

Cauza C-471/98

**Comisia Comunităților Europene
împotriva
Regatului Belgiei**

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Încheierea și aplicarea de către un stat membru a unui acord bilateral intitulat „cer deschis” cu Statele Unite ale Americii — Legislație secundară de reglementare a pieței interne a transportului aerian [Regulamentele (CEE) nr. 2299/89, 2407/92, 2408/92, 2409/92 și 95/93] — Competența externă a Comunității — Articolul 52 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 43 CE) — Articolul 5 din Tratatul CE (devenit articolul 10 CE)”

HOTĂRÂREA CURȚII
5 noiembrie 2002

Limba de procedură: franceza.

În cauza C-471/98,

Comisia Comunităților Europene, reprezentată de către domnul F. Benyon, în calitate de agent, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Regatului Belgiei, reprezentat de către doamna A. Snoecx, în calitate de agent, asistată de către J. H. J. Bourgeois, avocat, și N. F. Köhncke, Rechtsanwältin, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârât,

susținut de

Regatul Țărilor de Jos, reprezentat de către domnul M. A. Fierstra și doamna J. van Bakel, în calitate de agenți,

intervenient,

având ca obiect:

– în principal, să se constate că, prin negocierea, avizarea, încheierea în 1995 și aplicarea, în mod individual, a unui acord intitulat „cer deschis” cu Statele Unite ale

Americii în domeniul transportului aerian, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Tratatului CE și, în special, al articolului 5 (devenit articolul 10 CE) și al articolului 52 (devenit, după modificare, articolul 43 CE), precum și în temeiul legislației secundare adoptate în temeiul tratatului respectiv și, în special, al Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, p. 1), al Regulamentului nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8), al Regulamentului nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, p. 15), al Regulamentului nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (JO L 220, p. 1), astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CEE) nr. 3089/93 al Consiliului din 29 octombrie 1993 (JO L 278, p. 1), și al Regulamentului 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993, privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, p. 1) și,

– în subsidiar și, în parte, în plus, să se constate că, în măsura în care se consideră că acordul din 1995 nu modifică în mod radical și, prin urmare, nu înlocuiește acordurile încheiate anterior, neeliminând, în aceste acorduri anterioare, dispozițiile incompatibile cu tratatul, în special cu articolul 52, precum și cu legislația secundară, sau neadoptând în acest sens toate măsurile legale posibile, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 din tratat, precum și în temeiul legislației secundare,

CURTEA,

compusă din domnul J.-P. Puissochet, președintele celei de-a șasea camere, care îndeplinește funcția de președinte, domnul R. Schintgen, președinte de cameră, domniile C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann și V. Skouris (raportor), doamnele F. Macken și N. Colneric, domniile S. von Bahr și J. N. Cunha Rodrigues, judecători,

avocat general: domnul A. Tizzano,

grefier: domnul H. von Holstein, grefier adjunct, și doamna D. Louterman-Hubeau, șef de departament,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea susținerilor orale ale părților în ședința din 8 mai 2001, în cursul căreia Comisia a fost reprezentată de către domnul F. Benyon, Regatul Belgiei de către J. H. J. Bourgeois și N. F. Köhncke și Regatul Țărilor de Jos de doamnele J. van Bakel și H. G. Sevenster și domnul J. van Haersolte, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general, prezentate în ședința din 31 ianuarie 2002,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea depusă la grefa Curții, la 18 decembrie 1998, Comisia Comunităților Europene a introdus, în temeiul articolului 169 din Tratatul CE (devenit articolul 226 CE), o acțiune având ca scop:

– în principal, să se constate că, prin negocierea, avizarea, încheierea în 1995 și aplicarea, în mod individual, a unui acord intitulat „cer deschis” cu Statele Unite ale Americii în domeniul transportului aerian, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Tratatului CE și, în special, al articolului 5 (devenit articolul 10 CE) și al articolului 52 (devenit, după modificare, articolul 43 CE), precum și în temeiul legislației secundare adoptate în temeiul tratatului respectiv și, în special, al Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, p. 1), al Regulamentului nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8), al Regulamentului nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, p. 15), al Regulamentului nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (JO L 220, p. 1), astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CEE) nr. 3089/93 al Consiliului din 29 octombrie 1993 (JO L 278, p. 1, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2299/89”), și al Regulamentului 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993, privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, p. 1) și,

– în subsidiar și, în parte, în plus, să se constate că, în măsura în care se consideră că acordul din 1995 nu modifică în mod radical și, prin urmare, nu înlocuiește acordurile încheiate anterior, neeliminând, în aceste acorduri anterioare, dispozițiile incompatibile cu tratatul, în special cu articolul 52, precum și cu legislația secundară, sau neadoptând în acest sens toate măsurile legale posibile, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 din tratat, precum și în temeiul legislației secundare.

2 Prin Ordonanța președintelui Curții din 8 iulie 1999, Regatul Țărilor de Jos a fost admis ca intervenient în sprijinul pretențiilor Regatului Belgiei.

Cadrul juridic

3 Articolul 84 alineatul (1) din Tratatul CE [devenit, după modificare, articolul 80 alineatul (1), CE] prevede că dispozițiile din titlul IV, privind transporturile, din partea a treia a tratatului, se aplică numai transporturilor feroviare, rutiere și navale. Alineatul (2) din acest articol prevede:

„Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate decide în ce caz, în ce măsură și prin ce procedură se pot adopta dispoziții corespunzătoare în domeniul transporturilor maritime și aeriene.

Dispozițiile procedurale prevăzute la articolul 75 alineatele (1) și (3) sunt aplicabile.”

4 Pe baza acestei ultime dispoziții și în vederea stabilirii treptate a pieței interne a transportului aerian, Consiliul a adoptat, în 1987, 1990 și 1992, trei „pachete” de reglementări destinate să asigure, pe de o parte, libertatea de a presta servicii de transport aerian și, pe de altă parte, aplicarea, în acest sector, a unor norme comunitare în domeniul concurenței.

5 Reglementarea adoptată în 1992, denumită „al treilea pachet”, cuprinde Regulamentele nr. 2407/92, 2408/92 și 2409/92.

6 Conform articolului 1 din Regulamentul nr. 2407/92, acesta vizează criteriile pentru acordarea și menținerea în vigoare, de către statele membre, a licențelor de funcționare ale operatorilor de transport aerieni stabiliți în Comunitate. În această privință, rezultă din articolul 3 alineatul (3) din același regulament că o întreprindere stabilită în Comunitate este autorizată să efectueze, cu titlu oneros, transporturi aeriene de pasageri, transporturi aeriene poștale și/sau de mărfuri numai în cazul în care a obținut licența adecvată de funcționare. În conformitate cu articolul 4 alineatele (1) și (2) din regulamentul menționat anterior, un stat membru poate acorda această licență numai întreprinderilor care au sediul principal și, după caz, sediul social în statul membru respectiv și, fără a aduce atingere acordurilor și convențiilor la care Comunitatea este parte contractantă, care sunt deținute, pe baza unei participații majoritare, și controlate efectiv de către statele membre și/sau de către resortisanți ai statelor membre.

7 Regulamentul nr. 2408/92 se referă, după cum indică titlul, la accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare. Conform definiției de la articolul 2 litera (b) din acest regulament, un operator de transport aerian comunitar este un operator de transport aerian care deține o licență de funcționare valabilă acordată în conformitate cu Regulamentul nr. 2407/92. Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2408/92 prevede că operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizați de către statul membru interesat sau de către statele membre interesate să exercite drepturi de trafic pe rute intracomunitare. Alineatul (2) din același articol introduce, cu toate acestea, posibilitatea ca statele membre, până la 1 aprilie 1997, să prevadă o exceptare de la această dispoziție în ceea ce privește exercitarea drepturilor de cabotaj.

8 Articolele 4-7 din Regulamentul nr. 2408/92 reglementează în special posibilitatea ca statele membre să impună obligații de serviciu public pe anumite rute. Articolul 8 din același regulament le permite statelor membre să reglementeze, fără discriminare pe motiv de naționalitate sau identitate a operatorului de transport aerian, împărțirea traficului între aeroporturile situate în cadrul unui sistem aeroportuar. În cele din urmă, articolul 9 din regulamentul menționat anterior îi recunoaște statului membru responsabil, în cazul unor probleme grave de congestie și/sau de mediu, posibilitatea de a impune condiții, de a restrânge sau refuza exercitarea drepturilor de trafic, în special atunci când alte moduri de transport pot furniza un serviciu satisfăcător.

9 În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul 2409/92, acest regulament definește criteriile și procedurile aplicabile în vederea stabilirii tarifelor aeriene pentru pasageri și mărfuri practicate de transportatorii aerieni numai pe rutele intracomunitare.

10 Alineatele (2) și (3) din același articol sunt formulate după cum urmează:

„2. Fără a aduce atingere alineatului (3), prezentul regulament nu se aplică:

a) tarifelor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă percepute de operatorii de transport aerian necomunitari;

b) tarifelor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă stabilite prin aplicarea obligației serviciului public, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare.

3. Numai operatorii de transport aerian comunitari sunt abilitați să introducă produse noi sau tarife inferioare celor existente pentru produse identice.”

11 În afară de Regulamentele nr. 2407/92, 2408/92 și 2409/92, adoptate în 1992, organul legislativ comunitar a adoptat și alte acte în domeniul transportului aerian. Este vorba, în special, de Regulamentele nr. 2299/89 și 95/93.

12 În conformitate cu articolul 1 din Regulamentul nr. 2299/89, acesta se aplică sistemelor informatizate de rezervare (denumite în continuare „SIR”) care conțin produse de transport aerian, propuse spre utilizare și/sau utilizate pe teritoriul Comunității, indiferent de statutul sau naționalitatea vânzătorului sistemului, de sursa de informații folosită sau de amplasarea unității centrale de prelucrare a datelor și de localizarea geografică a aeroporturilor între care este efectuat transportul aerian.

