RÈGLEMENT (CEE) N° 2343/90 DU CONSEIL

du 24 juillet 1990

concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires et la répartition de la capacité en sièges entre les transporteurs aériens sur les services aériens réguliers entre États membres

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant qu'il importe d'adopter des mesures en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992 conformément à l'article 8 A du traité; que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que, par la décision 87/602/CEE (4), un premier pas a été franchi vers la libéralisation de la répartition de la capacité en sièges et l'accès au marché, mesure nécessaire à la réalisation du marché intérieur dans les transports aériens; que le Conseil est convenu d'adopter de nouvelles mesures de libéralisation à la fin d'une période initiale de trois ans;

considérant qu'il est nécessaire de mettre en œuvre au plus tard le 1er juillet 1992 des principes régissant les relations entre les États d'enregistrement et les transporteurs aériens titulaires d'une licence sur leur territoire, sur la base de spécifications et de critères communs;

considérant que le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar et que ce régime n'est pas encore entré en application;

considérant que le développement du système de trafic aérien dans les îles grecques et les îles atlantiques composant la région autonome des Açores est actuellement inadéquat et que les aéroports situés dans ces îles doivent donc être temporairement exemptés de l'application du présent règlement;

considérant que l'infrastructure de l'aéroport de Porto est en cours d'agrandissement pour faire face à la croissance des services réguliers; qu'il en résulte que l'aéroport devrait être exempté temporairement de l'application du présent règlement jusqu'à ce que l'agrandissement de ses infrastructures soit mené à bien;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux ainsi que pour les obligations de service public nécessaires au maintien des services vers certains aéroports régionaux;

considérant qu'un accès accru au marché stimulera le développement du secteur communautaire des transports aériens et se traduira par une amélioration des services au bénéfice des usagers; qu'il est donc nécessaire d'introduire des dispositions plus libérales en matière de désignation multiple et de droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième libertés;

considérant que, pour des raisons tenant aux infrastructures aéroportuaires, aux aides à la navigation et à la disponibilité de créneaux horaires, il est nécessaire de prévoir certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

considérant que l'exercice des droits de trafic doit être compatible avec les règles en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de l'attribution des créneaux horaires et de conditions d'accès aux aéroports et qu'il doit être traité sans discrimination en raison de la nationalité;

considérant que les règles bilatérales concernant les quotes-parts de capacité ne sont pas compatibles avec les principes du marché intérieur dont l'achèvement est prévu d'ici 1993 dans le domaine des transports aériens; que les restrictions bilatérales doivent dès lors être réduites progressivement;

considérant qu'il importe particulièrement d'encourager le développement des services aériens interrégionaux afin de développer le réseau communautaire et de contribuer à résoudre le problème de la saturation de certains grands aéroports; qu'il convient donc d'établir des règles plus libérales en matière de répartition de la capacité pour ces services;

considérant que, en raison de l'importance relative que revêt pour certains États membres le trafic non régulier par rapport au trafic régulier, il y a lieu de prendre des mesures propres à en amortir les répercussions sur les possibilités commerciales des transporteurs des États membres recevant ce type de trafic; que les mesures à prendre ne devraient pas viser à limiter le trafic non régulier ni à le soumettre à une réglementation;

(1) JO n° C 258 du 11. 10. 1989, p. 6, et JO n° C 164 du 5. 7. 1990, p. 11.
(2) JO n° C 96 du 17. 4. 1990, p. 65.
(3) JO n° C 112 du 7. 5. 1990, p. 17.
(4) JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 19.

considérant que, compte tenu de la situation concurrentielle du marché, il convient de prendre des dispositions pour empêcher que les transporteurs aériens ne subissent des effets économiques injustifiés;

considérant que le présent règlement remplace la directive 83/416/CEE (1), modifiée en dernier lieu par la directive 89/463/CEE (2), et la décision 87/602/CEE; qu'il y a donc lieu d'abroger ladite directive et ladite décision;

considérant qu'il est souhaitable que le Conseil adopte d'autres mesures de libéralisation, y compris en matière de cabotage concernant l'accès au marché et la répartition de la capacité au plus tard le 30 juin 1992.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Champ d'application et définitions

Article premier

1. Le présent règlement porte sur:

a) l'accès au marché des transporteurs aériens communautaires:

b) la répartition de la capacité en sièges entre le ou les transporteurs aériens titulaires d'une licence dans un État membre et le ou les transporteurs aériens titulaires d'une licence dans un autre État membre sur les services aériens réguliers reliant ces États.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

3. L'application des dispositions du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

4. Les aéroports des îles grecques et des îles atlantiques composant la région autonome des Açores sont exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 30 juin 1993. À moins que le Conseil n'en décide autrement, sur proposition de la Commission, cette exemption s'appliquera pour une période supplémentaire de cinq ans et pourra être prolongée à nouveau de cinq ans.

