	PA, DL, NW, UA, AA, CO, TW, US
GLA	BA	NW, AA
HAM	LH	PA, UA, DL
LIS	TP	PA, TW
LON (LHR + LGW)	BA, VS	PA, TW, US, DL, CO UA, AA, NW
LYS	AF	-
LUX	FI	-
MAD	IB	PA, TW, UA, AA
MAN	BA	DL, AA
MUC	LH, LT	DL, UA, TW, AA, PF
MXP	AZ	AA, US, TW, PA
NCE	AF	PA
PAR (CDG+ORY)	AF, IW	PA, TW, CO, AA, FF, UA, DL, NW
PDL	TP	-
ROM	AZ	US, TW, PA
SNN	EI	DL
STR	-	PA, DL
TER	TP	-
VCE	AZ	-
28 puntos	27 utilizados por compañías de la CE	22 utilizados por compañías de los Estados Unidos

AGOSTO DE 1991, PUNTOS DE ENTRADA EN LA AELC POR OPERADORES
DE LA AELC Y EEUU

	<u>AELC</u>	<u>EE.UU.</u>
GVA	SR	TW, PA
GOT	-	FF
HEL	AY	PA
OSL	SK	PA, FF
REK	FI	-
STO	SK	AA, TW, PA, FF
VIE	OS	TW, PA
ZRH	SR	AA, TW, PA
8 puntos	7 utilizados por 5 compañías de la AELC	7 utilizados por 4 compañías de los Estados Unidos

AGOSTO DE 1991, PUNTOS DE ENTRADA EN LOS EE.UU
POR OPERADORES CE Y EEUU

	<u>EEUU</u>	<u>CE</u>
ABQ (Albuquerque)	TW, DL	-
ANC (Anchorage)	-	BA, BF
ATL (Atlanta)	DL, TW, AA, PA	LH, KL, BA
AUS (Austin)	DL	-
BWI (Baltimore)	TW, US	KL
BOS (Boston)	TW, CO, US, NW, AA	SN, AF, TP, EI AZ, VS, BA, LH
CLT (Charlotte)	US	LH (subj. gvt apr)
CHI (Chicago)	AA, UA, DL, CO TW	LH, EI, AZ, BA, KL, SK, SN, AF
CVG (Cincinnati)	DL	-
CLE (Cleveland)	US, CO, PA	-
COS (Colorado)	UA	
DFW (Dallas FTW)	AA, DL, CO	LH, BA
DAY (Dayton)	US	
DEN (Denver)	DL, UA, CO, AA	-
DTT (Detroit)	NW, PA	BA
ELP (El Paso)	DL	-
FLL (Fort Lauderdale)	DL	-
FMY (Fort Myers)	DL	
GSP (Greenville)	DL	-
HNL (Honolulu)	CO, PA	-
HOU (Houston)	CO, DL, PA	BA, KL, AF, LH
IND (Indianapolis)	US	-
JAX (Jacksonville)	PA, TW	-
MKC (Kansas City)	DL, TW	-
LAS (Las Vegas)	DL	-
LAX (Los Angeles)	DL, AA, UA, TW, US, CO, PA, NW	LH, LT, AF, IB SK, AZ, KL, BA VS, IW
MEM (Memphis)	DK	-
MIA (Miami)	DL, PA, AA, UA, FF	LT, LH, AF, IB AZ, BA, VS
MKE (Milwaukee)	TW, NW	-
MSP (Minneapolis)	NW	KL

BNA (Nashville)	AA, DL	-
MSY (New Orleans)	DL, US, CO	-
NYC (New York)	AA, NW, UA, TW	BA, EI, VS, LH, LT,
	CO, PA, FF	LT, OA, AZ, KL, TP,
		SK, IB, AF, SN,
ORF (Norfolk)	US	-
ORL (Orlando)	DL, AA, TW, US	BA, KL
	PA, UA	
OKC (Oklahoma City)	DL	-
PHL (Philadelphia)	US, TW	LH, BA
PHX (Phoenix)	CO, DL, TW	-
PIT (Pittsburgh)	US	BA
POR (Portland OR)	TW, CO	-
RDU (Raleigh)	US, AA, DL	-
SAT (San Antonio)	DL, CO	-
SAN (San Diego)	DL, UA, AA, TW	-
SFO (San Francisco)	AA, TW, UA, CO	BA, LT, UT, IW
	DL, PA, US	LH
SJC (San Jose)	AA	IB
SJU (San Juan)	AA	BA, IB, LH
SLC (Salt Lake City)	DL	-
SRQ (Sarasota)	DL	-
SEA (Seattle)	NW, UA, TW, CO	SK, BA
STL (St Louis)	TW	-
TPA (Tampa)	DL, US, PA, CO	BA
TUS (Tucson)	DL	-
TUL (Tulsa)	DL	-
WAS (Washington)	UA, CO, PA, TW	BA, AF, LH
PBI (W Palm Beach)	DL	-