13 Cu toate acestea, articolul 7 alineatele (1) și (2) din același regulament prevede:

„1. Obligațiile unui furnizor de sistem în conformitate cu articolele 3,4, 5 și 6 nu se aplică unui transportator principal dintr-o țară terță în măsura în care sistemul informatizat de rezervare al acestuia, situat în afara teritoriului Comunității, nu oferă transportatorilor aerieni comunitari un tratament echivalent cu cel prevăzut în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CEE) nr. 83/91 al Comisiei.

2. Obligațiile transportatorilor principali sau participanți în conformitate cu articolele 3a, 4 și 8 nu se aplică unui SIR controlat de unul sau mai mulți transportatori aerieni din una sau mai multe țări terțe în măsura în care, în afara teritoriului Comunității, transportatorului sau transportatorilor principali sau participanți nu li se acordă un tratament echivalent celui prevăzut în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CEE) nr. 83/91 al Comisiei.”

14 În cele din urmă, este evident că Regulamentul nr. 95/93 se aplică, de asemenea, transportatorilor aerieni din țări terțe. Cu toate acestea, articolul 12 prevede:

„1. Ori de câte ori o țară terță, în ceea ce privește alocarea de sloturi orare la aeroporturi:

a) nu acordă transportatorilor aerieni din Comunitate un tratament comparabil celui rezervat de statele membre transportatorilor aerieni din această țară

sau

b) nu acordă *de facto* transportatorilor aerieni din Comunitate un tratament național

sau

c) acordă transportatorilor aerieni din țări terțe un tratament mai favorabil comparativ celui rezervat transportatorilor aerieni din Comunitate,

se poate adopta măsura corespunzătoare pentru normalizarea situației legate de aeroportul sau aeroporturile în cauză, în special prin suspendarea totală sau parțială a obligațiilor ce rezultă din prezentul regulament cu privire la un transportator aerian din acea țară terță, în conformitate cu legislația comunitară.

2. Statele membre informează Comisia cu privire la orice dificultate majoră întâlnită, *de jure* sau *de facto*, de către transportatorii aerieni din Comunitate în obținerea de sloturi orare la aeroporturile din țările terțe.”

Cu privire la faptele premergătoare litigiului

Inițiativele Comisiei în vederea încheierii de către Comunitate a unor acorduri internaționale în domeniul transportului aerian

15 Spre sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial sau după încheierea acestuia, mai multe state, care, după război, au devenit membre ale Comunității, printre care Regatul Belgiei, au încheiat cu Statele Unite ale Americii acorduri bilaterale în domeniul transportului aerian.

16 Dorind să înlocuiască acest ansamblu de acorduri bilaterale cu un acord unic, încheiat de către Comunitate cu Statele Unite ale Americii, Comisia a încercat în mai multe rânduri, începând cu anii '90, să obțină din partea Consiliului un mandat pentru a negocia cu autoritățile americane un astfel de acord în domeniul transportului aerian.

17 Astfel, la 23 februarie 1990, aceasta a prezentat Consiliului o primă cerere în acest sens, sub forma unei propuneri de decizie a Consiliului de instituire a unei proceduri de consultare și de autorizare în ceea ce privește acordurile privind relațiile comerciale ale statelor membre cu țările terțe în domeniul aviației. La 23 octombrie 1992, aceasta a prezentat o a doua propunere de decizie, ușor modificată (JO 1993, C 216, p. 15). Aceste două propuneri erau întemeiate pe articolul 113 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 133 CE), deoarece Comisia considera că încheierea unor acorduri

internaționale în domeniul transportului aerian intra sub incidența politicii comerciale a Comunității.

18 Consiliul nu a dat curs acestor inițiative ale Comisiei. Acesta și-a stabilit poziția în această privință în concluziile din 15 martie 1993, în care preciza că:

– articolul 84 alineatul (2) din tratat constituie temeiul juridic adecvat pentru dezvoltarea unei politici externe în domeniul aviației;

– statele membre își păstrau integral competența în ceea ce privește relațiile acestora cu țările terțe în domeniul aviației, sub rezerva măsurilor pe care Consiliul le-a adoptat sau urma să le adopte în acest domeniu. În această privință, s-a subliniat, de asemenea, că, în cadrul negocierilor bilaterale, statele membre în cauză ar trebui să țină seama în mod corespunzător de obligațiile prevăzute de dreptul comunitar și să se informeze cu privire la interesele celorlalte state membre;

– negocierile cu țările terțe se puteau desfășura la nivel comunitar doar în cazul în care Consiliul considera că o astfel de abordare era conformă cu interesul comun, permițând obținerea unui rezultat mai bun pentru statele membre decât sistemul tradițional al acordurilor bilaterale.

19 În luna aprilie 1995, Comisia a ridicat din nou problema, recomandând Consiliului să adopte o decizie care să autorizeze Comisia să negocieze cu Statele Unite ale Americii un acord în domeniul transportului aerian. Ca urmare a acestei noi solicitări, Consiliul i-a acordat Comisiei, în iunie 1996, un mandat limitat de a negocia cu Statele Unite ale Americii, în colaborare cu un comitet desemnat special de către acesta, următoarele elemente: reguli de concurență; proprietatea și controlul transportatorilor aerieni; SIR; împărțirea codurilor; soluționarea litigiilor; leasing; clauze privind mediul și măsuri tranzitorii. În cazul unei solicitări din partea Statelor Unite ale Americii în acest sens, Comisia era autorizată să extindă negocierile la ajutoarele de stat și alte măsuri de evitare a falimentului transportatorilor aerieni; alocarea de sloturi în aeroporturi; capacitatea economică și tehnică a transportatorilor aerieni; clauzele din domeniul securității; clauzele de salvagardare și orice altă problemă de reglementare a domeniului. În schimb, se preciza în mod expres că acest mandat nu acoperea negocierile privind accesul la piață (inclusiv împărțirea codurilor și leasing-ul, în măsura în care acestea se raportează la drepturile de trafic), capacitatea, desemnarea transportatorilor aerieni și tarifele.

20 Anumite declarații ale celor două instituții în cauză au fost anexate la procesul-verbal al sesiunii Consiliului în cursul căreia i s-a încredințat Comisiei mandatul de negociere citat anterior. În una dintre aceste declarații, formulată în comun de cele două instituții (denumită în continuare „declarația comună din 1996”), se preciza că, pentru a asigura continuitatea relațiilor statelor membre cu Statele Unite ale Americii pe parcursul negocierilor comunitare și pentru a dispune de o soluție alternativă valabilă în cazul unui eșec al negocierilor în cauză, sistemul existent de acorduri bilaterale va fi menținut și va rămâne în vigoare până la încheierea unui nou acord care angajează Comunitatea. Într-o declarație independentă, Comisia a afirmat că, în opinia acesteia, a fost obținută competența comunitară în domeniul drepturilor de trafic.

21 Până în prezent, nu a fost încheiat niciun acord cu Statele Unite ale Americii ca urmare a atribuirii unui mandat de negociere în 1996 către Comisie.

22 În schimb, din dosar reiese că, în 1992, Comunitatea a încheiat cu Regatul Norvegiei și Regatul Suediei un acord în domeniul aviației civile, aprobat prin Decizia 92/384/CEE a Consiliului din 22 iunie 1992 (JO L 200, p. 20), că aceasta a ajuns la un acord de principiu cu Confederația Elvețiană în domeniu și că, la momentul introducerii prezentei acțiuni, aceasta negocia, cu doisprezece țări europene, un acord privind crearea unui „spațiu aerian european comun”.

Acordul bilateral în domeniul transportului aerian, încheiat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii

23 Un acord bilateral în domeniul transportului aerian, numit „acord de tip Bermuda”, a fost încheiat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii pentru prima dată în 1946. Acesta cuprindea clauze privind principiile generale, clauze de desemnare care impuneau ca societățile de transport aerian să fie deținute și controlate efectiv de cealaltă parte sau de resortisanți ai celeilalte părți, clauze privind capacitatea care trebuia să corespundă nevoilor publicului în domeniul transportului aerian, clauze privind stabilirea și aprobarea tarifelor, diverse clauze privind actele cu putere de lege și normele administrative (în ceea ce privește, în special, scutirea vamală, arbitrajul, consultarea, rezilierea), precum și clauze privind operatorii aeriени.

24 Acest acord a fost modificat în 1972, 1977 și 1978, în scopul liberalizării traficului aerian internațional. Astfel, protocolul semnat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii la 8 noiembrie 1978 (denumit în continuare „protocolul din 1978”) a sporit libertatea în materie de prețuri, a continuat liberalizarea serviciilor aeriene de tip charter, care a fost introdusă în 1972, și a eliminat limitările unilaterale în ceea ce privește volumul, traficul, frecvența și regularitatea serviciilor. În plus, cele două părți s-au angajat să adopte orice măsură adecvată pentru a elimina orice formă de discriminare și de practici concurențiale neloiale împotriva companiilor aeriene ale celeilalte părți. În cele din urmă, protocolul din 1978 a liberalizat serviciile aeriene regulate. În ceea ce privește drepturile de trafic ale Statelor Unite ale Americii, articolul 3 din protocolul menționat anterior i-a acordat acestei țări, în special, accesul la rutele de pe teritoriul său, trecând prin puncte intermediare, către Belgia și, în afara teritoriului său, către orice punct din afara Belgiei, fără limitare geografică în ceea ce privește numărul și tipul de avioane utilizate. În ceea ce privește drepturile de trafic ale Regatului Belgiei, acestea au fost extinse la două puncte fixe și trei puncte variabile în Statele Unite ale Americii și au fost acordate drepturi în plus pentru orice punct din Canada și către Mexic, cu plecare dintr-un punct din Statele Unite ale Americii.

