Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CEE) Nº 2408/92 DEL CONSEJO

de 23 de julio de 1992

relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias

(DO L 240 de 24.8.1992, p. 8)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**A1**	Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia	C 241	21	29.8.1994
	(adaptada por Decisión 95/1/CE, Euratom, CECA del Consejo)	L 1	1	1.1.1995

▼B

REGLAMENTO (CEE) Nº 2408/92 DEL CONSEJO

de 23 de julio de 1992

relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económico 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 establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, tal como dispone el artículo 8 A del Tratado;

Considerando que el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada;

Considerando que la Decisión 87/602/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros [4] y el Reglamento (CEE) nº 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 [5] constituyen los primeros pasos con vistas a realizar el mercado interior en lo que se refiere al acceso de las compañías aéreas a las rutas de los servicios aéreos regulares intracomunitarios;

Considerando que en el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió revisar dicho Reglamento a más tardar el 30 de junio de 1992;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió adoptar normas que regulen la concesión de licencias de explotación de rutas con efectos a partir del 1 de julio de 1992;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo decidió abolir las restricciones de capacidad entre Estados miembros a partir del 1 de enero de 1993;

Considerando que mediante el Reglamento (CEE) nº 2343/90 el Consejo confirmó que los derechos de tráfico de cabotaje son parte integrante del mercado interior;

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 no ha comenzado aún 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 es necesario hacer desaparecer las restricciones relativas a la designación múltiple, los derechos de tráfico de quinta libertad y escalonar la introducción de los derechos de cabotaje con el

---

(1) DO nº C 258 de 4. 10. 1991, p. 10.
(2) DO nº C 125 de 18. 5. 1992, p. 146.
(3) DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 15.
(4) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 19.
(5) DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 8.

▼B

fin de estimular el desarrollo del sector del transporte aéreo comunitario y mejorar los servicios a los usuarios;

Considerando que es necesario establecer disposiciones especiales, en determinados casos, sobre obligaciones de servicio público necesarias para el mantenimiento de servicios aéreos adecuados a regiones nacionales;

Considerando que es necesario establecer disposiciones especiales sobre nuevos servicios aéreos entre aeropuertos regionales;

Considerando que para planificar el transporte aéreo es necesario otorgar a los Estados miembros el derecho a establecer normas no discriminatorias para la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos dentro del mismo sistema aeroportuario;

Considerando que el ejercicio de los derechos de tráfico debe ser compatible con las normas sobre seguridad, protección del medio ambiente y condiciones de acceso a los aeropuertos y debe ser tratado sin discriminaciones;

Considerando que, habida cuenta de los problemas relacionados con la congestión o el medio ambiente, es necesario prever la posibilidad de imponer determinadas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico;

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

Considerando que es necesario especificar las obligaciones de los Estados miembros y de las compañías aéreas en lo que se refiere a la facilitación de la información necesaria;

Considerando que es conveniente garantizar una estimación y una evaluación idénticas de acceso al mercado para los mismos tipos de servicios aéreos;

Considerando que es conveniente tratar todos los asuntos relacionados con el acceso al mercado en el mismo Reglamento;

Considerando que el presente Reglamento sustituye parcialmente al Reglamento (CEE) nº 2343/90 y al Reglamento (CEE) nº 294/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, relativo al funcionamiento de los servicios aéreos de carga entre Estados miembros [1],

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. El presente Reglamento se refiere al acceso a las rutas dentro de la Comunidad para los servicios aéreos regulares y no regulares.

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 disposición en contrario del Consejo, a propuesta de la Comi-

[1] DO nº L 36 de 8. 2. 1991, p. 1.