L'aéroport de Porto est exempté de l'application du présent règlement jusqu'au 31 décembre 1992. Cette dérogation sera abrogée dès que la République portugaise jugera que les conditions économiques de cet aéroport se sont améliorées. À cette fin, la République portugaise informe la Commission, qui en informe les autres États membres.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) transporteur aérien: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre pour l'exploitation de services aériens réguliers;

b) droit de trafic de troisième liberté: le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un État de débarquer, sur le territoire d'une autre État, des passagers, du fret et du courrier embarqués dans l'État où la licence a été délivrée;

droit de trafic de quatrième liberté: le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un État d'embarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier, en vue de leur débarquement dans l'État où la licence a été délivrée:

droit de trafic de cinquième liberté: le droit pour un transporteur aérien d'effectuer le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux États autres que l'État où la licence a été délivrée;

c) États concernés: les États membres entre lesquels un service aérien régulier est exploité;

d) État d'enregistrement: l'État membre dans lequel la licence visée au point a) est délivrée;

e) transporteur aérien communautaire:

i) un transporteur aérien qui a et continue d'avoir son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté, dont la participation majoritaire est et reste détenue par des États membres et/ou par des ressortissants d'États membres, et qui est et reste effectivement contrôlé par de tels États ou de telles personnes

ou

ii) un transporteur aérien qui, à la date d'adoption du présent règlement, tout en ne répondant pas à la définition figurant sous i):

1) soit a son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté et a assuré, pendant les douze mois précédant l'adoption du présent règlement, des services aériens, réguliers ou non, dans la Communauté;

2) soit a assuré, pendant les douze mois précédant l'adoption du présent règlement, des services aériens réguliers entre des États membres au titre des droits de trafic de troisième et quatrième libertés.

Les transporteurs aériens qui répondent aux critères énoncés sous ii) sont énumérés à l'annexe I;

(1) JO n° L 237 du 26. 8. 1983, p. 19.
(2) JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 14.

f) service aérien régulier: une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

i) il traverse l'espace aérien de plus d'un État membre;

ii) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers ou des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places, vendues individuellement, sont mises à la disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);

iii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus:

1) soit selon un horaire publié;

2) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

g) vol: un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

h) désignation multiple sur la base d'une paire de pays: la désignation par un État d'enregistrement de deux transporteurs aériens ou plus, titulaires d'une licence délivrée par lui, pour l'exploitation de services aériens réguliers entre son territoire et celui d'un autre État membre;

i) désignation multiple sur la base de paires de villes: la désignation par un État d'enregistrement de deux transporteurs aériens ou plus, titulaires d'une licence délivrée par lui, pour l'exploitation d'un service aérien régulier entre un aéroport ou un système aéroportuaire situé sur son territoire et un aéroport ou un système aéroportuaire situé sur le territoire d'un autre État membre;

j) aéroport régional: tout aéroport ne figurant pas sur la liste de l'annexe II comme aéroport de première catégorie;

k) système aéroportuaire: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville, comme indiqué dans l'annexe II;

l) capacité: le nombre de sièges offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;

m) quote-part de capacité: la quote-part d'un État membre exprimée en pourcentage de la capacité totale calculée conformément à l'article 11 dans une liaison bilatérale avec un autre État membre, à l'exclusion de toute capacité offerte par des services de cinquième liberté;

n) obligation de service public: toute obligation imposée à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité et de capacité, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

Rapports entre l'État d'enregistrement et ses transporteurs aériens

Article 3

1. Le présent règlement n'affecte pas les rapports entre un État membre et les transporteurs aériens auxquels il a lui-même délivré une licence en ce qui concerne l'accès au marché et la répartition de la capacité.