25 Această liberalizare a fost continuată de acordul de transport aerian din 23 octombrie 1980, încheiat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii (denumit în continuare „acordul din 1980”). Acest acord include următoarele prevederi:

– părțile vor interveni în stabilirea prețurilor numai cu scopul de a preveni practicile și prețurile „de ruinare” sau discriminatorii, de a proteja consumatorii împotriva prețurilor

în mod nejustificat mari sau restrictive, datorate abuzului de poziție dominantă, sau de a proteja companiile aeriene împotriva prețurilor scăzute artificial, datorate ajutoarelor de stat directe sau indirecte, precizându-se că fiecare parte va permite unei companii aeriene să își alinieze prețurile la prețul cel mai scăzut sau cel mai competitiv al unei companii a celeilalte părți; în plus, a fost instituit un sistem de dublă dezaprobare a prețurilor practicate de companiile uneia dintre părți (articolul 12);

– normele în materie de zboruri charter sunt liberalizate (anexa II);

– restricțiile bilaterale privind capacitatea, frecvența, tipul de avion și traficul sunt eliminate și părțile se angajează să ofere companiilor celor două părți posibilitatea egală și loială de a-și face concurență (articolul 11);

– taxele de utilizare trebuie să fie echitabile, rezonabile și nediscriminatorii (articolul 10);

– desemnarea multiplă este permisă;

– drepturile de trafic sunt nelimitate în favoarea transportatorilor din Statele Unite ale Americii; în schimb, pentru cei din Regatul Belgiei, accesul la piața americană a traficului de pasageri și de marfă rămâne limitat la accesul prevăzut de protocolul din 1978. Aceste drepturi nu sunt supuse limitelor geografice, de direcție sau în ceea ce privește modificările tipului sau numărului de avioane utilizate (anexa I, secțiunile 2 și 3).

26 O modificare efectuată în 1986 s-a limitat să înlocuiască articolul 7 din acordul din 1980, referitor la securitatea în domeniul transportului aerian.

27 Adaptările negociate în 1991 au permis Regatului Belgiei să obțină, în plus, un acces la trei puncte fixe [Boston, Chicago și Detroit (Statele Unite ale Americii)], la două puncte la alegere și la zece puncte suplimentare pe baza unei „împărțiri a codurilor”. Transportatorii au obținut dreptul de a încheia acorduri comune de comercializare, cu excepția serviciilor de cabotaj și de „revenue pooling”. În ceea ce privește SIR, părțile au convenit, într-o nouă anexă III la acordul din 1980, că acestea vor fi supuse principiilor nediscriminării, transparenței și concurenței loiale și au acordat liber acces (fiecare pentru piața sa) la SIR și la serviciile acestora pe teritoriul lor. Aceste adaptări au intrat în vigoare abia în ianuarie 1994, atunci când un transportator a solicitat dreptul de a beneficia de noua libertate de împărțire a codurilor, convenită în 1991.

28 Din dosar rezultă că, în 1992, Statele Unite ale Americii au luat inițiativa de a propune diferitelor state europene încheierea cu acestea a unui acord bilateral intitulat „cer deschis”. Un acord de acest tip trebuia, pe de o parte, să faciliteze alianțele între transportatorii americani și europeni și, pe de altă parte, să respecte mai multe criterii definite de guvernul american, precum liberul acces la toate rutele, acordarea de drepturi nelimitate de rută și trafic, stabilirea prețurilor conform unui sistem numit „de dublă dezaprobare” pentru rutele aeriene între părțile la acord, posibilitatea de împărțire a codurilor, etc.

29 În cursul anilor 1993 și 1994, Statele Unite ale Americii și-au intensificat eforturile de a încheia acorduri bilaterale în domeniul transportului aerian, conform politicii numite „cer deschis”, cu un număr cât mai mare posibil de state europene.

30 În scrisoarea din 17 noiembrie 1994 adresată statelor membre, Comisia le-a atras atenția acestora din urmă cu privire la efectele negative pe care le-ar putea avea aceste acorduri bilaterale asupra Comunității și a luat poziție, declarând că acest tip de acorduri este de natură să afecteze legislația internă a Comunității. Aceasta a adăugat că negocierea unor astfel de acorduri ar putea fi efectuată în mod eficient și valid din punct de vedere juridic doar la nivel comunitar.

31 În cursul negocierilor desfășurate la 28 februarie și 1 martie 1995, reprezentanții guvernelor belgian și american au ajuns la un consens cu privire la o nouă modificare a acordului din 1980, confirmat ulterior printr-un schimb de note diplomatice. Au fost aduse următoarele modificări (denumite în continuare „modificările aduse în 1995”). În corpul textului acordului din 1980, articolele 1 (definiții), 3 (desemnare și autorizare), 6 (siguranță), 7 (securitate), 8 (posibilități comerciale), 9 (drepturi vamale și redevențe), 10 (taxe de utilizare), 11 (concurență loială), 12 (stabilirea prețurilor), 13 (transport de suprafață/servicii intermodale), 14 (comisii), 15 (aplicare), 17 (soluționarea litigiilor) și 20 (acord multilateral) au fost modificate sau eliminate pentru a face acest acord conform cu modelul american de acord intitulat „cer deschis”. De altminteri, anexele I și II la acordul din 1980, care conțin listele cu rutele și posibilitățile de exploatare a acestora, au fost modificate pentru a fi conforme cu același model (de exemplu, în ceea ce privește rutele, flexibilitatea operațională, zboruri charter, etc.).

32 Articolul 3 din acordul din 1980 subordonează acordarea, de către fiecare parte contractantă, a licențelor de operare corespunzătoare și a autorizațiilor tehnice necesare către companii aeriene desemnate de cealaltă parte, condiției „ca o parte considerabilă din proprietatea și controlul efectiv ale acestei companii aeriene să aparțină părții care o desemnează, resortisanților acestei părți sau ambilor” (denumită în continuare „clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene”). Conform articolului 4 din acordul respectiv, aceste licențe și autorizații pot fi revocate, suspendate sau limitate, în cazul în care nu este îndeplinită condiția menționată anterior.

Procedura precontencioasă

33 După ce a luat la cunoștință faptul că s-au încheiat negocierile privind modificarea acordului din 1980, Comisia a adresat guvernului belgian, la 2 iunie 1995, o scrisoare de punere în întârziere în care preciza, în principal, că, având în vedere faptul că legislația comunitară în domeniul transportului aerian a stabilit un sistem complet de norme destinate stabilirii unei piețe interne în acest sector, statele membre nu mai aveau competența de a încheia acorduri bilaterale, precum cel pe care tocmai l-a negociat Regatul Belgiei cu Statele Unite ale Americii. În plus, aceasta considera că un astfel de acord era contrar legislației comunitare primare și secundare.

34 Având în vedere că guvernul belgian a contestat, în răspunsul său din 4 septembrie 1995, analiza Comisiei, aceasta a adresat Regatului Belgiei, la 16 martie 1998, un aviz

motivată în care concluzionează că angajamentele bilaterale care decurg din modificările aduse în 1995 la acordul din 1980 constituiau o încălcare a dreptului comunitar și îi solicita statului membru în cauză să se conformeze respectivului aviz motivat în termen de două luni de la notificarea sa.

35 Având în vedere că răspunsul guvernului belgian din 26 iunie 1998 a fost considerat nesatisfăcător de către Comisie, aceasta a introdus prezenta acțiune.

Cu privire la admisibilitate

36 Conform guvernului belgian, introducerea prezentei acțiuni constituie un abuz de procedură, deoarece Comisia încearcă, prin acest mijloc, să obțină o competență comunitară pentru care nu a reușit să obțină recunoașterea la nivelul Consiliului și pe care o poate obține doar acționând împotriva acestei din urmă instituții. În subsidiar, guvernul belgian susține, în duplica acestuia, că prezenta acțiune încalcă încrederea legitimă pe care Regatul Belgiei o deduce din declarația comună din 1996, efectuată ulterior trimiterii scrisorii de punere în întârziere din 2 iunie 1995, din care reiese că procedura privind neîndeplinirea obligațiilor introdusă împotriva sa nu va fi continuată.

37 În această privință, trebuie subliniat că prezenta acțiune are ca obiect constatarea faptului că Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul dreptului comunitar, deoarece a încheiat un acord bilateral cu Statele Unite ale Americii în domeniul transportului aerian.

38 Introducând această acțiune în neîndeplinirea obligațiilor, în conformitate cu articolul 169 din tratat, Comisia a aplicat în mod corect normele acestui tratat, deoarece a ales procedura prevăzută în mod specific de tratat pentru cazul în care Comisia consideră că un stat membru nu și-a îndeplinit una din obligațiile care îi revin în temeiul dreptului comunitar.

39 În ceea ce privește argumentul guvernului belgian privind motivele pentru care Comisia a ales să introducă prezenta acțiune, în loc să acționeze împotriva Consiliului, trebuie amintit faptul că, în calitate sa de gardian al tratatului, Comisia este singura care are competența de a hotărî dacă este oportună introducerea unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor și în funcție de ce acțiuni sau omisiuni imputabile statului membru în cauză trebuie introdusă această acțiune (a se vedea Hotărârea din 11 august 1995, Comisia/Germania, C-431/92, Rec., p. I-2189, punctul 22).

40 Prin urmare, acest motiv trebuie să fie respins.

41 În ceea ce privește motivul invocat în subsidiar de către guvernul belgian, trebuie subliniat că, în temeiul articolului 42 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Curții, este interzisă invocarea de noi motive pe parcursul procedurii, cu excepția cazului în care acestea se bazează pe elemente de drept și de fapt care au apărut în timpul procedurii.

42 Motivul întemeiat pe încălcarea încrederii legitime a fost invocat prima dată în duplică și nu se bazează pe elemente de drept și de fapt care au apărut în timpul procedurii.

43 Prin urmare, acest motiv este inadmisibil.

Cu privire la necesitatea de a se pronunța cu privire la existența unui nou acord ca urmare a modificărilor aduse în 1995

44 Formularea cererii principale și a cererii subsidiare ale Comisiei arată că, în opinia acesteia, examinarea fondului uneia sau alteia dintre aceste cereri presupune în mod necesar o luare de poziție de către Curte cu privire la o problemă preliminară, și anume stabilirea dacă modificările aduse în 1995 au avut ca efect transformarea acordului preexistent din 1980 într-un nou acord denumit „cer deschis”, care include prevederile acordului din 1980, astfel cum au fost modificate succesiv. În cazul în care un asemenea efect s-a produs într-adevăr, Curtea ar trebui, conform Comisiei, să se pronunțe doar cu privire la cererea principală și să aprecieze compatibilitatea noului acord cu dispozițiile comunitare pertinente în vigoare în 1995. În caz contrar, nu ar fi necesar să se pronunțe cu privire la cererea principală și, atunci, Curtea ar trebui să se pronunțe cu privire la cererea subsidiară și să aprecieze compatibilitatea dispozițiilor din acordurile preexistente, în special cel din 1980, în special în ceea ce privește articolul 5 din tratat.