▼B

sión, esta exclusión se prorrogará por un nuevo período de cinco años y podrá prorrogarse por otros cinco años más.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;

b) «compañía aérea comunitaria»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992 sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas [1];

c) «servicio aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga y/o correo a cambio de una remuneración y/o del pago de un alquiler;

d) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

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

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

      1. bien de acuerdo con un horario publicado,

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

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

f) «derecho de tráfico»: el derecho de una compañía aérea a transportar pasajeros, carga y/o correo en un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios;

g) «ventas sólo asiento»: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador;

h) «Estado(s) miembro(s) interesado(s)»: el(los) Estado(s) miembro(s) dentro del(de los) que se efectúe un servicio aéreo o entre los que se efectúe dicho servicio;

i) «Estado(s) miembro(s) implicado(s)»: el(los) Estado(s) miembro(s) interesado(s) y el (los) Estado(s) miembro(s) en que se ha concedido una licencia a la(s) compañía(s) aérea(s) que presta(n) el servicio aéreo;

j) «Estado de matriculación»: el Estado miembro en el que se expida la licencia mencionada en la letra b);

k) «aeropuerto»: cualquier zona de un Estado miembro abierto a las operaciones comerciales de transporte aéreo;

l) «aeropuerto regional»: cualquier aeropuerto distinto de los que figuran en la lista del Anexo I como aeropuertos de categoría 1;

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

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

o) «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,

[1] Véase la página 1 del presente Diario Oficial

▼B

todas las medidas necesarias para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas relativas a continuidad, regularidad, capacidad y precio que la compañía aérea no asumiría si únicamente tuviera en cuenta su interés comercial.

Artículo 3

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro no estará obligado a autorizar, hasta el 1 de abril de 1997, a las compañías aéreas comunitarias con una licencia expedida en otro Estado miembro a ejercer derechos de cabotaje en su territorio salvo que:

i) los derechos de tráfico se ejerzan en un servicio que constituye y está programado como una extensión de un servicio con origen en su Estado de matriculación o constituya un servicio preliminar de un servicio con destino a dicho Estado;

ii) la compañía aérea no utilice para dicho servicio de cabotaje más del 50 %% de la capacidad de temporada del mismo servicio de cuya extensión o servicio preliminar forma parte el servicio de cabotaje.

3. Una compañía aérea que preste servicios de cabotaje con arreglo al apartado 2 facilitará, a petición del Estado o Estados miembros implicados, toda la información pertinente para la aplicación de las disposiciones de dicho apartado.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán regular, hasta el 1 de abril de 1997 y sin establecer discriminaciones por razones de nacionalidad de los propietarios o de identidad de la compañía aérea, ya sea que detenten o soliciten las rutas de que se trate, el acceso a rutas situadas en su territorio en lo que respecta a compañías aéreas autorizadas por dichos Estados de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 sin prejuzgar, por otra parte, el Derecho comunitario, y en particular las normas de la competencia.

Artículo 4

1. a) Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* la existencia de dicha obligación de servicio público

b) Los Estados miembros valorarán la adecuación de los servicios regulares de transporte aéreo teniendo en cuenta:

i) el interés público;

ii) la posibilidad, en particular para regiones insulares, de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas;

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

iv) el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.

▼B

c) En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio adecuado e ininterrumpido, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de servicio público que cualquier compañía aérea que se proponga prestar servicios en dicha ruta deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público.

d) Si ninguna compañía aérea hubiere iniciado o estuviere por iniciar servicios aéreos regulares en una ruta de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a dicha ruta a una sola compañía aérea durante un período de hasta tres años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse. El derecho a explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública de forma individual o para un grupo de tales rutas a cualquier compañía comunitaria que tenga derecho a realizarlo. La licitación será publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y el plazo de presentación de las solicitudes no podrá ser inferior a un mes a partir del día de su publicación. Las solicitudes presentadas por las compañías aéreas serán comunicadas inmediatamente a los demás Estados miembros interesados y a la Comisión.

e) El aviso de licitación y el subsiguiente contrato abarcarán, entre otros, los siguientes puntos:

i) los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público;

ii) las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles;

iii) plazo de validez del contrato;

iv) penalizaciones en caso de incumplimiento del contrato.

f) El fallo de la licitación se efectuará lo antes posible después de tener en cuenta en la selección la adecuación del servicio ofrecido, y los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios, y el coste de la compensación que sea necesario aportar por el Estado o Estados miembros interesados, si fuese necesario.