2. Sur la base d'une proposition de la Commission concernant des cahiers des charges et des critères communs, à présenter au plus tard le 31 mai 1991, le Conseil adopte, en vue de leur mise en œuvre au plus tard le 1er juillet 1992, les règles relatives à la délivrance de licences aux transporteurs aériens et de licences d'exploitation de liaisons.

Droits de trafic de troisième et quatrième libertés

Article 4

Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à fournir des services aériens de troisième et quatrième libertés entre les aéroports ou systèmes aéroportuaires d'un État membre et les aéroports ou systèmes aéroportuaires d'un autre État membre si ces aéroports ou systèmes aéroportuaires sont ouverts au trafic entre États membres ou aux services internationaux.

Rapports entre un État membre et les transporteurs aériens d'autres États membres

Article 5

1. Sous réserve de l'article 6, un État membre autorise les transporteurs aériens titulaires d'une licence dans un autre État membre qui ont été autorisés par leur État d'enregistrement, à:

— exercer des droits de trafic de troisième et quatrième libertés conformément à l'article 4,

— utiliser, dans la Communauté, le même numéro de vol pour les services combinés de troisième et quatrième libertés.

2. Lorsqu'un transporteur aérien d'un État membre a obtenu une licence, conformément au présent article, pour exploiter un service aérien régulier, l'État d'enregistrement de ce transporteur aérien ne doit émettre aucune objection si une demande d'instauration d'un service aérien régulier sur la même liaison est présentée par un transporteur aérien de l'autre État concerné.

3. a) Un État membre, à la suite de consultations avec d'autres États concernés, peut imposer une obligation de service public à des services aériens vers un

aéroport régional situé sur son territoire, sur une liaison qui est considérée comme vitale pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

b) L'adéquation des services de transport aérien est évaluée compte tenu:

i) de l'intérêt public;

ii) de la possibilité de recourrir à d'autres formes de transport et de la capacité de ces formes de transport à répondre aux besoins considérés;

iii) des tarifs et conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux utilisateurs.

c) Nonobstant le paragraphe 2, un État membre n'est pas tenu d'autoriser plus d'un transporteur à desservir une liaison soumise à une obligation de service public, pour autant que le droit d'exploiter ce service soit concédé pour une période de trois ans maximum après appel d'offres à tout transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée dans les États concernés et à tout transporteur aérien communautaire qui, conformément à l'article 8, est autorisé à exercer des droits de trafic de cinquième liberté sur la liaison. Les offres présentées par les transporteurs aériens sont communiquées aux autres États concernés et à la Commission.

d) Le point c) ne s'applique pas dans les cas où l'autre État membre concerné propose un autre moyen satisfaisant de remplir la même obligation de service public.

e) Le présent paragraphe ne s'applique pas aux liaisons d'une capacité de plus de trente mille sièges par an.

4. Nonobstant le paragraphe 2, un État membre qui a autorisé un des transporteurs aériens titulaires d'une licence qu'il a délivrée à exploiter un service de transport de passagers sur une nouvelle liaison entre des aéroports régionaux au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas quatre-vingt sièges n'est pas tenu, pendant une période de deux ans, d'autoriser un service aérien réciproque, à moins que ce service ne soit exploité au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas quatre-vingt sièges ou qu'il fasse partie d'un service exploité dans les conditions définies à l'article 7 et sur lequel pas plus de quatre-vingt places sont mises en vente sur chaque vol entre les deux aéroports régionaux en question.

5. Si un État membre estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par les termes des paragraphes 3 ou 4, la Commission procède, à la demande de cet État ou de sa propre initiative, ou s'il y a désaccord sur l'application du paragraphe 3, à une enquête et, tenant compte de tous les facteurs pertinents, décide dans un délai de deux mois à compter du début de l'enquête si les paragraphes 3 ou 4 doivent continuer de s'appliquer à la liaison en question.

6. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Désignation multiple

Article 6

1. Un État membre accepte la désignation multiple par un autre État membre sur la base d'une paire de pays.

2. Il accepte également la désignation multiple sur la base d'une paire de villes:

— à partir du 1er janvier 1991, pour les liaisons sur lesquelles plus de 140 000 passagers ont été transportés au cours de l'année précédente ou sur lesquelles sont assurés par an plus de 800 vols aller-retour,

— à partir du 1er janvier 1992, pour les liaisons sur lesquelles plus de 100 000 passagers ont été transportés au cours de l'année précédente ou sur lesquelles sont assurés par an plus de 600 vols aller-retour.