45 Guvernul belgian susține că, înainte de modificările aduse în 1995, acordul din 1980 era deja un acord liberal de transport aerian. Comisia supraestimează considerabil sfera de aplicare a acestor modificări, concentrându-se în special pe numărul de clauze care au făcut obiectul modificărilor respective. Analizând punct cu punct modificările respective, guvernul belgian susține că acestea se limitează, în esență, să acorde Regatului Belgiei aceleași drepturi de trafic nelimitate ca și cele de care beneficiază Statele Unite ale Americii după încheierea protocolului din 1978. În afara modificărilor aduse anexei I la acordul din 1980, în vederea completării schimbului de drepturi de trafic în domeniul serviciilor regulate, celelalte modificări aduse în 1995 sunt pur editoriale. În consecință, acestea nu pot constitui un acord nou încheiat.

46 Pentru a-și apăra teza, Comisia procedează la o examinare minuțioasă a modificărilor aduse în 1995. Aceasta subliniază, în primul rând, că mai multe dispoziții din acordul 1980, precum, în special, articolele 7 și 8, au suferit modificări fundamentale. Apoi, articolele 10, 13 și 20 din acordul din 1980 au fost înlocuite, în vreme ce articolele 14 și 15 au fost eliminate. În cele din urmă, anexa I, care a fost modificată pentru a se ține seama de evoluția drepturilor de trafic între părțile contractante, a transformat total acordul 1980, dintr-un acord clasic de tip „Bermuda” într-un acord intitulat „cer deschis” conform cu modelul american.

47 În această privință, trebuie subliniat faptul că examinarea fondului cererii principale a Comisiei nu presupune în mod necesar o luare de poziție de către Curte cu privire la problema stabilirii dacă modificările aduse în 1995 au avut ca efect transformarea acordului preexistent în 1980 într-un acord nou.

48 Deși este adevărat că acordul din 1980 a cunoscut, ca rezultat al modificărilor efectuate înainte de 1995, o evoluție către un acord de tip „cer deschis”, totuși, reiese în mod clar din dosar și din dezbaterile care au avut loc în fața Curții că modificările aduse în 1995, descrise la punctul 31 din prezenta hotărâre, au avut ca efect liberalizarea totală a transportului aerian între Statele Unite ale Americii și Regatul Belgiei, asigurând liberul acces la toate rutele între toate punctele situate în aceste două state, fără limite privind capacitatea și frecvența, fără restricții în ceea ce privește punctele intermediare și punctele situate înainte sau după aceste puncte intermediare („behind, between and beyond rights”) și cu toate combinațiile de aeronave dorite („change of gauge”). Această libertate totală a fost completată de dispoziții privind posibilitățile încheierii de către companiile aeriene în cauză a unor acorduri de împărțire a codurilor („code sharing”) și de dispoziții care stimulează concurența sau nediscriminarea.

49 Rezultă că modificările aduse în 1995 la acordul din 1980 au avut ca efect crearea cadrului unei cooperări mai strânse între Statele Unite ale Americii și Regatul Belgiei, din care decurg noi și importante angajamente internaționale pentru acesta din urmă.

50 În plus, trebuie subliniat faptul că modificările aduse în 1995 sunt dovada unei renegocieri a întregului acord din 1980. Rezultă că, în vreme ce anumite dispoziții din acest acord nu au fost modificate formal de amendamentele aduse în 1995 sau au fost supuse doar unor modificări de redactare marginale, angajamentele care decurg din aceste dispoziții au fost totuși confirmate în cursul acestei renegocieri. Într-o astfel de situație, statele membre sunt împiedicate nu numai să contracteze noi angajamente internaționale, ci și să mențină în vigoare astfel de angajamente, în cazul în care acestea încalcă dreptul comunitar (a se vedea, în acest sens, Hotărârile din 4 iulie 2000, Comisia/Portugalia, C-62/98, Rec., p. I-5171, și Comisia/Portugalia, C-84/98, Rec., p. I-5215).

51 Constatarea de la punctul precedent este valabilă, în special, pentru accesul la rutele intracomunitare, acordat companiilor aeriene desemnate de Statele Unite ale Americii. Chiar dacă, astfel cum susține guvernul belgian, acest acces își are originea în angajamente contractate înainte de 1995, din secțiunea 1 a anexei I la acordul din 1980, privind lista de rute, astfel cum a fost modificată în 1995, rezultă că accesul operatorilor de transport desemnați de Statele Unite ale Americii la rutele intracomunitare a fost, cel puțin, confirmat în 1995 în cadrul schimbului de drepturi de trafic convenit de cele două state.

52 De altminteri, trebuie să fie considerat de necontestat faptul că, astfel cum avocatul general a observat, în mod întemeiat, la punctele 136-138 din concluziile sale, în ceea ce privește clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene, modificările aduse în 1995 la întregul acord afectează sfera de aplicare a dispozițiilor, precum clauza menționată, care nu au fost modificate formal de respectivele amendamente sau au fost modificate în mod limitat.

53 Rezultă că toate angajamentele internaționale contestate în cererea principală trebuie să fie apreciate în raport cu dispozițiile dreptului comunitar invocate de Comisie în sprijinul acestei cereri, care erau în vigoare la momentul contractării sau confirmării acestor angajamente, adică, în orice caz, în 1995.

54 Având în vedere că este de competența Curții să se pronunțe cu privire la cererea principală, nu este necesar să se pronunțe cu privire la cererea subsidiară. Într-adevăr, astfel cum se indică prin formularea cererii subsidiare, examinarea acesteia nu depinde de măsura în care cererea principală este acceptată, ci de problema stabilirii dacă este de competența Curții să se pronunțe cu privire la această cerere.

Cu privire la neîndeplinirea obligațiilor care rezultă din încălcarea competenței externe a Comunității

55 Comisia acuză Regatul Belgiei că a încălcat competența externă a Comunității, atunci când și-a asumat angajamentele care fac obiectul litigiului. În această privință, Comisia susține că această competență decurge, pe de o parte, din necesitatea, în sensul Avizului 1/76 din 26 aprilie 1977 (Rec., p. 741), de a încheia la nivel comunitar un acord care conține astfel de angajamente și, pe de altă parte, din faptul că angajamentele în litigiu afectează, în sensul Hotărârii din 31 martie 1971, Comisia/Consiliul, denumită „AETR” (22/70, Rec. p. 263), normele adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian.

Cu privire la pretinsa existență a unei competențe externe a Comunității în sensul Avizului 1/76

Argumentele părților

56 Comisia susține că, în conformitate cu Avizul 1/76, citat anterior, care a fost clarificat de Avizul 1/94 din 15 noiembrie 1994 (Rec., p. I-5267) și de Avizul 2/92 din 24 martie 1995 (Rec., p. I-521), Comunitatea are competența exclusivă de a încheia un acord internațional chiar și în absența dispozițiilor comunitare în domeniul în cauză, atunci când încheierea unui astfel de acord este necesară pentru realizarea obiectivelor tratatului în acest domeniu, acestea neputând fi atinse prin simpla punere în aplicare a normelor comune autonome.

57 Astfel cum se precizează în Avizul 2/92, citat anterior, raționamentul urmat în Avizul 1/94, emis anterior, nu infirmă în niciun fel concluzia din Avizul 1/76, citat anterior. Trimiterea făcută, la punctul 86 din Avizul 1/94, citat anterior, la absența unei legături indisolubile între realizarea libertății de a presta servicii în favoarea resortisanților statelor membre și tratamentul care trebuie acordat în Comunitate resortisanților din țări terțe privește domeniul serviciilor în general. Or, în domeniul transportului aerian, măsurile pur interne sunt puțin eficiente, având în vedere caracterul internațional al activităților exercitate și imposibilitatea de a separa piața internă și piața externă. În plus, din acest motiv, în mai multe cazuri, s-a dovedit necesar să se prevadă, prin măsuri comunitare privind transportul aerian și maritim, tratamentul care trebuie rezervat transportatorilor din țări terțe și să se încheie acorduri corespunzătoare.

58 Discriminările, denaturarea concurenței și destabilizarea pieței comunitare, care rezultă din acordurile bilaterale de tip „cer deschis”, încheiate de anumite state membre, dovedesc faptul că obiectivele urmărite de politica comună de transport aerian nu pot fi atinse fără încheierea unui acord între Comunitate și Statele Unite ale Americii.

59 În special, angajamentele în litigiu, fie că sunt luate în considerare individual, fie din perspectiva efectului combinat produs de angajamentele corespunzătoare asumate de alte state membre, provoacă schimbări în structura fluxurilor de trafic către Statele Unite ale Americii și le permit operatorilor de transport americani să opereze pe piața intracomunitară fără să fie supuși tuturor obligațiilor sistemului stabilit de normele comune, concurând astfel cu omologii lor comunitari.

60 Necesitatea unei acțiuni comunitare în privința statelor terțe este ușor de stabilit, având în vedere dispozițiile tratatului în domeniul transporturilor. Deși articolul 84 alineatul (2) din tratat nu definește în avans conținutul specific al dispozițiilor care trebuie să fie adoptate în ceea ce privește transportul aerian, acesta declară, în mod expres, aplicabile dispozițiile procedurale de la articolul 75 alineatul (3) din Tratatul CE [devenit, după modificare, articolul 71 alineatul (2) CE]. Faptul că articolul 84 alineatul (2) din tratat îi conferă în mod clar Comunității puterea de a încheia acorduri de transport aerian cu țări terțe a fost demonstrat prin utilizarea sa ca temei juridic pentru încheierea unui astfel de acord cu Regatul Norvegiei și Regatul Suediei în 1992.

61 Competența externă exclusivă de care dispune Comunitatea în domeniul reglementat de angajamentele în litigiu împiedică Regatul Belgiei să își asume astfel de angajamente, chiar și atunci când Comunitatea nu și-a exercitat această competență.

62 Conform guvernului belgian, atribuirea unei competențe externe către Comunitate, implicită în sensul Avizului 1/76, citat anterior, este subordonată îndeplinirii a două condiții: pe de o parte, existența unei competențe interne destinate realizării unui anumit obiectiv; pe de altă parte, necesitatea participării Comunității la un angajament internațional pentru realizarea acestui obiectiv. Condițiile pentru atribuirea competenței externe în sensul Avizului 1/76 citat anterior către Comunitate se diferențiază de cele pentru competența externă în sensul jurisprudenței AETR, citată anterior, în măsura în care, în temeiul acestui aviz, Comunitatea ar fi trebuit să își exercite această competență externă pentru ca aceasta să devină exclusivă, astfel cum amintește Curtea în Avizul 1/94, citat anterior.

63 În acest ultim aviz, Curtea a precizat, de asemenea, că, în domeniul serviciilor, realizarea libertății de stabilire și a libertății de a presta servicii în favoarea resortisanților statelor membre nu este legată în mod indisolubil de tratamentul care trebuie să fie acordat, în Comunitate, resortisanților țărilor terțe sau, în țările terțe, resortisanților statelor membre.

64 De altminteri, deși Curtea ar trebui să considere că toate consecințele economice pretinse de Comisie fac necesară exercitarea de către Comunitate a competenței externe în sensul Avizului 1/76, citat anterior, guvernul belgian subliniază că, până în prezent, Consiliul nu a soluționat problema stabilirii dacă un acord comunitar presupune avantaje importante în raport cu sistemul existent de relații bilaterale. Prin urmare, acesta nu a considerat că exercitarea acestei competențe externe este necesară.

Constatările Curții

65 Trebuie subliniat că, în ceea ce privește transportul aerian, articolul 84 alineatul (2) din tratat se limitează să prevadă o putere de acțiune a Comunității, pe care o subordonează totuși unei decizii prealabile a Consiliului.

66 Prin urmare, deși această dispoziție poate fi utilizată ca fundament juridic de către Consiliu pentru a-i recunoaște Comunității puterea de a încheia un acord internațional în domeniul transportului aerian într-un anumit caz, în schimb, nu se poate considera că aceasta stabilește în sine o competență comunitară externă în domeniul transportului aerian.

67 Desigur, este adevărat că s-a constatat deja de către Curte faptul că, în ceea ce privește competența Comunității de a-și asuma angajamente internaționale, aceasta poate să rezulte nu numai dintr-o atribuire explicită de către tratat, ci, de asemenea, poate decurge implicit din dispozițiile tratatului. O astfel de competență externă implicită există nu doar în toate cazurile în care competența internă a fost deja utilizată în vederea adoptării de măsuri care se înscriu în realizarea de politici comune, ci și în cazul în care măsurile comunitare interne sunt adoptate doar cu ocazia încheierii și intrării în vigoare a acordului internațional. Astfel, competența de a angaja Comunitatea în legătură cu țări terțe poate să decurgă în mod implicit din dispozițiile tratatului care stabilesc competența internă, în măsura în care participarea Comunității la acordul internațional este necesară pentru realizarea unuia dintre obiectivele Comunității (a se vedea Avizul 1/76, citat anterior, considerentele 3 și 4).

68 În jurisprudența sa ulterioară, Curtea a precizat că ipoteza avută în vedere în Avizul 1/76, citat anterior, este cea în care competența internă nu poate fi exercitată util decât în același timp cu competența externă (Avizul 1/94, citat anterior, considerentul 89), încheierea acordului internațional fiind necesară pentru realizarea obiectivelor tratatului, care nu pot fi atinse prin stabilirea unor norme autonome.

69 Acest lucru nu este valabil în speță.

70 Într-adevăr, niciun element din tratat nu împiedică instituțiile să organizeze, în cadrul normelor comune pe care le adoptă, acțiuni concertate față de Statele Unite ale Americii, nici să prescrie atitudinile care trebuie adoptate de statele membre în relațiile externe, cu scopul de a atenua discriminările și denaturarea concurenței care ar putea rezulta din aplicarea angajamentelor contractate de anumite state membre cu Statele Unite ale Americii în cadrul acordurilor intitulate „cer deschis” (a se vedea, în acest sens, Avizul 1/94, citat anterior, considerentul 79). Prin urmare, nu s-a stabilit că, din cauza unor astfel de discriminări sau denaturări ale concurenței, obiectivele tratatului în domeniul transportului aerian nu pot fi atinse prin stabilirea de norme autonome.

71 În plus, Consiliul a putut să adopte, în 1992, „al treilea pachet”, care, conform Comisiei, a realizat piața internă a transportului aerian, bazată pe libertatea de a presta servicii, fără să fi părut necesară, la vremea respectivă, recurgerea, în acest scop, la încheierea de către Comunitate a unui acord cu Statele Unite ale Americii în domeniul transportului aerian. Dimpotrivă, după cum reiese din dosar, Consiliul, cărui tratat îi încredințează sarcina de a acționa în domeniul aerian și de a defini sfera de aplicare a intervenției Comunității în acest domeniu, nu a considerat necesară desfășurarea de negocieri cu Statele Unite ale Americii la nivel comunitar (a se vedea punctul 18 din

prezenta hotărâre). Prin urmare, abia în iunie 1996, ulterior exercitării competenței interne, Consiliul a autorizat Comisia să negocieze cu Statele Unite ale Americii un acord în domeniul transportului aerian, acordându-i în acest scop un mandat limitat, având grijă, în același timp, să precizeze, în declarația sa comună din 1996 cu Comisia, că sistemul de acorduri bilaterale cu aceste țări va fi menținut până la încheierea unui nou acord care angajează Comunitatea (a se vedea punctele 19 și 20 din prezenta hotărâre).

72 Constatarea de la punctele anterioare nu poate fi contestată de faptul că, în actele adoptate de către Consiliu în ceea ce privește piața internă a transportului aerian, există anumite dispoziții privind resortisanții din țările terțe (a se vedea, de exemplu, punctele 12-14 din prezenta hotărâre). Caracterul relativ limitat al acestor dispoziții exclude, contrar afirmațiilor Comisiei, posibilitatea de a deduce faptul că realizarea libertății de a presta servicii în domeniul transportului aerian în favoarea resortisanților statelor membre este legată în mod indisolubil de tratamentul care trebuie să fie acordat, în Comunitate, resortisanților țărilor terțe sau în țările terțe resortisanților statelor membre.

73 Rezultă că, în speță, nu este vorba despre o situație în care competența internă putea fi exercitată în mod util doar în același timp cu exercitarea competenței externe.

74 Având în vedere cele menționate anterior, trebuie constatat că, la momentul în care Regatul Belgiei a convenit cu Statele Unite ale Americii modificările aduse în 1995, Comunitatea nu putea pretinde că exista o competență externă exclusivă în sensul Avizului 1/76, citat anterior, pentru a încheia un acord de transport aerian cu această țară.

75 Prin urmare, neîndeplinirea obligațiilor, întemeiată pe încălcarea unei asemenea competențe de către Regatul Belgiei, este nefondată.

Cu privire la pretinsa existență a unei competențe externe a Comunității în sensul jurisprudenței AETR

Argumentele părților

76 Comisia susține că, împreună cu cadrul legislativ stabilit de „al treilea pachet” de măsuri de liberalizare a transportului aerian, organul legislativ comunitar a introdus un set complet de norme comune, care au permis crearea pieței interne a transportului aerian, bazată pe libertatea de a presta servicii. În cadrul acestor norme comune, Comunitatea a stabilit condițiile de funcționare a pieței interne, în special, în ceea ce privește normele de acces la această piață, sub forma unor drepturi de trafic asupra rutelor între statele membre și în interiorul acestora. În plus, o mare parte dintre aceste măsuri includ dispoziții privind transportatorii din țări terțe sau țările în care sau de pe teritoriul cărora operează acești transportatori. Acestui set de norme i se adaugă Regulamentul nr. 2299/89 și Regulamentul nr. 95/93, ca exemple de măsuri care prescriu statelor membre pozițiile pe care trebuie să le adopte față de țările terțe.

77 Având în vedere acest sistem complet de norme comune, statele membre nu mai au competența, indiferent dacă acționează individual sau colectiv, de a-și asuma angajamente care afectează normele respective prin schimbul de drepturi de trafic și deschiderea accesului transportatorilor din țările terțe la piața intracomunitară. Astfel, negocierea și încheierea unor astfel de angajamente internaționale este competența exclusivă a Comunității. În sprijinul tezei sale, Comisia invocă, în special, Hotărârea AETR, citată anterior, precum și Avizul 1/94 și Avizul 2/92, citate anterior.

78 Conform Comisiei, astfel de angajamente internaționale, în cazul în care nu sunt luate de Comunitate, sunt contrare dreptului comunitar și privează Comunitatea de eficiența sa, deoarece au un efect discriminatoriu, conduc la denaturarea concurenței și destabilizează piața comunitară prin participarea la aceasta a transportatorilor aerieni din țări terțe. Transportatorii americani ar putea astfel să opereze în Comunitate fără să fie supuși tuturor obligațiilor comunitare, traficul ar fi atras spre un stat membru în detrimentul celorlalte state membre și echilibrul urmărit de introducerea normelor comune ar fi perturbat.

79 Din considerentele 25 și 26 ale Avizului 2/91, din 19 martie 1993 (Rec., p. I-1061), rezultă că statele membre nu pot contracta obligații internaționale, nici măcar cu scopul respectării legislației comunitare existente, deoarece există riscul ca acest lucru să facă legislația comunitară excesiv de rigidă, împiedicând adaptarea și modificarea sa, legislația în cauză fiind astfel afectată.