g) No obstante lo dispuesto en la letra f), el fallo no podrá producirse antes de transcurridos dos meses desde que haya finalizado el plazo de presentación de solicitudes, a fin de permitir que otros Estados miembros puedan formular observaciones.

h) Los Estados miembros podrán abonar a las compañías aéreas, seleccionadas en virtud de la letra f), los gastos que les occasione el dar cumplimiento a una obligación de servicio público impuesta con arreglo al presente apartado; dicho abono tendrá en cuenta los gastos y los ingresos generados por el servicio.

i) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con las disposiciones del presente artículo se revisen efectivamente y, en particular, lo antes posible cuando tales decisiones hayan infringido la legislación comunitaria o las normas nacionales que apliquen dicha legislación.

j) Cuando, de conformidad con lo dispuesto en las letras a) y c), se haya impuesto una obligación de servicio público, las compañías aéreas únicamente podrán hacer ventas sólo asiento en el caso de que el servicio aéreo en cuestión cumpla con todos los requisitos de la obligación de servicio público. En consecuencia, ese servicio aéreo se considerará como servicio aéreo regular.

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

2. Cuando la oferta de capacidad supere las 30 000 plazas anuales, la letra d) del apartado 1 no se aplicará a las rutas en las que otros

▼B

modos de transporte puedan garantizar un servicio adecuado e ininterrumpido.

3. A petición de un Estado miembro que considere que en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 se esté limitando indebidamente el desarrollo de una ruta, o por iniciativa propia, la Comisión llevará a cabo una investigación y, en un plazo de dos meses tras la recepción de la solicitud, adoptará una decisión basándose en todos los factores pertinentes acerca de si debe continuar aplicándose el apartado 1 respecto de la ruta en cuestión.

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

Artículo 5

En rutas nacionales en las que en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento se haya otorgado una concesión exclusiva por ley o contrato, y en las que no existan otros modos de transporte que puedan garantizar un servicio adecuado e ininterrumpido, tal concesión podrá continuar hasta su fecha de expiración, sin sobrepasar un período de tres años.

Artículo 6

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, un Estado miembro, en caso de que una de las compañías aéreas en él matriculada haya comenzado a operar un servicio regular de pasajeros con aeronaves de no más de 80 asientos en una ruta nueva entre aeropuertos de categoría regional, siendo la capacidad anual no superior a 30 000 asientos, podrá rechazar un servicio aéreo regular de otra compañía aérea en la misma ruta durante un período máximo de dos años, a no ser que dicho servicio sea operado con aeronaves de no más de 80 asientos, o sea operado de tal forma que no haya más de 80 asientos disponibles a la venta en cada vuelo entre los dos aeropuertos en cuestión.

2. Los apartados 3 y 4 del artículo 4 se aplicarán en relación con el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 7

Al prestar servicios aéreos, toda compañía aérea comunitaria recibirá autorización del Estado o Estados miembros interesados para combinar servicios aéreos y utilizar el mismo número de vuelo.

Artículo 8

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

2. 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 medio ambiente y a la asignación de franjas horarias.

3. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión estudiará la aplicación de los apartados 1 y 2 y, en el plazo del mes siguiente a la recepción de la petición y previa consulta con el Comité a que se refiere el artículo 11, decidirá si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.

4. Todo Estado miembro podrá someter al Consejo, dentro del plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, por mayoría cualificada, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión distinta en el plazo de un mes.

▼B

5. Cuando un Estado miembro decida constituir un nuevo sistema aeroportuario o modificar el existente, informará a los demás Estados miembros y a la Comisión. Tras verificar que los aeropuertos se encuentran agrupados para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* una versión revisada del Anexo II.

Artículo 9

1. Cuando existan problemas graves de congestión y/o medioambientales, el Estado miembro responsable, con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, podrá imponer condiciones y limitar o denegar el ejercicio de los derechos de tráfico, en particular cuando otras modalidades de transporte puedan ofrecer un nivel de servicio satisfactorio.