55 puntos

54 utilizados por
compañías de los
EE.UU.

22 utilizados por
compañías de la
CE

ACUERDOS BILATERALES

CUADRO F

COMPAÑÍAS AÉREAS EUROPEAS EN EE.UU. - AGOSTO 1991

<u>País</u>	<u>Derechos concedidos</u>	<u>Derechos utilizados</u>
1) AUSTRIA	New York + un punto opcional	New York
2) BÉLGICA	1) New York Boston Chicago Atlanta Detroit 2) Puntos en los EE.UU. (únicamente serv. de carga)	Boston Chicago New York
3) FINLANDIA	New York Seattle Anchorage Un punto en California	Los Angeles New York
4) FRANCIA	New York Washington Boston Chicago Philadelphia Houston Los Angeles Anchorage Miami San Francisco San Juan	Anchorage Boston Chicago Houston Los Angeles Miami New York San Francisco Washington
5) ALEMANIA	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas Fairbanks (carga) Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington	Atlanta Boston Charlotte(*) Chicago Dallas Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington

(*) Supeditado a la aprobación del gobierno

6) GRECIA	New York o Boston/Chicago o New York/Chicago o cualquier otro punto en los EE.UU.	New York
7) IRLANDA	New York Boston Chicago Los Angeles	New York Boston Chicago
8) ITALIA	1) New York Boston Detroit Philadelphia Washington Chicago Los Angeles o San Francisco 2) New York Boston Chicago (únicamente serv. de carga)	New York Boston Chicago Los Angeles Miami
9) LUXEMBURGO	Ninguno	Ninguno
10) PAÍSES BAJOS	New York Chicago Los Angeles Houston Anchorage Atlanta Orlando	Atlanta Baltimore Chicago Houston Los Angeles Minneapolis New York Orlando
11) PORTUGAL	New York Boston Los Angeles Miami o San Juan	New York Boston
12) PAÍSES ESCANDINAVOS	New York Chicago Seattle Los Angeles Anchorage San Juan	Chicago Los Angeles New York Seattle

13) ESPAÑA

New York
Boston
Washington
Baltimore
San Juan
Miami
Chicago
Los Angeles

New York
San Juan
Miami
Los Angeles

14) SUIZA

New York
Boston
Chicago
Anchorage
Atlanta
Los Angeles

New York
Boston
Chicago
Atlanta
Los Angeles
Philadelphia

15) REINO UNIDO

- 1) Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg
Denver
San Diego
Otro punto en los
EE.UU. por designar
- 2) Puntos en los EE.UU.
(únicamente
servicio de carga)

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg

Ninguno

ACUERDOS BILATERALES

CUADRO G

COMPAÑÍAS DE LOS EE.UU. EN EUROPA - AGOSTO DE 1991

<u>País</u>	<u>Derechos concedidos</u>	<u>Derechos utilizados</u>
1) AUSTRIA	Vienna	Vienna
2) BÉLGICA	Puntos en Bélgica	Brussels
3) FINLANDIA	Puntos en Finlandia	Helsinki
4) FRANCIA	Paris Nice Lyon Marseille	Paris Nice
5) ALEMANIA	Puntos en Alemania	Berlin Dusseldorf Hamburg Munich Stuttgart Frankfurt
6) GRECIA	Atenas	Atenas
7) IRLANDA	Shannon Dublin (via Shannon)	Shannon Dublin
8) ITALIA	1) Rome Milan (Combination & ser. de carga) 2) Turin o Pisa o Nápoles (únicamente serv. de carga)	Rome Milan
9) LUXEMBURGO	Ninguno	Ninguno
10) PAÍSES BAJOS	Cualquier punto en los Países Bajos	Amsterdam
11) PORTUGAL	Lisboa Azores	Lisboa
12) PAÍSES ESCANDINAVOS	Copenhagen Oslo Stockholm Gothenburg Bergen Stavenger	Copenhagen Oslo Stockholm