80 În subsidiar, Comisia susține că, deși nu a fost stabilit un set complet de norme comune, acest lucru nu este relevant pentru rezultatul acțiunii, deoarece, astfel cum a confirmat Curtea în considerentele 25 și 26 din Avizul 2/91, citat anterior, competența comunitară este recunoscută ca stabilită în cazul în care convenția în cauză intră sub incidența unui domeniu deja reglementat în mare parte de norme comunitare, adoptate progresiv, ceea ce este valabil în speță.

81 Cu toate acestea, în cazul în care Curtea ar constata faptul că legislația comunitară nu poate fi considerată ca fiind completă pe motiv că, astfel cum susține Regatul Belgiei, îi lipsesc încă anumite elemente, nici acest lucru nu ar fi hotărâtor pentru rezultatul acțiunii. Într-adevăr, presupunând că Comunitatea nu are competența exclusivă de a încheia angajamentele în litigiu în totalitate, nici Regatul Belgiei nu are această competență și, prin urmare, nu poate, în niciun caz, să își asume aceste angajamente în mod individual, după cum îl acuză Comisia.

82 Guvernul belgian consideră că, în domeniu, Comunitatea nu are o competență externă exclusivă și că Regatul Belgiei și-a păstrat competența de a negocia și încheia acorduri și, *a fortiori*, de a negocia și încheia amendamente la acordurile de transport aerian în ceea ce privește drepturile de trafic. Astfel de drepturi fie nu intră sub incidența dispozițiilor comunitare (cazul drepturilor de trafic către sau dinspre puncte situate în afara Comunității), fie se referă la puncte la care accesul a fost deja liberalizat în temeiul sistemului celui de al „treilea pachet” (cazul drepturilor de trafic către puncte situate înaintea Belgiei în interiorul Comunității, având în vedere că, în conformitate cu Regulamentul nr. 2408/92, accesul Regatului Belgiei la astfel de puncte există independent de angajamentele în litigiu).

83 În plus, guvernul belgian susține că al „treilea pachet” de măsuri de liberalizare a transportului aerian nu reglementează în mod expres serviciile de transport aerian dinspre Comunitate și către țări terțe și invers. Dimpotrivă, conform acestuia, Consiliul era conștient de problemele pe care extinderea celui de al „treilea pachet” la serviciile de transport aerian între Comunitate și țările terțe le-ar fi creat pe planul relațiilor internaționale, care, în acest domeniu, sunt reglementate, în continuare, conform unui sistem bilateral între statele membre și țările terțe.

84 Guvernul belgian adaugă faptul că din redactarea Regulamentului nr. 2408/92 reiese că acesta din urmă nu se aplică nici transportatorilor din țări terțe și accesului acestora la rutele aeriene intracomunitare, nici accesului transportatorilor comunitari la rutele aeriene dintre statele comunitare și țările terțe. Acest lucru rezultă și din articolul 1 și articolul 3 alineatul (1) din regulamentul respectiv. Prin urmare, Regulamentul nr. 2408/92 nu acoperă drepturile de trafic ale transportatorilor comunitari către țări terțe, precum cele acordate Regatului Belgiei în conformitate cu modificările aduse în 1995 la acordul din 1980, la fel cum nu acoperă nici drepturile către punctele situate anterior în afara Comunității, care au fost acordate Statelor Unite ale Americii.

85 În consecință, guvernul belgian susține că obligațiile pe care le-a contractat în temeiul acordului din 1980, astfel cum a fost modificat în 1995, nu afectează normele comune deoarece nu există nicio contradicție între conținutul obligațiilor și cel al normelor. În această privință, guvernul belgian respinge, în special, argumentul Comisiei privind drepturile de trafic, desemnarea transportatorilor aerieni, sloturile orare, SIR, precum și tarifele.

86 În cele din urmă, guvernul belgian consideră că argumentele Comisiei privind consecințele economice pe care le au asupra pieței interne a transportului aerian angajamentele bilaterale contractate de statele membre cu Statele Unite ale Americii nu sunt de natură să dea naștere unei competențe comunitare externe în temeiul jurisprudenței AETR, citată anterior, și, prin urmare, să priveze Regatul Belgiei de competența acestuia de a negocia și încheia amendamente la acordul din 1980.

87 În cazul în care Curtea consideră că Regatul Belgiei nu mai dispune de această competență, guvernul belgian susține, în subsidiar, că Regatul Belgiei a fost autorizat de către Consiliu să mențină relațiile sale bilaterale cu Statele Unite ale Americii, adică să mențină acordul din 1980, astfel cum a fost modificat în 1995. În acest scop, Regatul Belgiei se bazează pe concluziile Consiliului din 15 martie 1993 (a se vedea punctul 18 din prezenta hotărâre) și pe declarația comună din 1996 (a se vedea punctul 20 din prezenta hotărâre).

Constatările Curții

88 Trebuie amintit faptul că, astfel cum s-a constatat deja la punctele 65 și 66 din prezenta hotărâre, deși articolul 84 alineatul (2) din tratat nu stabilește o competență comunitară externă în domeniul transportului aerian, este la fel de adevărat că acesta prevede o putere de acțiune a Comunității în acest domeniu, chiar dacă o subordonează unei decizii prealabile a Consiliului.

89 De altminteri, Consiliul a adoptat al „treilea pachet” de reglementări în domeniul transportului aerian considerând această dispoziție drept temei juridic.

90 Curtea a hotărât deja, la punctele 16-18 și 22 din Hotărârea AETR, citată anterior, că această competență a Comunității de a încheia acorduri internaționale rezultă nu doar dintr-o atribuire explicită de către tratat, ci poate decurge, de asemenea, din alte dispoziții ale tratatului și din acte adoptate, în cadrul acestor dispoziții, de către instituțiile Comunității; că, în special, ori de câte ori, în vederea punerii în aplicare a unei politici comune prevăzute de tratat, Comunitatea a adoptat, sub orice formă, dispoziții care stabilesc norme comune, statele membre nu mai au dreptul, indiferent dacă acționează individual sau colectiv, să contracteze cu țările terțe obligații care afectează aceste norme sau le denaturează sfera de aplicare și că, pe măsură ce sunt introduse aceste norme comune, doar Comunitatea este în măsură să își asume și să execute angajamentele contractate în ceea ce privește țările terțe, care afectează întreaga sferă de aplicare a ordinii juridice comunitare.

91 Întrucât această analiză implică recunoașterea unei competențe externe exclusive pentru Comunitate, în urma adoptării unor acte interne, este necesar să se pună problema stabilirii dacă aceasta se poate aplica în cadrul unei dispoziții precum articolul 84 alineatul (2) din tratat, care îi conferă Consiliului puterea de a hotărî „dacă, în ce măsură și prin ce procedură vor putea fi adoptate dispozițiile adecvate” pentru transportul aerian, inclusiv, prin urmare, pentru aspectul său extern.

92 În această privință, este necesar să se sublinieze că, dacă statele membre ar avea libertatea de a contracta angajamente internaționale care afectează normele comune adoptate în temeiul articolului 84 alineatul (2) din tratat, acest lucru ar compromite realizarea obiectivului urmărit de aceste norme și ar împiedica, prin urmare, Comunitatea să își îndeplinească sarcina de apărare a interesului comun.

93 În consecință, constatările Curții din Hotărârea AETR, citată anterior, se aplică și în cazul în care, precum în speță, Consiliul a adoptat norme comune în temeiul articolului 84 alineatul (2) din tratat.

94 În continuare, este necesar să se stabilească în ce condiții sfera de aplicare a normelor comune poate fi afectată sau denaturată de angajamentele internaționale în cauză și, prin urmare, în ce condiții Comunitatea dobândește o competență externă ca urmare a exercitării competenței sale interne.

95 Conform jurisprudenței Curții, acest lucru este valabil atunci când angajamentele internaționale intră în sfera de aplicare a normelor comune (Hotărârea AETR, citată anterior, punctul 30) sau în cazul unui domeniu reglementat deja în mare parte de astfel de norme (Avizul 2/91, citat anterior, considerentul 25). În acest ultim caz, Curtea a hotărât că statele membre nu pot, în afara cadrului instituțiilor comune, să își asume angajamente internaționale, chiar dacă nu există nicio contradicție între acestea și normele comune (Avizul 2/91, citat anterior, considerentele 25 și 26).

96 Astfel, atunci când Comunitatea a inclus în actele sale legislative interne clauze privind tratamentul care trebuie acordat resortisanților din țări terțe sau le-a conferit în

mod expres instituțiilor sale o competență de negociere cu țările terțe, aceasta obține o competență externă exclusivă în sfera acoperită de aceste acte (Avizele citate anterior, 1/94, considerentul 95 și 2/92, considerentul 33).

97 Același lucru este valabil, chiar și în absența unei clauze exprese care abilitază instituțiile sale să negocieze cu statele terțe, atunci când Comunitatea a realizat o armonizare completă într-un anumit domeniu, deoarece normele comune astfel adoptate ar putea fi afectate în sensul Hotărârii AETR, citată anterior, dacă statele membre și-ar păstra libertatea de a negocia cu țările terțe (a se vedea avizele citate anterior 1/94, considerentul 96, și 2/92, considerentul 33).

98 În schimb, din raționamentul prezentat în considerentele 78 și 79 din Avizul 1/94, citat anterior, reiese că eventualele denaturări ale fluxului de servicii de pe piața internă, care pot decurge din acordurile bilaterale intitulate „cer deschis”, încheiate de statele membre cu țări terțe, nu afectează în sine normele comune adoptate în acest domeniu și, prin urmare, nu pot constitui fundamentul unei competențe externe a Comunității.

99 Într-adevăr, nu există niciun element în tratat care să împiedice instituțiile să organizeze, în cadrul normelor comune pe care le adoptă, acțiuni concertate în legătură cu țările terțe și nici să prescrie atitudinile pe care trebuie să le adopte statele membre în cadrul relațiilor externe (Avizul 1/94, citat anterior, considerentul 79).