2. Las medidas que adopte un Estado miembro de conformidad con el apartado 1:

— no serán discriminatorias por motivos de nacionalidad o identidad de compañías aéreas,

— tendrán un plazo de validez limitado, que no podrá exceder de tres años, a cuya expiración deberán revisarse,

— no afectarán indebidamente los objetivos del presente Reglamento,

— no provocarán indebidamente una distorsión de la competencia entre compañías aéreas,

— no serán más restrictivas de lo que exija la solución de los problemas.

3. Si un Estado miembro considera que es necesario adoptar medidas con arreglo al apartado 1, informará a los otros Estados miembros y a la Comisión con una antelación mínima de tres meses sobre la fecha prevista de entrada en vigor de dichas medidas, suministrando los adecuados justificantes de las medidas. Estas últimas podrán ponerse en práctica a menos que, durante el mes siguiente a la recepción de la información, un Estado miembro interesado impugne las medidas, o cuando la Comisión, de conformidad con el apartado 4, las someta a nuevo examen.

4. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará las medidas contempladas en el apartado 1. Si, en el plazo de un mes después de haber sido informada con arreglo al apartado 3, la Comisión somete a examen dichas medidas, indicará al mismo tiempo si deben aplicarse total o parcialmente durante el tiempo en que estén sometidas a examen, teniendo en cuenta, en particular, la posibilidad de efectos irreversibles. Previa consulta al Comité que se menciona en el artículo 11, la Comisión, un mes después de recibir toda la información necesaria, decidirá si las medidas son pertinentes y se ajustan al presente Reglamento o son contrarias al Derecho comunitario. La Comisión, comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Hasta que adopte su decisión, la Comisión podrá adoptar medidas transitorias, incluida la suspensión total o parcial de las medidas, teniendo en cuenta, sobre todo, la posibilidad de efectos irreversibles.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, un Estado miembro podrá adoptar las medidas necesarias para enfrentarse con problemas repentinos de corta duración, siempre que dichas medidas se ajusten al apartado 2, e informará sin demora a la Comisión y al Estado o Estados miembros de dichas medidas, justificándolas debidamente. Si los problemas que han hecho precisas dichas medidas siguen produciéndose durante más de catorce días, el Estado miembro deberá informar de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y podrá prolongar, con el acuerdo de la Comisión, dichas medidas por períodos adicionales no superiores a catorce días. A petición del Estado miembro implicado o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender dichas medidas si no cumplen los requisitos de los apartados 1 y 2 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho comunitario.

6. Cualquier Estado miembro podrá recurrir la decisión de la Comisión a que se refieren los apartados 4 o 5 ante el Consejo dentro de un plazo de un mes. El Consejo podrá adoptar por mayoría cualificada, en

▼B

circunstancias excepcionales, una decisión distinta en el plazo de un mes.

7. Cuando una decisión adoptada con arreglo al presente artículo limite la actividad de una compañía aérea de la Comunidad en una ruta intracomunitaria, se aplicarán las mismas condiciones o limitaciones a todas las compañías aéreas de la Comunidad en la misma ruta. Cuando la decisión implique la denegación de autorización de nuevos servicios o de servicios adicionales, se denegará asimismo la autorización de nuevos servicios o de servicios adicionales a todas las compañías aéreas de la Comunidad que lo solicitaren.

8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8 y salvo acuerdo del Estado o Estados miembros interesados, un Estado miembro no podrá autorizar a ninguna compañía aérea a:

a) establecer un nuevo servicio, o

b) aumentar la frecuencia de un servicio existente,

entre un aeropuerto determinado situado en su territorio y otro Estado miembro mientras que a una compañía aérea con licencia expedida por dicho otro Estado miembro no se le permita establecer, sobre la base de la asignación de franjas horarias que se menciona en el apartado 2 del artículo 8, un nuevo servicio o aumentar la frecuencia de un servicio existente hacia el aeropuerto en cuestión, y hasta que no haya sido adoptado por el Consejo y haya entrado en vigor un Reglamento sobre un código de conducta acerca de la asignación de franjas horarias, que deberá basarse en el principio general de no discriminación por razón de la nacionalidad.