13) ESPAÑA	Madrid Barcelona Malaga Palma	Madrid Barcelona
14) SUIZA	Zurich Geneva Basle	Zurich Geneva
15) REINO UNIDO	1) London Manchester(*) Prestwick Glasgow 2) Puntos en el RU (únicamente serv. de carga)	London Manchester Glasgow

(*) provisional, sólo se utiliza para Chicago

DERECHOS DE QUINTA LIBERTAD CON ARREGLO A ACUERDOS BILATERALES CUADRO H

<u>País</u>	<u>Compañías de los EE.UU.</u>		<u>Compañías europeas</u>	
	<u>Derechos concedidos</u>	<u>Derechos utilizados</u>	<u>Derechos concedidos</u>	<u>Derechos utilizados</u>
AUSTRIA	2 puntos intermedios excepto PAR/DUS/MUC	VIE-FRA VIE-BUD	Entre un punto intermedio y el 2º punto en los EE.UU.	
BÉLGICA	Cualquier punto intermedio y cualquier punto más lejano	BRU-BER BRU-GVA	Puntos intermedios y puntos más lejanos de Canadá o México	
FRANCIA	1) Entre París y Suiza, Italia, Grecia, Turquía Egipto, Próximo Oriente, Pakistán, India, Ceilán, Birmania, Tailandia, Hanoi, China, y puntos más lejanos 2) Entre Niza/ Marsella, y España, Grecia, Italia, Suiza, Albania, Budapest, Bulgaria, Rumania, Turquía, Yugoslavia, Pakistán, India, Ceilán, Birmania, Tailandia, Hanoi, Singapur, Yakarta, China, Macao, Hong Kong, Manila, y puntos más lejanos 3) Entre París** y Bruselas**, Colonia y Maastricht**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC* PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Puntos intermedios al otro lado del At. Norte New York-Mexico Montreal-Chicago Houston-Mexico	HOU-MEX ANC-TYO*
ALEMANIA	Cualquier punto intermedio y más lejano	FRA-BEG FRA-BUM FRA-BUH FRA-KHI FRA-DBV FRA-IST FRA-LED FRA-LON FRA-MOW FRA-NBO FRA-PRG FRA-KRK	Cualquier punto intermedio y más lejano	DFW-MEX DFW-ATL* HOU-CLT* ANU-SJU SXM-SJU PHL-YMQ ATL-DFW*

(*) únicamente tráfico conectado de parada-estancia

(**) carga únicamente

		FRA-RUH		
		FRA-WAW		
		FRA-ATH*		
		FRA-ANK		
		FRA-BUD*		
		FRA-VIE		
		HAM-LON		
		MUC-LON		
		MUC-PAR*		
		STR-AMS		
		STR-DBV		
		NUE-BER		
GRECIA	Rome-Athens	ATH-ROM		
	Athens-Cairo	ATH-FRA*		
	Athens-Tel Aviv	ATH-PAR*		
IRLANDA	Entre Italia	DUB-SNN*	Ninguna	
	cualquier punto			
	más allá de Shannon			
ITALIA	1) Entre Italia	ROM-ATH	Puntos intermedios	
	y puntos interme	ROM-PAR	en France,	
	dios en Ireland,	ROM-CAI	o Spain,	
	UK, France, FRG	ROM-IST	Ireland o	
	Switzerland,		Portugal, UK,	
	Portugal, Spain,		y punto en	
	Y		Canada	
	2) Entre Roma y			
	puntos más lejanos			
	en Greece,			
	Turkey, Lebanon,			
	Israel, Syria,			
	Egypt,			
	Saudi Arabia,			
	Iran, Pakistan,			
	India, Sri Lanka,			
	Burma, Thailand,			
	Malaysia, Cambodja,			
	Vietnam, PR China,			
	Hong Kong			
LUXEMBURGO	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
PAÍSES BAJOS	Cualquier punto	AMS-STR	Montreal-	
	intermedio y	AMS-HAM	Houston	
	más lejano			

(*) únicamente tráfico conectado de parada-estancia.