Combinaison de points

Article 7

En exploitant des services aériens réguliers à destination ou au départ de deux points ou plus situés dans un ou plusieurs États membres autres que son État d'enregistrement, un transporteur aérien communautaire est autorisé par les États concernés à combiner des services aériens réguliers et à utiliser le même numéro de vol. Les droits de trafic entre les points combinés peuvent être exercés conformément à l'article 8.

Droits de trafic de cinquième liberté

Article 8

1. Les transporteurs aériens communautaires sont autorisés, conformément au présent article, à exercer des droits de trafic de cinquième liberté entre des points combinés dans deux États membres différents aux conditions suivantes:

a) les droits de trafic sont exercés sur un service qui constitue l'extension d'un service au départ de l'État d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet État et qui est programmé comme tel;

b) le transporteur aérien ne peut utiliser, pour le service de cinquième liberté, plus de 50 % de la capacité en sièges qu'il met en œuvre durant une saison sur le même service de troisième et quatrième libertés dont le service de cinquième liberté constitue l'extension ou le préliminaire.

2. a) Le transporteur aérien peut utiliser, pour le service de cinquième liberté, un aéronef différent mais dont la taille ne doit pas dépasser celle de l'aéronef qu'il utilise pour le service de troisième et quatrième libertés dont le service de cinquième liberté constitue une extension ou un préliminaire.

b) Lorsque plus d'un service de cinquième liberté est assuré comme extension ou préliminaire d'un service de troisième ou quatrième liberté, la capacité visée au paragraphe 1 point b) représente la capacité totale en sièges disponibles pour le transport de passagers au titre de la cinquième liberté sur ces services de cinquième liberté.

3. Un transporteur aérien assurant un service de cinquième liberté, conformément au présent article, fournit aux États membres intéressés, sur leur demande, toutes les informations pertinentes concernant:

a) la capacité en sièges mise en œuvre durant une saison sur le service de troisième et de quatrième libertés dont le service de cinquième liberté constitue l'extension ou le préliminaire

et

b) dans le cas de services de cinquième liberté auxquels s'applique l'article 8 paragraphe 2 point b), la capacité saisonnière utilisée sur chaque service.

Conditions pour l'exercice des droits de trafic

Article 9

Le présent règlement n'affecte pas le droit d'un État membre de régler, sans discrimination fondée sur la nationalité, la répartition du trafic entre les aéroports à l'intérieur d'un système aéroportuaire.

Article 10

1. Nonobstant l'article 5 paragraphe 2, l'exercice des droits de trafic est soumis aux règles communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires, ainsi qu'aux conditions suivantes:

a) l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné doit posséder des structures suffisantes pour accueillir le service;

b) les aides à la navigation doivent y être suffisantes pour accueillir le service.

2. Lorsque les conditions du paragraphe 1 ne sont pas remplies, un État membre peut, en ce qui concerne l'exercice de ces droits de trafic, le soumettre à des conditions, le limiter ou le refuser, sous réserve que cela soit fait sans discrimination fondée sur la nationalité. Avant de prendre une telle mesure, il informe la Commission et lui fournit tous les éléments d'information nécessaires.

3. Sans préjudice de l'article 9 et sauf accord de l'autre ou des autres États membres concernés, un État membre n'autorise pas un transporteur aérien:

a) à mettre en œuvre un nouveau service

ou

b) à augmenter la fréquence d'un service existant

entre un aéroport donné sur son territoire et un autre État membre aussi longtemps qu'un transporteur titulaire d'un licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, sur la base des paragraphes 1 et 2, à mettre en œuvre un nouveau service ou à augmenter les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question, tant que le Conseil n'a pas adopté et que n'est pas entré en vigueur un règlement relatif à un code de conduite concernant la répartition des créneaux horaires fondée sur le principe général de non-discrimination fondée sur la nationalité.

4. À la demande d'un État membre, la Commission examine l'application du paragraphe 2 et/ou du paragraphe 3 pour un cas particulier et, dans un délai d'un mois, décide si l'État membre peut continuer d'appliquer la mesure.

5. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Quotes-parts de capacité

Article 11

1. À partir du 1er novembre 1990, un État membre permet à un autre État membre d'augmenter en toute saison sa quote-part de capacité de 7,5 points par rapport à la situation qui prévalait au cours de la période correspondante précédente, étant entendu que chaque État membre peut en toute état de cause revendiquer une quote-part de capacité de 60 %.

2. Le Conseil adopte, en vue de leur mise en œuvre au plus tard le 1er janvier 1993 et sur la base d'une proposition de la

Commission à présenter au plus tard le 31 décembre 1991, des dispositions visant à abolir les limites de répartition des capacités entre les États membres.

3. Les limites de répartition des capacités ne s'appliquent pas dans le cas d'un service assuré entre des aéroports régionaux, quelle que soit la capacité des aéronefs.

4. Dans l'application des dispositions du paragraphe 1, il n'est pas tenu compte des réductions unilatérales de capacité. Dans ces cas, la base du calcul des quotes-parts de capacité est la capacité offerte au cours des périodes correspondantes précédentes par le ou les transporteurs aériens de l'État membre qui a/ont réduit sa/leur capacité.

Article 12

1. À la demande de tout État membre dans lequel l'application de l'article 11 a causé un préjudice financier sérieux au(x) transporteur(s) aériens(s) titulaire(s) d'une licence délivrée par cet État membre, la Commission examine la situation et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché, la situation financière du ou des transporteurs aériens concernés et le taux d'utilisation de la capacité atteint, décide si les quotes-parts de capacité sur les liaisons à destination ou en provenance de cet État doivent être stabilisées pour une période limitée.

2. À la demande d'un État membre dont les services aériens réguliers sont soumis à une vive concurrence de la part de services non réguliers et lorsque la situation est telle que les possibilités des transporteurs de cet État membre de soutenir efficacement la concurrence sur ce marché sont indûment affectées, la Commission, après avoir examiné tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché et le taux d'utilisation de la capacité atteint et après avoir consulté les autres États membres concernés, décide dans les deux mois après réception de la demande s'il convient de réduire les 7,5 points visés à l'article 11 paragraphe 1 pour cette relation bilatérale.

3. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Un État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Dispositions générales

Article 13

1. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de conclure ou de maintenir en vigueur entre eux des arrangements plus souples que les dispositions des articles 6, 8 et 11.

2. Les dispositions du présent règlement ne peuvent être invoquées pour rendre plus restrictifs les arrangements existants en matière d'accès au marché et de répartition de la capacité.

Article 14

1. La Commission publie un rapport sur l'application du présent règlement tous les deux ans et pour la première fois au plus tard le 31 mai 1992.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires à l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.

3. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

Article 15

Au plus tard le 30 juin 1992, le Conseil statue sur la révision du présent règlement sur la base d'une proposition de la Commission à présenter au plus tard le 30 mai 1991.

Article 16

La décision 87/602/CEE et la directive 83/416/CEE sont abrogées.

Article 17

Le présent règlement entre en vigueur le 1er novembre 1990.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 1990.

Par le Conseil

Le président

C. MANNINO

ANNEXE I

Transporteurs aériens visés à l'article 2 point e) sous ii)

Les transporteurs aériens indiqués ci-aprés répondent aux critères énoncés à l'article 2 point e) sous ii) aussi longtemps qu'ils sont agréés en tant que transporteurs aériens nationaux par l'État membre qui les agrée en tant que tels à la date d'adoption du présent règlement:

— Scandinavian Airlines System

— Britannia Airways

— Monarch Airlines.

ANNEXE II

Liste des aéroports de première catégorie

BELGIQUE:	Bruxelles-Zaventem
DANEMARK:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:	Francfort-Rhin-Main, Düsseldorf-Lohausen, Munich-Riem
ESPAGNE:	Palma-Majorque, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas
GRÈCE:	Athènes-Hellinikon, Salonique-Micra
FRANCE:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
IRLANDE:	Dublin
ITALIE:	Rome-Fiumicino/Ciampino, Milan-Linate/Malpensa
PAYS-BAS:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lisbonne, Faro
ROYAUME-UNI:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton