REGLAMENTO (CEE) N° 2343/90 DEL CONSEJO

de 24 de julio de 1990

relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (3),

Considerando que es importante adoptar medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, como dispone el artículo 8 A del Tratado; que el mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores, en el que estará garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que la Decisión 87/602/CEE (4) constituyó un primer paso hacia la liberalización de la distribución de la capacidad de pasajeros y del acceso al mercado, necesaria para la realización del mercado interior en el sector del transporte aéreo; que el Consejo acordó adoptar nuevas medidas de liberalización al término de un período inicial de tres años;

Considerando que es necesario aplicar, a más tardar el 1 de julio de 1992, los principios que regulen las relaciones entre los Estados de registro y las compañías aéreas con licencia en el territorio de los mismos, con arreglo a especificaciones y criterios comunes;

Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen tiene todavía que comenzar a aplicarse;

Considerando que el desarrollo del régimen de tráfico aéreo en las islas griegas y en las islas del Atlántico que constituyen la región autónoma de las Azores, es actualmente insuficiente y que por esta razón deben quedar excluidos temporalmente de la aplicación del presente Reglamento los aeropuertos situados en dichas islas;

Considerando que la infraestructura del aeropuerto de Oporto está siendo ampliada a fin de que pueda hacer frente al crecimiento de los servicios aéreos; que, por consiguiente, debe quedar excluido temporalmente de la aplicación del presente Reglamento dicho aeropuerto hasta que se termine la ampliación de su infraestructura;

Considerando que es necesario establecer disposiciones, en determinados casos, sobre servicios aéreos en nuevas rutas entre aeropuertos regionales y sobre obligaciones de servicio público para el mantenimiento de servicios en determinados aeropuertos regionales;

Considerando que el aumento del acceso al mercado estimulará el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y proporcionará mejores servicios a los usuarios; que, en consecuencia, es necesario introducir disposiciones más liberales sobre la designación múltiple, los derechos de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertades;

Considerando que, habida cuenta los problemas relativos a la infraestructura aeroportuaria, las ayudas a la navegación y disponibilidades de períodos horarios, es necesario prever determinadas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico;

Considerando que el ejercicio de los derechos de tráfico debe ser compatible con las normas sobre seguridad, protección del medio ambiente, distribución de períodos horarios y condiciones de acceso a los aeropuertos, y no debe dar lugar a discriminaciones por motivos de nacionalidad;

Considerando que las normas bilaterales relativas a las cuotas de capacidad son incompatibles con los principios del mercado interior que debería quedar establecido de aquí a 1993 en el sector del transporte aéreo; que, por consiguiente, deben reducirse gradualmente las restricciones bilaterales;

Considerando que es especialmente importante fomentar el desarrollo de los servicios aéreos interregionales a fin de ampliar la red comunitaria y contribuir a resolver el problema de la congestión en algunos grandes aeropuertos; que, en consecuencia, es conveniente contar con normas más liberales respecto a la distribución de la capacidad de estos servicios;

Considerando que, habida cuenta la importancia relativa que el tráfico no regular tiene respecto del regular para algunos Estados miembros, es necesario adoptar medidas para mitigar su impacto sobre las oportunidades de las compañías aéreas de Estados miembros que reciben ese tráfico; que las medidas que se adopten no deben estar encaminadas a limitar el tráfico no regular ni a someterlo a regulación;

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

Considerando que, habida cuenta la situación de competencia del mercado, deben adoptarse disposiciones para impedir que las compañías aéreas sufran efectos económicos injustificados;

Considerando que el presente Reglamento sustituye a la Directiva 83/416/CEE (1), cuya última modificación la constituye la Directiva 89/463/CEE (2), y a la Decisión 87/602/CEE; que, en consecuencia, es necesario derogar dicha Directiva y dicha Decisión;

Considerando que es deseable que el Consejo adopte nuevas medidas de liberalización, en materia de cabotaje con respecto al acceso al mercado y la distribución de la capacidad a más tardar el 30 de junio de 1992,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1

1. El presente Reglamento se aplicará:

a) al acceso de las compañías aéreas comunitarias al mercado;

b) a la distribución de la capacidad de pasajeros entre las compañías aéreas con licencia en un Estado miembro y las compañías aéreas con licencia en otro Estado miembro en los servicios aéreos regulares entre dichos Estados.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo en esa fecha.

4. Hasta el 30 de junio de 1993 quedarán excluidos de la aplicación del presente Reglamento los aeropuertos de las islas griegas y de las islas del Atlántico que constituyen la región autónoma de las Azores. Salvo que el Consejo, a propuesta de la Comisión decida otra cosa, esta exclusión se prorrogará por un nuevo período de cinco años y podrá prorrogarse por otros cinco años más.

Hasta el 31 de diciembre de 1992 el aeropuerto de Oporto quedará excluido de la aplicación del presente Reglamento. Esta exclusión quedará sin efecto en el momento en que la República Portuguesa considere que han mejorado las condiciones económicas de dicho aeropuerto. A tal efecto, la República Portuguesa informará a la Comisión. La Comisión comunicará dicha información a los demás Estados miembros.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia válida de un Estado miembro para la explotación de servicios aéreos regulares;

b) «derecho de tráfico de tercera libertad»: el derecho de una compañía aérea con licencia en un Estado a desembarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo embarcados en el Estado que haya expedido su licencia;

«derecho de tráfico de cuarta libertad»: el derecho de una compañía aérea con licencia en un Estado a embarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo para su desembarco en el Estado que haya expedido su licencia;

«derecho de tráfico de quinta libertad»: el derecho de una compañía aérea a realizar transporte aéreo de pasajeros, carga y correo entre dos Estados distintos del Estado que haya expedido su licencia;

c) «Estados interesados»: los Estados miembros entre los que se preste un servicio aéreo regular;

d) «Estado de registro»: el Estado miembro que haya expedido la licencia mencionada en la letra a);

e) «compañía aérea comunitaria»:

i) toda compañía aérea que tenga y continúe teniendo su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad, cuya participación mayoritaria esté y siga estando en manos de los Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros y que esté y siga estando efectivamente controlada por dichos Estados o nacionales, o

ii) toda compañía aérea que, en la fecha de la adopción del presente Reglamento, aunque no responda a la definición contemplada en el punto i), al menos:

1) o bien tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y haya prestado servicios aéreos regulares o no regulares en la Comunidad durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento;

2) o bien haya prestado servicios aéreos regulares entre Estados miembros con arreglo a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento.

En el Anexo I figuran las compañías aéreas que cumplen los criterios enunciados en el presente punto ii);

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

f) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos, cada uno de los cuales reúne todas las características siguientes:

i) que atraviese el espacio aéreo de más de un Estado miembro;

ii) que se realice, a cambio de una remuneración, con aeronaves destinadas al transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, de manera que en cada vuelo haya asientos disponibles para su adquisición individual por el público, sea directamente a la compañía aérea, sea a través de sus agentes autorizados;

iii) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más puntos:

1) bien de acuerdo con un horario publicado;

2) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;

g) «vuelo»: la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;

h) «designación múltiple en régimen de país a país»: la designación por parte de un Estado de registro de dos o más de las compañías aéreas con licencia en su territorio para que presten servicios regulares entre su territorio y el de otro Estado miembro;

i) «designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad»: la designación por parte de un Estado de registro de dos o más de las compañías aéreas a las que haya expedido licencia para que presten un servicio aéreo regular entre un aeropuerto o un sistema aeroportuario ubicado en su territorio y un aeropuerto o un sistema aeroportuario ubicado en el territorio de otro Estado miembro;

j) «aeropuerto regional»: cualquier aeropuerto distinto de los que figuran en la lista del Anexo II como aeropuertos de primera categoría;

k) «sistema aeroportuario»: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a una misma ciudad, tal como se indica en el Anexo II;

l) «capacidad»: el número de asientos ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado;

m) «cuota de capacidad»: la parte correspondiente a un Estado miembro, expresada como un porcentaje de la capacidad total calculada con arreglo al artículo 11 en una relación bilateral con otro Estado miembro, excluida la capacidad ofrecida por servicios de quinta libertad;

n) «obligación de servicio público»: cualquier obligación impuesta a una compañía aérea para que adopte, con respecto a cualquier ruta para la que un Estado miembro le haya expedido una licencia, todas las medidas necesarias para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas relativas a continuidad, regularidad y capacidad que la compañía aérea no asumiría si tuviera en cuenta únicamente su interés comercial.

Relaciones entre los Estados de registro y sus compañías aéreas

Artículo 3

1. El presente Reglamento no afectará a la relación entre un Estado miembro y las compañías aéreas a las que haya expedido licencia en lo que se refiere al acceso al mercado y a la distribución de la capacidad.

2. El Consejo, basándose en una propuesta sobre normas y criterios comunes que la Comisión deberá presentar a más tardar el 31 de mayo de 1991, adoptará normas que regulen la concesión de licencias de compañías aéreas y de licencias de ruta, aplicables, a más tardar, el 1 de julio de 1992.

Derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad

Artículo 4

Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, se autorizará a las compañías aéreas comunitarias a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre los aeropuertos o sistemas aeroportuarios de un Estado miembro y los aeropuertos o sistemas aeroportuarios de otro Estado miembro cuando estos aeropuertos o sistemas aeroportuarios estén abiertos al tráfico entre Estados miembros o a los servicios internacionales.

Relaciones entre un Estado miembro y las compañías aéreas de otros Estados miembros

Artículo 5

1. Salvo lo dispuesto en el artículo 6, todo Estado miembro autorizará a las compañías aéreas con licencia en otro Estado miembro que hayan recibido la correspondiente autorización de su Estado de registro a:

— ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4;

— utilizar, dentro de la Comunidad, el mismo número de vuelo para los servicios combinados de tercera y cuarta libertad.

2. Cuando a una compañía aérea de un Estado miembro se le haya expedido una licencia con arreglo al presente artículo para prestar un servicio aéreo regular, el Estado de registro de dicha compañía aérea no podrá oponerse a una solicitud de introducción de un servicio aéreo regular en la misma ruta por parte de una compañía aérea del otro Estado interesado.

3. a) Tras consultar a otros Estados interesados, todo Estado miembro podrá imponer una obligación de servicio público en relación con los servicios aéreos a

todo aeropuerto regional situado en su territorio que se encuentre en una ruta considerada vital para el desarrollo de la región en que esté situado el aeropuerto y en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirán si únicamente considerasen su interés comercial.

b) La adecuación de los servicios de transporte aéreo se evaluará teniendo en cuenta:

i) el interés público;

ii) la posibilidad de recurrir a otras formas de transporte y la capacidad de estas otra formas de responder a las necesidades de transporte consideradas;

iii) las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios.

c) No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros no estarán obligados a autorizar a más de una compañía aérea a explotar una ruta a la que corresponda una obligación de servicio público, siempre que el derecho a explotar tal servicio se ofrezca en concurso público y por un período máximo de tres años a las compañías aéreas que posean una licencia de explotación expedida en cualquiera de los Estados miembros interesados y a las compañías aéreas comunitarias que, de conformidad con el artículo 8, estén autorizadas a ejercer derechos de tráfico de quinta libertad sobre dicha ruta. Las solicitudes presentadas por las compañías aéreas se comunicarán a los demás Estados interesados así como a la Comisión.

d) Lo dispuesto en la letra c) no se aplicará en aquellos casos en que el otro Estado miembro interesado proponga una alternativa satisfactoria para cumplir la misma obligación de servicio público.

e) El presente apartado no se aplicará a las rutas con una capacidad de más de 30 000 plazas anuales.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, el Estado miembro que haya autorizado a una compañía aérea a la que haya expedido una licencia para prestar un servicio de pasajeros en una ruta nueva entre aeropuertos regionales con aeronaves de una capacidad no superior a 80 asientos, no estará obligado a autorizar un servicio aéreo recíproco durante un período de dos años, a menos que se preste con aeronaves de una capacidad no superior a 80 asientos, o que forme parte de un servicio prestado, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 en el que el número de asientos en venta entre los dos aeropuertos regionales interesados no sea superior a 80 en cada vuelo.

5. A petición de cualquier Estado miembro que considere que en virtud de los apartados 3 o 4 se está limitando indebidamente el desarrollo de una ruta por iniciativa propia o cuando surja un desacuerdo en cuanto a la aplicación del apartado 3, la Comisión llevará a cabo una investigación y, basándose en todos los factores pertinentes, adoptará una decisión acerca de si deben continuar aplicándose los apartados 3 o 4 respecto de la ruta de que se trate en el plazo de dos meses posterior al inicio de su investigación.

6. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Los Estados miembros dispondrán de un plazo de un mes para recurrir la decisión de la Comisión ante el Consejo. El Consejo podrá, por mayoría cualificada, adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.

Designación múltiple

Artículo 6

1. Todo Estado miembro aceptará la designación múltiple en régimen de país a país por parte de otro Estado miembro.

2. Aceptará también la designación múltiple en régimen de ciudad a ciudad:

— a partir del 1 de enero de 1991, en las rutas en las que se hayan transportado más de 140 000 pasajeros durante el año precedente o en las que se realicen más de 800 vuelos de ida y vuelta al año;

— a partir del 1 de enero de 1992, en las rutas en las que se hayan transportado más de 100 000 pasajeros en el transcurso del año anterior o en las que se realicen más de 600 vuelos de ida y vuelta al año.

Combinación de puntos

Artículo 7

Al prestar servicios aéreos regulares con destino u origen en dos o más puntos de otro u otros Estados miembros distintos de su Estado de registro, toda compañía aérea comunitaria recibirá autorización de los Estados interesados para combinar servicios aéreos regulares y utilizar el mismo número de vuelo. Los derechos de tráfico entre los puntos combinados podrán ejercerse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.

Derechos de quinta libertad

Artículo 8

1. Las compañías aéreas comunitarias estarán autorizadas a ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos combinados de dos Estados miembros diferentes en las condiciones siguientes:

a) los derechos de tráfico se ejercerán en servicios que constituyan y estén programados como una extensión de un servicio de origen en su Estado de registro o la fase preliminar de un servicio con destino en su Estado de registro;

b) las compañías aéreas no podrán utilizar para el transporte de pasajeros de quinta libertad más del 50 % de su capacidad de asientos de la temporada en el mismo servicio de tercera y cuarta libertad del cual el de quinta libertad constituya una extensión o una fase preliminar.

2. a) Para el servicio en que se ejerzan los derechos de tráfico de quinta libertad, la compañía aérea podrá utilizar una aeronave distinta pero no mayor que la utilizada para el servicio de tercera y cuarta libertad del que el servicio de quinta libertad sea una extensión o una fase preliminar.

b) En caso de que exista más de un servicio de quinta libertad programado como extensión o como fase preliminar de un servicio de tercera o cuarta libertad, la disposición relativa a la capacidad de la letra b) del apartado 1 representará la capacidad total de asientos disponible para el transporte de pasajeros de quinta libertad en dichos servicios de quinta libertad.

3. Toda compañía aérea que preste un servicio de quinta libertad con arreglo al presente artículo facilitará al Estado miembro interesado, a petición de éste, toda la información pertinente sobre:

a) la capacidad de asientos por temporada en el servicio de tercera o cuarta libertad del que el servicio de quinta libertad constituya una extensión o una fase preliminar, y

b) cuando se trate de servicios de quinta libertad a los que se aplique la letra b) del apartado 2 del artículo 8, la capacidad por temporada utilizada en cada servicio.

Condiciones para el ejercicio de los derechos de tráfico

Artículo 9

El presente Reglamento no afectará al derecho de un Estado miembro a regular, sin que exista discriminación basada en la nacionalidad, la distribución del tráfico entre los aeropuertos en el interior de un sistema aeroportuario.

Artículo 10

1. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5, el ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas comunitarias nacionales, regionales o locales publicadas, relativas a la seguridad, a la protección del medioambiente y a la asignación de períodos horarios, así como a las condiciones siguientes:

a) el aeropuerto o sistema aeroportuario de que se trate deberá poseer una infraestructura suficiente para acoger el servicio;

b) las ayudas a la navegación serán suficientes para acoger el servicio.

2. Cuando no se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 1, los Estados miembros podrán, sin que exista discriminación basada en la nacionalidad, condicionar, limitar o denegar el ejercicio de estos derechos de tráfico. Antes de adoptar esta medida, informarán a la Comisión y le suministrarán todos los datos necesarios.

3. Sin perjuicio del artículo 9 y salvo con el acuerdo del o de los Estados interesados, un Estado miembro no podrá autorizar a una compañía aérea:

a) a iniciar un nuevo servicio, o

b) a aumentar la frecuencia de un servicio existente

entre un aeropuerto determinado situado en su territorio y otro Estado miembro en tanto que deniegue a una compañía aérea con licencia expedida por ese otro Estado miembro, basándose en los apartados 1 y 2, la autorización para establecer un nuevo servicio o para aumentar las frecuencias en un servicio existente al aeropuerto de que se trate, hasta la adopción por el Consejo y la entrada en vigor de un Reglamento sobre el código de conducta respecto de la asignación de períodos horarios, basado en el principio general de no discriminación por motivos de nacionalidad.

4. A petición de cualquier Estado miembro, la Comisión estudiará la aplicación del apartado 2 y/o del apartado 3 en un caso determinado y decidirá en el plazo de un mes si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida.

5. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. En el plazo de un mes, todo Estado miembro podrá recurrir ante el Consejo la decisión de la Comisión. El Consejo, por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.