PORTUGAL	Puntos más lejanos en islas mediterrá- neas y en países ribereños del Mediterráneo, África al Norte del ecuador, Kenia, Uganda, Tanzania, Oriente Próximo/ Medio/Lejano Oriente	LIS-BCN	1) Entre un punto intermedio en Canadá y Los Angeles 2) Entre Miami y puntos más lejanos en el Caribe/ Centroamérica o entre San Juan y Caracas/ puntos más lejanos en países de la costa occidental de América del Sur
PAÍSES ESCANDI- NAVOS	Cualquier punto intermedio y más lejano	OSL-HEL CPH-STO OSL-STO CPH-LON*	1) Anchorage-Tokyo 2) Entre puntos intermedios en parte de FRG, UK, Ireland, Iceland Azores, Canada (Labrador, Terranova, Quebec) y puntos alternos de llegada en New York y Chicago
ESPAÑA	1) Entre Azores/Lisbon y Madrid/Barcelona 2) Entre Madrid/Barcelona y puntos en el South of France Italy, Greece, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Uganda, Kenya, Tanzania, Turkey, Israel, Lebanon, Jordan, Iraq, Iran, Syria, Saudi Arabia, Arabian Peninsula, Afganistán, Pakistán, India	BCN-LIS	Between San Juan y puntos de Haiti Jamaica México Guatamala Honduras Nicaragua El Salvador Costa Rica Panamá Trinidad Curacao Venezuela Colombia Ecuador Perú Bolivia Chile

(*) únicamente tráfico conectado

REINO UNIDO	1) Entre London y Glasgow/ Prestwick, por una parte, y Frankfurt, Berlin, Hamburg y Munich, por otra	LON-FRA LON-HAM LON-MUC LON-BER LON-CPH*	1) Entre Boston, Chicago, Dallas, Detroit, New York Philadelphia y Washington, por una parte, y Canada, por otra	DET-YMQ TPA-BDA ANC-OSA ANC-TYO ORL-BDA
	2) Prestwick- Oslo		2) Entre Boston, Detroit, New York, Philadelphia, y Washington, por una parte, y Mexico City, por otra	
	3) Entre London y Turkey, Lebanon Syria, Iran, Pakistan, New Delhi, Calcutta, Thailand y Japan		3) Entre Atlanta y San Juan, por una parte, y Venezuela, Colombia & Peru, por otra	
	4) Prestwick- Shannon		4) Entre San Juan y otros puntos de S. America	
			5) Entre Anchorage y Japan	

(*) Únicamente tráfico conectado.

Fuente: AEA, ABC - Agosto de 1991

OPERACIONES DE QUINTA LIBERTAD EN LA CE, AGOSTO DE 1991

<u>RUTA</u>	<u>COMPAÑÍA</u>
BCN_LIS	PA
BER_BRU	TW
BER_HAM	PA
BER_HAJ	PA
BER_LON	UA
BER_NUE	PA
BER_GWT	PA
COP_LON	DL (únicamente tráfico int. de conexiones en línea)
PAR_ATH	TW (únicamente tráfico de conexiones en línea)
PAR_MUC	TW (" " " " " ")
PAR_ROM	TW
FRA_ATH	PA (únicamente tráfico int. de conexiones en línea de parada)
FRA_LON	UA, TW
LON_HAM	UA
LON_MUC	UA
DUB_SNN	DL (únicamente tráfico de conexiones en línea de parada)
STR_AMS	DL (únicamente tráfico de conexiones en línea de parada)
STR_FRA	PA (únicamente tráfico de conexiones en línea de parada)
HAM_AMS	PA
ATH-ROM	TW

20 RUTAS, 4 COMPAÑÍAS

COMPAÑÍAS DE LOS EEUU QUE EXPLOTAN SERVICIOS A PARTIR
DE AEROPUERTOS EUROPEOS
(excluyendo las operaciones de quinta libertad en el
interior de la CE)

<u>Ruta</u>	<u>Compañía</u>
BEG_FRA	PA
BEG_VIE	PA
BEG_BUH	PA
BRU_GVA	TW
BUH_FRA	PA
BUD_FRA	PA (únicamente tráfico de conexiones en línea/de parada)
BUD-VIE	PA
ROM_CAI	TW
DBV_VIE	PA
FRA_VIE	TW
FRA_ANK	PA
FRA_BOM	PA
FRA_DEL	PA
FRA_DBV	PA
FRA_IST	PA