Artículo 10

1. Con excepción de lo establecido en los artículos 8 y 9 y en el presente artículo, no se aplicarán restricciones a la capacidad de los servicios aéreos contemplados por el presente Reglamento.

2. A petición de cualquier Estado miembro en el que la aplicación del apartado 1 haya supuesto un grave perjuicio económico para una o más compañías aéreas de servicios regulares con licencia expedida por dicho Estado miembro, la Comisión examinará las circunstancias y, sobre la base de todos los factores pertinentes, incluida la situación del mercado y, en particular, cuando se dé una situación en la que las oportunidades que tienen las compañía de dicho Estado miembro de competir de forma efectiva en el mercado se vean afectadas indebidamente, la situación financiera de la compañía o compañías aéreas interesadas y la utilización de su capacidad, decidirá si la capacidad de los servicios aéreos regulares con destino a ese Estado miembro o con origen en el mismo debe estabilizarse por un período limitado.

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

Artículo 11

1. La Comisión estará asistida por un Comité de carácter consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El Comité asesorará a la Comisión sobre la aplicación de los artículos 9 y 10.

3. Además, el Comité podrá ser consultado por la Comisión acerca de cualquier otro aspecto relativo a la aplicación del presente Reglamento.

4. El Comité establecerá su propio reglamento interno.

▼B

Artículo 12

1. Para cumplir sus obligaciones con arreglo al presente Reglamento, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros interesados, que también garantizarán que las compañías aéreas a las que han concedido una licencia proporcionen información.

2. Cuando no se facilite la información solicitada dentro del plazo fijado por la Comisión o la información esté incompleta, la Comisión podrá solicitar la información necesaria mediante decisión dirigida al Estado miembro interesado. La decisión especificará la información que se solicita y fijará un plazo para su entrega.

Artículo 13

La Comisión publicará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento el 1 de abril de 1994 como muy tarde, y después periódicamente.

Artículo 14

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento.

2. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 15

Quedan derogados los Reglamentos (CEE) nºs 2343/90 y 294/91, excepto el inciso ii) de la letra e) del artículo 2 y el Anexo I del Reglamento (CEE) nº 2343/90, según la interpretación que figura en el Anexo III del presente Reglamento, y la letra b) del artículo 2 y el Anexo del Reglamento (CEE) nº 294/91.

Artículo 16

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1993.

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

▼B

ANEXO I

Lista de aeropuertos de categoría 1

BÉLGICA:	Bruselas-Zaventem
DINAMARCA:	Sistema aeroportuario de Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALEMANIA:	Frankfurt-Rhein-Main
	Düsseldorf-Lohausen
	Munich
	Sistema aeroportuario de Berlín
ESPAÑA:	Palma-Mallorca
	Madrid-Barajas
	Málaga
	Las Palmas
GRECIA:	Atenas-Hellinikon
	Salónica-Macedonia
FRANCIA:	Sistema aeroportuario de París
IRLANDA:	Dublín
ITALIA:	Sistema aeroportuario de Roma
	Sistema aeroportuario de Milán
PAÍSES BAJOS:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lisboa
	Faro
REINO UNIDO:	Sistema aeroportuario de Londres
	Luton

▼A1

AUSTRIA:	Viena
FINLANDIA:	Helsinki-Vantaa — Helsinki-Vantaa
SUECIA:	Sistema aeroportuario de Estocolmo

▼B

ANEXO II

Lista de sistemas aeroportuarios

DINAMARCA:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALEMANIA:	Berlín-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIA:	París-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget
	Lyon-Bron-Satolas
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino
	Milán-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio)
	Venecia-Tessera/Treviso
REINO UNIDO:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SUECIA:	Estocolmo-Arlanda/Bromma

▼B

ANEXO III

Interpretación que se menciona en el artículo 15

Con arreglo a lo dispuesto en el Anexo I del Reglamento (CEE) nº 2343/90, la compañía aérea Scanair, cuya estructura y organización son exactamente las del Scandinavian Airlines System, deberá considerarse de la misma forma que la compañía aérea Scandinavian Airlines System.