100 În lumina acestor considerente, este necesar să se aprecieze dacă normele comune invocate de Comisie în cadrul prezentei acțiuni pot fi afectate de angajamentele internaționale contractate sau confirmate în 1995 de Regatul Belgiei.

101 Este evident faptul că angajamentele în litigiu presupun un schimb de drepturi care țin de a cincea libertate în temeiul căruia o companie aeriană desemnată de Statele Unite ale Americii are dreptul să transporte pasageri între Regatul Belgiei și un alt stat membru al Uniunii Europene, cu ocazia unui zbor a cărui origine sau destinație se află în Statele Unite ale Americii. Comisia susține, în primul rând, că acest angajament, luat în considerare, în special, în contextul efectului combinat produs de ansamblul angajamentelor bilaterale de acest tip contractate de state membre cu Statele Unite ale Americii, prin faptul că permite transportatorilor din acest ultim stat să utilizeze rutele intracomunitare fără a respecta condițiile prevăzute de Regulamentul nr. 2407/92, afectează acest regulament, precum și Regulamentul nr. 2408/92.

102 Acest argument trebuie să fie respins.

103 După cum rezultă din titlul său și din articolul 3 alineatul (1), Regulamentul nr. 2408/92 se referă la accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele intracomunitare, aceștia fiind definiți la articolul 2 litera (b) din acest regulament ca transportatori aerieni care dețin o licență de operare valabilă, acordată de un stat membru în temeiul Regulamentului nr. 2407/92. Astfel cum reiese din articolul 1 alineatul (1) și articolul (4), acest ultim regulament definește criteriile pentru acordarea de către statele membre a licențelor de operare către operatorii de transport aerian stabiliți în Comunitate, care, fără a aduce atingere acordurilor și convențiilor la care Comunitatea este parte contractantă, sunt deținute direct sau pe baza unei participații majoritare de

state membre și/sau de resortisanți ai statelor membre și controlate efectiv de aceste state sau acești resortisanți, precum și criteriile de menținere în vigoare a licențelor respective.

104 Rezultă că Regulamentul nr. 2408/92 nu reglementează acordarea drepturilor de trafic asupra rutelor intracomunitare către transportatori necomunitari. În mod similar, Regulamentul nr. 2407/92 nu reglementează licențele de operare ale operatorilor de transport aerian necomunitari care operează în interiorul Comunității.

105 Având în vedere că angajamentele internaționale în litigiu nu intră sub incidența unui domeniu reglementat deja de Regulamentele nr. 2407/92 și 2408/92, nu se poate considera că acestea afectează regulamentele respective din motivul invocat de Comisie.

106 În plus, însăși faptul că aceste două regulamente nu reglementează situația operatorilor de transport aerian din țări terțe care operează în interiorul Comunității demonstrează faptul că, contrar afirmațiilor Comisiei, al „treilea pachet” al legislației nu are un caracter complet.

107 În continuare, Comisia susține că discriminările și denaturările concurenței, care decurg din angajamentele internaționale în litigiu, analizate în lumina efectului lor combinat produs de angajamentele internaționale corespunzătoare, contractate de alte state membre, afectează funcționarea normală a pieței interne în domeniul transportului aerian.

108 Cu toate acestea, astfel cum s-a subliniat la punctul 98 din prezenta hotărâre, acest tip de situație nu afectează normele comune și, în consecință, nu poate constitui un temei pentru competența externă a Comunității.

109 În cele din urmă, Comisia susține că legislația comunitară pe care aceasta o invocă conține numeroase dispoziții privind țările terțe și operatorii de transport aerian din țările terțe. Este vorba, în special, de Regulamentele nr. 2409/92, 2299/89 și 95/93.

110 În această privință, trebuie să se observe, în primul rând, că, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 2409/92, acesta din urmă nu se aplică tarifelor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă, percepute de alți operatori de transport aerian decât cei comunitari, această restricție fiind totuși enunțată „fără a aduce atingere alineatului (3)” din același articol. În temeiul articolului 1 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2409/92, numai operatorii de transport aerian comunitari sunt abilitați să introducă produse noi sau tarife inferioare celor existente pentru produse identice.

111 Din aceste dispoziții combinate rezultă că Regulamentul nr. 2409/92 a interzis, în mod indirect, dar sigur, transportatorilor aerieni din țări terțe care operează în Comunitate să introducă produse noi sau tarife inferioare celor existente pentru produse identice. Procedând astfel, organul legislativ comunitar a limitat libertatea tarifară a acestor transportatori, atunci când aceștia operează pe rute intracomunitare în temeiul drepturilor care țin de a cincea libertate, pe care aceștia le dețin. În consecință, Comunitatea a dobândit, în măsura prevăzută la articolul 1 alineatul (3) din

Regulamentul nr. 2409/92, competența exclusivă de a contracta cu țările terțe angajamente care au legătură cu această limitare a libertății tarifare a transportatorilor din afara Comunității.

112 Rezultă că, de la intrarea în vigoare a Regulamentului nr. 2409/92, Regatul Belgiei nu mai avea dreptul să contracteze în mod individual sau să mențină în vigoare, în ciuda renegocierii acordului din 1980, angajamente internaționale privind tarifele care trebuie practicate de transportatorii din țări terțe pe rutele intracomunitare.

113 Un angajament de acest tip reiese din articolul 12 din acordul din 1980, astfel cum a fost modificat în 1995. Prin urmare, Regatul Belgiei a încălcat competența externă exclusivă a Comunității, care decurge din articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2409/92.

114 Argumentul guvernului belgian, conform căruia acest angajament, în măsura în care stabilește principiul libertății de stabilire a prețurilor și limitează intervenția părților contractante în stabilirea prețurilor la situații anormale specifice (prețuri „de ruinare” sau discriminatorii, prețuri mărite necorespunzător datorită unor abuzuri de poziție dominantă sau prețuri scăzute artificial datorită ajutoarelor de stat), nu contrazice Regulamentul nr. 2409/92 care se bazează, de asemenea, pe principiul libertății de stabilire a prețurilor, nu poate contesta constatarea de la punctul precedent. Într-adevăr, neîndeplinirea obligațiilor de către Regatul Belgiei rezultă din faptul că acesta nu era autorizat să contracteze, în mod individual, sau să mențină în vigoare un astfel de angajament în cadrul renegocierii acordului din 1980, deși conținutul acestui angajament nu contravine dreptului comunitar.

115 În al doilea rând, din articolele 1 și 7 din Regulamentul nr. 2299/89 rezultă că, sub rezerva reciprocității, acest regulament se aplică și resortisanților din țări terțe, atunci când aceștia propun sau utilizează un SIR pe teritoriul Comunității.

116 Prin efectul acestui regulament, Comunitatea a dobândit, prin urmare, competența exclusivă de a contracta cu țările terțe obligații privind SIR propuse sau utilizate pe teritoriul său.

117 Nu se contestă faptul că Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii au adăugat, în 1991, la acordul din 1980 o anexă III, care a intrat în vigoare în 1994, privind principiile referitoare la SIR, inclusiv cele care se aplică SIR propuse sau utilizate pe teritoriul Regatului Belgiei. În cadrul renegocierii acordului din 1980, care a avut loc în 1995, Regatul Belgiei a menținut în vigoare anexa respectivă. Procedând astfel, acest stat membru a încălcat competența externă exclusivă a Comunității, care decurge din Regulamentul nr. 2299/89.

118 În ceea ce privește argumentul subsidiar prezentat de guvernul belgian, conform căruia Consiliul a autorizat Regatul Belgiei să mențină acordul din 1980, astfel cum a fost modificat în 1995, este suficient să se constate că, fără să fie necesară pronunțarea cu privire la pertinenta concluziilor Consiliului din 15 martie 1993 și a declarației comune din 1996 pentru a defini sfera de aplicare obiectivă a normelor dreptului comunitar, în nici un caz nu se poate considera că aceste documente au autorizat Regatul

Belgiei să încalce competența externă a Comunității care decurge din Regulamentele nr. 2409/92 și 2299/89.

119 Prin urmare, acest argument trebuie să fie respins.

120 În cele din urmă, în al treilea rând, astfel cum a fost subliniat la punctul 14 din prezenta hotărâre, Regulamentul nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare se aplică, sub rezerva reciprocității, operatorilor de transport aerian din țări terțe și, în consecință, Comunitatea dispune, de la intrarea în vigoare a acestui regulament, de o competență exclusivă de a încheia cu țări terțe acorduri privind acest domeniu.

121 Cu toate acestea, astfel cum a observat avocatul general, în mod întemeiat, la punctul 107 din concluziile sale, Comisia nu a reușit, astfel cum a susținut, să stabilească faptul că clauza privind concurența loială, care figurează la articolul 11 din acordul din 1980, astfel cum a fost modificat în 1995, se aplică, de asemenea, alocării de sloturi orare.

122 Într-adevăr, această clauză se limitează să prevadă că „fiecare parte trebuie să acorde companiilor aeriene desemnate de cele două părți posibilitatea loială și egală de a-și face concurență în materie de prestare a serviciilor de transport aerian internațional, acoperite de acordul” din 1980. Formularea sa generală nu permite, în lipsa unor elemente pertinente care stabilesc în mod clar intenția celor două părți, să se deducă faptul că Regatul Belgiei și-a asumat un angajament în domeniul alocării sloturilor. Comisia a invocat, în sprijinul afirmației sale, doar un raport al administrației Statelor Unite ale Americii, conform căruia clauzele de acest tip acoperă, în mod normal, și alocarea de sloturi.

123 În consecință, nerespectarea obligațiilor, de care este acuzat Regatul Belgiei în această privință, nu este întemeiată.

124 În conformitate cu articolul 5 din tratat, statele membre au obligația de a facilita îndeplinirea misiunii Comunității și de a se abține de la adoptarea oricărei măsuri care ar putea să pună în pericol realizarea obiectivelor tratatului.