FRA_KHI	PA
FRA_KRK	PA
FRA_LED	PA
FRA_MOW	PA
FRA_PRG	PA
FRA_VIE	TW
FRA_NBD	PA
FRA_RUH	PA
FRA_WAN	PA
FRA_WAN	PA
OSL_HEL	PA
OSL_STO	PA
PAR-GVA	TW
PAR-TLV	TW
PAR-ZRH	TW
STO_COP	TW
IST_ROM	TW
STR_DBV	PA
BUC_BEG	PA

33 Rutas

2 Compañías

Designaciones de compañías aéreas

AA : American Airlines
AF : Air France
AI : Air India
AM : Aeromexico
AY: Finnair
AZ : Alitalia
BA : British Airways
CO : Continental Airlines
DL : Delta Airlines
EI : Aer Lingus Plc
FF : Tower Air
FI : Icelandair
IB : Iberia
IW : Minerve
JL : Japan Airlines
KL : KLM
KU : Kuwait Airways
LH : Lufthansa
LT : LTU
LY : El Al Israel Airlines
NW : Northwest
NZ : Air New Zealand
OA : Olympic
PA : Pan Am
PK : Pakistan International
QN : Air Outre Mer
RJ : Royal Jordanian
RO : Tarom
SK : SAS
SN : Sabena
SU : Aeroflot
TK : Turkish Airlines
TP : TAP
TW : TWA
UA : United Airlines
US : USAir
UT : UTA
VS : Virgin Atlantic Airways

CÓDIGOS DE CIUDADES

ABQ: Albuquerque
AMS: Amsterdam
ANC: Anchorage
ANK: Ankara
ANU: Antigua
ATH: Athens
ATL: Atlanta
AUS: Austin
BCN: Barcelona
BDA: Bermuda
BEG: Belgrado

BER: Berlin
BNA: Nashville
BOM: Bombay
BOS: Boston
BRU: Brussels
BUD: Budapest
BUH: Bucharest
BWI: Baltimore
CAI: Cairo
CGN: Cologne
CHI: Chicago
CLE: Cleveland
CLT: Charlotte
COS: Colorado
CPH: Copenhagen
CVG: Cincinnati
DAY: Dayton
DBV: Dubrovnik
DEN: Denver
DFW: Dallas FTW
DTT: Detroit
DUB: Dublin
DUS: Dusseldorf
ELP: El Paso
FLL: Fort Lauderdale
FMY: Fort Myers
FRA: Frankfurt
GLA: Glasgow
GOT: Gothenburg
GSP: Greenville
GVA: Geneva
GWT: Westerland
HAJ: Hannover
HAM: Hamburg
HEL: Helsinki
HNL: Honolulu
HOU: Houston
IND: Indianapolis
IST: Istanbul
JAX: Jacksonville
JJY: Julianehaab
KHI: Karachi
KRK: Krakow
LAS: Las Vegas
LAX: Los Angeles
LED: Leningrad
LIS: Lisbon
LON: London
LUX: Luxemburgo

LYS: Lyon
MAD: Madrid
MAN: Manchester
MEM: Memphis
MEX: México
MKC: Kansas City
MKE: Milwaukee
MIA: Miami
MOW: Moscú
MSP: Mineápolis
MSY: Nueva Orleans
MXP: Milán
NBO: Nairobi
NCE: Niza
NUE: Nuremberg
NYC: Nueva York
OKC: Oklahoma City
ORF: Norfolk
ORL: Orlando
OSA: Osaka
OSL: Oslo
PAR: París
PBI: W. Palm Beach
PDL: Ponta Delgada
PHL: Filadelfia
PHX: Phoenix
PIT: Pittsburgh
POR: Portland OR
PRG: Praga
RDU: Raleigh
REK: Reykjavik
ROM: Roma
RUH: Riyadh
SAN: San Diego
SAT: San Antonio
SEA: Seattle
SFO: San Francisco
SJC: San José
SJO: San José, Costa Rica
SJU: San Juan
SLC: Salt Lake City
SNN: Shannon
SRQ: Sarasota
STL: St. Louis
STO: Estocolmo
STR: Stuttgart
SXM: Saint Maarten
TER: Terceira
TLV: Tel Aviv
TPA: Tampa
TUL: Tulsa
TUS: Tucson
TYO: Tokyo
VCE: Venecia
VIE: Viena
WAS: Washington
WAW: Varsovia
YMQ: Montreal
ZRH: Zurich

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

Annex V

AGREEMENT BETWEEN

ON AIR TRANSPORT

The Government of and
Government, hereinafter referred to as the "Contracting
Parties",

Being parties to the Convention on International Civil
Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day
of December, 1944,

Desiring to promote their mutual relations in the field of
civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to
the said Convention, for the purpose of establishing air
services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of _____, the Minister for _____ and, in the case of _____ the _____ Minister for _____ or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (e) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

ARTICLE 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.
2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement, are in force in respect of such services.
5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
 - (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are

essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 4

Capacity

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.
2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in good time upon the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.
3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.
5. Subject to the provisions of this Article, no schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.
2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.
7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

ARTICLE 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.
4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.
5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures, as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.
3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:
 - (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than simplified control.
7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and

regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

ARTICLE 15

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of

receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations.

ARTICLE 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

ARTICLE 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into Force

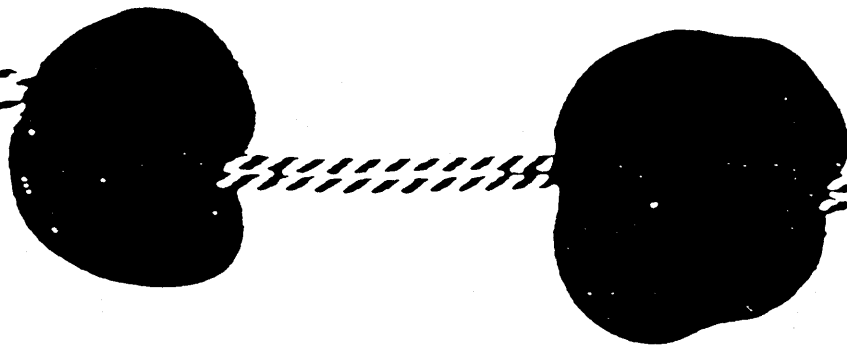
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at this day of each in
the English and languages, both texts being equally
authentic.

FOR THE GOVERNMENT

FOR THE
GOVERNMENT



ANNEX

- A. The airline(s) designated by _____ shall
be entitled to operate scheduled air services in both
directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- B. The airline(s) designated by _____
shall be entitled to operate scheduled air
services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- C. Any intermediate points may be served by the designated
airlines of each Contracting Party without exercising Fifth
Freedom traffic rights.

- D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party
may exercise fifth freedom rights initially at
_____ on a route between both countries, provided
that such rights are available to the airlines of both
Contracting Parties.

- (2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points
may be agreed upon by the aeronautical authorities of
the two Contracting Parties.

FICHA FINANCIERA

1ª PARTE : IMPLICACIONES FINANCIERAS

1. Título de la acción : Preparación para las negociaciones con terceros países en el sector de la aviación civil.
2. Líneas presupuestarias : artículo B2-704.
3. Base jurídica : Artículo 113 del Tratado.
El banco de datos se propone en la Comunicación al Consejo sobre las relaciones con terceros países en el sector de la aviación (Nº COM...)

4. Descripción de la acción :

4.1 Objetivos específicos de la acción:

La creación de un banco de datos sobre las actividades del transporte aéreo en la Comunidad y entre la Comunidad y terceros países. Basándose en estos datos, la Comunidad puede asumir sus responsabilidades en el ámbito de las relaciones exteriores de la aviación y especialmente puede elaborar las directrices de negociación necesarias.

Estos datos deberán incluir:

- los derechos intercambiados en los acuerdos bilaterales en el sector del transporte aéreo entre Estados miembros de la Comunidad y terceros países,
- un resumen de los acuerdos bilaterales, memorándums de acuerdo y demás documentos oficiales.

4.2 Duración :

Un año para la elaboración de la base de datos y actualización posterior.

4.3 Destinatarios de la acción :

Administraciones nacionales, compañías aéreas, aeropuertos, servicios de la Comisión.