Cuotas de capacidad

Artículo 11

1. A partir del 1 de noviembre de 1990, todo Estado miembro permitirá que otro Estado miembro aumente su cuota de capacidad en cualquier temporada en 7,5 puntos porcentuales en relación con la situación de la correspondiente temporada anterior, quedando entendido que cada Estado miembro podrá, en todo caso, solicitar una cuota de capacidad del 60 %.

2. El Consejo, basándose en una propuesta que la Comisión deberá presentar a más tardar el 31 de diciembre de

1991, adoptará disposiciones encaminadas a abolir las restricciones a la distribución de la capacidad entre los Estados miembros aplicables, a más tardar, el 1 de enero de 1993.

3. Las restricciones a la distribución de la capacidad no se aplicarán a los servicios entre aeropuertos regionales, independientemente de la capacidad de las aeronaves.

4. En la aplicación de las disposiciones del apartado 1, no se tendrán en cuenta las reducciones unilaterales de capacidad. En tales casos, la base para el cálculo de las cuotas de capacidad será la capacidad ofrecida durante las correspondientes temporadas precedentes por las compañías aéreas del Estado miembro que hayan reducido su capacidad.

Artículo 12

1. A petición de cualquier Estado miembro en el que la aplicación de las disposiciones del apartado 1 del artículo 11 haya supuesto un grave perjuicio económico para una o más compañías aéreas con licencia expedida por dicho Estado, la Comisión examinará las circunstancias y, sobre la base de todos los factores pertinentes, incluida la situación del mercado, la situación financiera de las compañías aéreas interesadas y la utilización de su capacidad, decidirá si la distribución de la capacidad en las rutas con destino u origen en ese Estado debe estabilizarse por un período limitado.

2. A petición de un Estado miembro cuyos servicios aéreos regulares estén expuestos a una competencia considerable por parte de servicios no regulares, y cuando se dé una situación en la que las oportunidades que tienen las compañías de dicho Estado miembro de competir de forma efectiva en el mercado se vean afectadas indebidamente, la Comisión, previo estudio de los factores pertinentes, incluida la situación de mercado y la utilización de la capacidad, y tras consultar a los demás Estados miembros interesados, decidirá, en el plazo de dos meses tras haber recibido la petición, si el porcentaje ha de reducirse en los 7,5 puntos porcentuales contemplados en el apartado 1 del artículo 11 para esa relación bilateral.

3. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Todo Estado miembro podrá recurrir la decisión de la Comisión ante el Consejo en un plazo máximo de un mes. El Consejo podrá adoptar, por mayoría cualificada, una decisión distinta en el plazo de un mes.

Disposiciones generales

Artículo 13

1. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros celebrar entre sí acuerdos más flexibles que las disposiciones de los artículos 6, 8 y 11 o mantener en vigor tales acuerdos.

2. No podrán invocarse las disposiciones del presente Reglamento para hacer más restrictivos los acuerdos existentes en materia de acceso al mercado o de capacidad.

Artículo 14

1. La Comisión publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento cada dos años, y, por primera vez, a más tardar el 31 de mayo de 1992.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo relativo a recabar la información necesaria para la redacción del informe a que se refiere el apartado 1.

3. La información confidencial que se obtenga en el marco de la aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 15

El Consejo decidirá acerca de la revisión del presente Reglamento, a más tardar, el 30 de junio de 1992, sobre la base de una propuesta que la Comisión deberá presentar el 31 de mayo de 1991 a más tardar.

Artículo 16

Quedan derogadas la Decisión 87/602/CEE y la Directiva 83/416/CEE.

Artículo 17

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de noviembre de 1990.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 1990.

Por el Consejo

El Presidente

C. MANNINO

ANEXO I

Compañías a que se refiere el punto ii) de la letra e) del artículo 2

En tanto en cuanto estén reconocidas como compañías nacionales por el Estado miembro que les conceda este reconocimiento en la fecha de adopción del presente Reglamento, las siguientes compañías aéreas cumplen los criterios enunciados en el punto ii) de la letra e) del artículo 2:

— Scandinavian Airlines System

— Britannia Airways

— Monarch Airlines.

ANEXO II

Lista de aeropuertos de primera categoría

BÉLGICA:	Bruselas-Zaventem
DINAMARCA:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
RF DE ALEMANIA:	Frankfurt-Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, Munich-Riem
ESPAÑA:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Málaga, Las Palmas
GRECIA:	Atenas-Hellinikon, Salónica-Micra
FRANCIA:	París-Charles de Gaulle/Orly
IRLANDA:	Dublín
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milán-Linate/Malpensa
PAÍSES BAJOS:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lisboa, Faro
REINO UNIDO:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