125 În domeniul relațiilor externe, Curtea a considerat că misiunea Comunității și obiectivele tratatului ar fi compromise dacă statele membre ar avea posibilitatea de a încheia angajamente internaționale care conțin norme susceptibile să afecteze normele adoptate de Comunitate sau să le denatureze sfera de aplicare (a se vedea Avizul 2/91, citat anterior, considerentul 11; a se vedea, de asemenea, în acest sens, Hotărârea AETR, citată anterior, punctele 21 și 22).

126 Din considerentele precedente rezultă că, având în vedere că a contractat sau a menținut în vigoare, în ciuda renegocierii acordului din 1980, angajamente internaționale privind tarifele aeriene practicate de transportatorii desemnați de Statele Unite ale Americii pe rutele intracomunitare, precum și SIR propuse sau utilizate pe teritoriul

belgian, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 din tratat, precum și al Regulamentelor 2409/92 și 2299/89.

Cu privire la nedeplinirea obligațiilor care rezultă din încălcarea articolului 52 din tratat

Argumentele părților

127 Comisia susține faptul că clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene contravine articolului 52 din tratat, deoarece Regatul Belgiei nu acordă resortisanților altor state membre și, în special, companiilor și întreprinderilor constituite în aceste state membre și stabilite în Regatul Belgiei, tratamentul rezervat resortisanților belgieni.

128 Guvernul belgian susține că clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene nu intră în domeniul de aplicare al articolului 52 din tratat. Având în vedere că aceasta condiționează exercitarea drepturilor de trafic spre punctele situate în țări terțe, această clauză nu intră sub incidența libertății de stabilire, ci sub incidența dreptului transportatorilor aerieni de a oferi servicii țărilor terțe.

129 În plus, în temeiul acestei clauze, refuzul unei companii aeriene desemnate de Regatul Belgiei reprezintă acțiunea Statelor Unite ale Americii.

130 În cazul în care Curtea ar considera că respectiva clauză contravine articolului 52 din tratat, Guvernul Belgiei susține, în subsidiar, că, în 1995, Regatul Belgiei le-a propus Statelor Unite ale Americii o modificare a acestei clauze, care are ca scop să priveze această țară de posibilitatea de a respinge desemnarea unei companii aeriene comunitare care nu este de naționalitate belgiană. Astfel, deși Statele Unite ale Americii au respins această propunere, Regatul Belgiei a adoptat toate măsurile rezonabile pentru a elimina incompatibilitatea menționată anterior.

Constatările Curții

131 În ceea ce privește aplicabilitatea articolului 52 din tratat în cazul în speță, trebuie subliniat faptul că această dispoziție, de a cărei încălcare este acuzat Regatul Belgiei, se aplică în domeniul transportului aerian.

132 Într-adevăr, în vreme ce articolul 61 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 51 CE) exclude aplicarea dispozițiilor din tratat privind libertatea de a presta servicii în cazul serviciilor de transport, acestea fiind reglementate de dispozițiile din titlul privind transporturile, niciun articol din tratat nu exclude aplicarea la domeniul transporturilor a dispozițiilor acestuia privind libertatea de stabilire.

133 Articolul 52 din tratat este destinat, în special, să fie aplicat companiilor aeriene stabilite într-un stat membru care oferă servicii de transport aerian între un stat membru și o țară terță. Toate societățile stabilite într-un stat membru, în sensul articolului 52 din

tratat, sunt vizate de această dispoziție, chiar dacă obiectul activității lor în statul respectiv constă în furnizarea de servicii către țări terțe.

134 În ceea ce privește problema stabilirii dacă Regatul Belgiei a încălcat articolul 52 din tratat, trebuie amintit faptul că, în conformitate cu acest articol, libertatea de stabilire presupune accesul la activități independente și la exercitarea acestora, precum și constituirea și gestionarea de întreprinderi și, în special, de societăți în sensul articolului 58 paragraful al doilea din Tratatul CE (devenit articolul 48 paragraful al doilea, CE), în condițiile definite de legislația statului membru de stabilire pentru proprii resortisanți.

135 Articolele 52 și 58 din tratat le asigură astfel resortisanților comunitari care și-au exercitat libertatea de stabilire, precum și societăților care sunt asimilate acestora, beneficiul tratamentului național în statul membru gazdă (a se vedea Hotărârea din 21 septembrie 1999, Saint-Gobain ZN, C-307/97, Rec., p. I-6161, punctul 35), atât în privința accesului la o activitate profesională la prima stabilire, cât și în ceea ce privește exercitarea acestei activități de către persoana stabilită în statul membru gazdă.

136 Astfel, Curtea a hotărât că principiul tratamentului național impune statului membru parte la un acord bilateral internațional, încheiat cu o țară terță în vederea evitării dublei impozitări, să acorde sediilor permanente ale societăților care au sediul în alt stat membru avantajele prevăzute de acordul respectiv, în același condiții ca și cele aplicabile societăților care au sediul în statul membru parte la acord (a se vedea, Hotărârea Saint-Gobain ZN, citată anterior, punctul 59, și Hotărârea din 15 ianuarie 2002, Gottardo, C-55/00, Rec., p. I-413, punctul 32).

137 În speță, clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene le permite, în special, Statelor Unite ale Americii să revoce, să suspende sau să limiteze licențele de operare sau autorizațiile tehnice ale unei companii aeriene desemnate de Regatul Belgiei, dar din care o parte importantă a proprietății și controlului efectiv nu aparțin acestui stat membru sau unor resortisanți belgieni.

138 Fără îndoială că este posibil ca această clauză să afecteze companiile aeriene stabilite în Regatul Belgiei, pentru care o parte importantă a proprietății și controlului efectiv aparțin fie unui stat membru, altul decât Regatul Belgiei, fie resortisanților unui astfel de stat membru (denumite în continuare „companiile aeriene comunitare”)

139 În schimb, din formularea clauzei respective reiese că Statele Unite ale Americii au, în principiu, obligația de a acorda licențele de operare adecvate și autorizațiile tehnice necesare companiilor aeriene pentru care o parte importantă a proprietății și controlului efectiv aparțin Regatului Belgiei sau unor resortisanți belgieni (denumite în continuare „companiile aeriene belgiene”).

140 Din cele menționate anterior reiese că companiile aeriene comunitare pot fi excluse întotdeauna de la beneficiul acordului de transport aerian încheiat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii, acest beneficiu fiind, în schimb, asigurat companiilor aeriene belgiene. În consecință, companiile aeriene comunitare fac obiectul unei discriminări care le împiedică să beneficieze de tratamentul național în statul membru gazdă, și anume Regatul Belgiei.

141 Contrar afirmațiilor Regatului Belgiei, această discriminare nu își are originea directă în eventualul comportament al Statelor Unite ale Americii, ci în clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene, care le recunoaște în mod specific Statelor Unite ale Americii dreptul de a adopta un astfel de comportament.

142 Rezultă că clauza privind proprietatea și controlul companiilor aeriene contravine articolului 52 din tratat.

143 Eforturile întreprinse de Regatul Belgiei în 1995 pentru a elimina incompatibilitatea acestei clauze cu articolul 52 din tratat, indiferent cât de laudabile, sunt evident insuficiente pentru a contesta constatarea de la punctul anterior.

144 În aceste condiții, neîndeplinirea obligațiilor, de care este acuzat Regatul Belgiei în temeiul articolului 52 din tratat, este întemeiată.

145 Având în vedere considerentele anterioare, este necesar să se constate faptul că, având în vedere că a contractat sau a menținut în vigoare, în ciuda renegocierii acordului din 1980, angajamentele internaționale cu Statele Unite ale Americii

– privind tarifele serviciilor aeriene practicate de transportatorii desemnați de Statele Unite ale Americii pe rutele intracomunitare,

– privind SIR propuse sau utilizate pe teritoriul belgian și

– care le recunosc Statelor Unite ale Americii dreptul de a revoca, suspenda sau limita drepturile de trafic, în cazul în care transportatorii aerieni desemnați de Regatul Belgiei nu sunt deținuți de acesta din urmă sau de resortisanți belgieni,

Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 5 și 52 din tratat, precum și al Regulamentelor 2409/92 și 2299/89.

Cu privire la cheltuielile de judecată

146 În conformitate cu articolul 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată la plata cheltuielilor de judecată, în cazul în care s-a solicitat acest lucru de partea care a câștigat. Întrucât Comisia a solicitat condamnarea Regatului Belgiei iar acesta a căzut în pretenții cu privire la aspectele esențiale, acesta din urmă trebuie obligat la plata cheltuielilor de judecată.

147 În conformitate cu articolul 69 alineatul (4) din Regulamentul de procedură, Regatul Țărilor de Jos își suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA

hotărăște:

1) Având în vedere că a contractat sau a menținut în vigoare, în ciuda renegocierii acordului din domeniul transportului aerian din 23 octombrie 1980, încheiat între Regatul Belgiei și Statele Unite ale Americii, angajamente internaționale cu Statele Unite ale Americii

– privind tarifele serviciilor aeriene practicate de transportatorii desemnați de Statele Unite ale Americii pe rutele intracomunitare,

– privind sistemele informatizate de rezervare propuse sau utilizate pe teritoriul belgian și

– care le recunosc Statelor Unite ale Americii dreptul de a revoca, suspenda sau limita drepturile de trafic, în cazul în care transportatorii aerieni desemnați de Regatul Belgiei nu sunt deținuți de acesta din urmă sau de resortisanți belgieni,

Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 din Tratatul CE (devenit articolul 10 CE) și al articolului 52 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 43 CE), precum și în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă și al Regulamentului nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul(CEE) nr. 3089/93 al Consiliului din 29 octombrie 1993.

2) În privința celorlalte aspecte, acțiunea este respinsă.

3) Obligă Regatul Belgiei la plata cheltuielilor de judecată.

4) Regatul Țărilor de Jos își suportă propriile cheltuieli de judecată.

Puissochet Schintgen Gulmann

Edward La Pergola Jann

Skouris Macken Colneric

von Bahr Cunha Rodrigues

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, la 5 noiembrie 2002.

Grefier
R. Grass

Preşedinte
G. C. Rodríguez Iglesias