5. Clasificación del gasto o de los ingresos

- 5.1 GNO
- 5.2 CND
- 5.3 Ninguno

6. Tipo del gasto o de los ingresos

- 6.1 Subvención al 100% : Si
- 6.2 Subvención para cofinanciación con otras fuentes del sector público o privado : No
- 6.3 Bonificación de interés : No
- 6.4 Otros : No
- 6.5 En caso de éxito económico de la acción, ¿ se ha previsto una devolución total o parcial de la contribución financiera comunitaria ? : No
- 6.6 ¿ Implica la acción propuesta una modificación del nivel de ingresos ? En caso de respuesta afirmativa, ¿ se trata de una modificación de qué tipo y cual es la clase de ingreso previsto ?
: No

7. Incidencia financiera en los créditos de intervención (parte B del presupuesto)

7.1 Indique el modo de cálculo del coste total de la acción

Los costes se han calculado sobre la base de la experiencia adquirida en el contexto de la creación de una base de datos especial sobre estadísticas.

7.2 Calendario indicativo de vencimientos de los créditos de compromiso y de pago

- Compromiso : 1993 : 500.000 ecus (ya incluidos en el anteproyecto de presupuesto)
- Pago : 1993 : 250.000 ecus
1994 : 200.000 ecus

8. ¿Cuales son las disposiciones anti-fraude previstas en la propuesta de acción?

Disposiciones habituales de la Comisión

**2ª PARTE : GASTOS ADMINISTRATIVOS
(PARTE A DEL PRESUPUESTO)**

1. ¿Implica la acción propuesta un incremento del número de efectivos de la Comisión?

En caso de respuesta afirmativa, ¿cuantos?

Si

Esta actividad será llevada a cabo por el personal de la unidad VII/C.1 (que necesitará nuevos efectivos dependiendo de la rapidez y la magnitud del periodo transitorio aprobado por el Consejo).

- 2) Indíquese el importe de los gastos de funcionamiento y de personal generados por la propuesta.
Especifíquese el modo de cálculo.

La contratación de personal adicional implicará la reasignación del trabajo en la DG VII y la dotación de gastos administrativos para misiones y reuniones.

3ª PARTE : ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

1. Objetivos y coherencia con la programación financiera

- 1.1 Objetivo(s) específico(s) de la acción propuesta. Se ha de cuantificar (en la medida de lo posible) y presentar para cada uno de los ejercicios, si se trata de una acción plurianual.

El establecimiento de una política exterior en el sector del transporte aéreo constituye un elemento básico del mercado interior.

La negociación de un elevado número de acuerdos con terceros países requiere procedimientos diferentes en la Comunidad. La Comisión ha adoptado las propuestas necesarias y las ha presentado al Consejo. Con arreglo a dichas propuestas, la Comisión se encargará de la elaboración de directrices de negociación. Esta tarea sólo se puede llevar a la práctica si se cuenta con información actualizada y de fácil acceso. Dicha información procederá del banco de datos propuesto.

- 1.2 ¿Se ha previsto la acción en el contexto de la programación financiera de la DG para los años de que se trata?

Se hace referencia a la ficha financiera del APP 1993.

- 1.3 Indíquese a qué objetivo más general definido en la programación financiera de la DG corresponde el objetivo de la acción propuesta.

Acción preparatoria para la negociación de acuerdos internacionales de transporte.

2. Justificación de la acción

2.1 Justificación de la acción escogida con relación a una alternativa que permitiese alcanzar los mismos objetivos. La justificación se ha de basar especialmente en tres criterios:

- a) **Coste :** La alternativa a un banco de datos consistiría en solicitar la información en cada caso, con lo que a la Comunidad le sería muy difícil avanzar en este ámbito.
- b) **Consecuencias que de ello se derivan (otras repercusiones distintas del (de los) objetivo(s) específico(s) :** Un banco de datos sirve para que la Comisión disponga de la información necesaria para elaborar directrices de negociación.
- c) **Consecuencias multiplicadoras (capacidad de movilización de otras fuentes de financiación) :** No tiene.

3. Seguimiento y evaluación de la acción.

3.1 Indicadores de resultados seleccionados :

Disponibilidad inmediata de la información.

3.2 Modalidades y periodicidad de la evaluación

Mensual y ad-hoc

3.3 Principales factores de incertidumbre que pueden afectar a los resultados específicos de la acción

Cooperación por parte de los Estados miembros para transmitir la información.

COM(92) 434 final

DOCUMENTOS

ES

11 07

Nº de catálogo : CB-CO-92-464-ES-C

ISBN 92-77-48526-4
