Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

RÈGLEMENT (CEE) Nº 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires

(JO L 240 du 24.8.1992, p. 8)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003	L 284	1	31.10.2003

Modifié par:

►**A1**	Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède	C 241	21	29.8.1994
	(adapté par la décision 95/1/CE, Euratom, CECA du Conseil)	L 1	1	1.1.1995
►**A2**	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003

▼B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 2408/92 DU CONSEIL

du 23 juillet 1992

concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires

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 de mettre en place une politique des transports aériens 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;

considérant 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 la décision 87/602/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant la répartition de la capacité en sièges entre États membres et l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers entre États membres ([4]), et le règlement (CEE) nº 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 ([5]), constituent les premières étapes en vue de réaliser le marché intérieur en ce qui concerne l'accès des transporteurs aériens aux liaisons des services aériens réguliers intracommunautaires;

considérant que le règlement (CEE) nº 2343/90 dispose que le Conseil statue sur la révision dudit règlement au plus tard le 30 juin 1992;

considérant que, par le règlement (CEE) nº 2343/90, le Conseil a décidé d'adopter, en vue de leur mise en œuvre à partir du 1er juillet 1992, les règles relatives à la délivrance des licences d'exploitation de liaison;

considérant que, par le règlement (CEE) nº 2343/90, le Conseil a décidé d'abolir, jusqu'au 1er janvier 1993, toute restriction en matière de capacité entre les États membres;

considérant que, par le règlement (CEE) nº 2343/90, le Conseil a confirmé que les droits de cabotage font partie intégrante du marché intérieur;

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;

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

▼B

considérant qu'il est nécessaire d'abolir les restrictions en matière de désignation multiple et de droit de trafic de cinquième liberté et d'introduire progressivement les droits de cabotage afin de stimuler le développement du secteur communautaire des transports aériens et d'améliorer les services offerts aux usagers;

considérant qu'il est nécessaire, dans des cas limités, de prendre des dispositions spéciales pour les obligations de service public nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales;

considérant qu'il est nécessaire de prendre des dispositions spéciales pour les services aériens sur les nouvelles liaisons entre les aéroports régionaux;

considérant que, pour des raisons de planification des transports aériens, il est nécessaire d'autoriser les États membres à établir des règles non discriminatoires en vue de la répartition du trafic aérien entre les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire;

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

considérant que, pour des raisons liées à des problèmes de congestion ou d'environnement, il est nécessaire de prévoir la possibilité d'imposer certaines limitations à l'exercice des droits de trafic;

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 qu'il convient de fixer les devoirs des États membres et des transporteurs aériens en vue de la fourniture des informations nécessaires;

considérant qu'il est souhaitable que l'accès au marché soit évalué sur des bases identiques pour les services aériens d'un même type;

considérant qu'il est souhaitable que toutes les questions relatives à l'accès au marché soient couvertes par un seul et même règlement;

considérant que le présent règlement remplace en partie le règlement (CEE) nº 2343/90 et le règlement (CEE) nº 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres ([1]),

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Le présent règlement porte sur l'accès aux liaisons intracommunautaires pour les services aériens réguliers et non réguliers.

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 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

([1]) JO no L 36 du 8. 2. 1991, p. 1.

▼B

décide autrement, sur proposition de la Commission, cette exemption s'applique pour une période supplémentaire de cinq ans et peut être prolongée à nouveau de cinq ans.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) *transporteur aérien*: une entreprise de transport aérien, possédant une licence d'exploitation en cours de validité;

b) *transporteur aérien communautaire*: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en vertu du règlement (CEE) nº 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens ([1]);

c) *service aérien*: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;

d) *service aérien régulier*: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

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

   ii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports 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;

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

f) *droit de trafic*: le droit d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux aéroports communautaires;

g) *vente de sièges*: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affréteur, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;

h) *États membres concernés*: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel est exploitée une liaison aérienne;

i) *États membres impliqués*: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;

j) *État d'enregistrement*: l'État membre dans lequel a été délivrée la licence visée au point b);

k) *aéroport*: toute zone dans un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien;

l) *aéroport régional*: tout aéroport ne figurant pas sur la liste des aéroports de première catégorie reprise à l'annexe I;

m) *système aéroportuaire*: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II;

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

o) *obligations de service public*: les obligations imposées 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, de capacité et de prix, normes auxquelles le transpor-

([1]) Voir page 1 du présent Journal officiel.

▼B

teur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

Article 3

1. Sous réserve du présent règlement, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les États membres concernés à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1er avril 1997, l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par des transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence délivrée par un autre État membre, à moins que:

i) les droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement 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;

ii) le transporteur aérien n'utilise pas, pour le service de cabotage, plus de 50 % de la capacité qu'il met en œuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage constitue le prolongement ou le préliminaire.

3. Un transporteur aérien exploitant des services de cabotage conformément au paragraphe 2 fournit, sur demande, à l'État membre impliqué ou aux États membres impliqués toute information nécessaire à l'application dudit paragraphe.

4. Nonobstant le paragraphe 1, un État membre peut, jusqu'au 1er avril 1997, sans discrimination fondée sur la nationalité des propriétaires et l'identité du transporteur aérien, qu'il exploite les liaisons concernées ou demande à les exploiter, réglementer l'accès à des liaisons sur son territoire pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par cet État membre conformément au règlement (CEE) nº 2407/92, tout en n'affectant, d'aucune autre façon, le droit communautaire et notamment les règles de concurrence.

Article 4

1. a) Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales 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. La Commission publie ces obligations de service public au *Journal officiel des Communautés européennes*.

b) L'adéquation des services de transport aérien réguliers est évaluée par les États membres compte tenu:

i) de l'intérêt public;

ii) de la possibilité, notamment pour les régions insulaires, de recourir à d'autres formes de transport et de la capacité de ces formes de transport à répondre aux besoins considérés;

iii) des tarifs et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux usagers;

iv) de l'effet conjugué de l'exploitation sur la liaison en cause de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter cette liaison.

c) Au cas où d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre des obligations de service public, que tout

▼B

transporteur qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres éléments des obligations de service public.

d) Si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, l'État membre peut en limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période maximale de trois ans, à l'issue de laquelle la situation doit être réexaminée. Le droit d'exploiter ces services est concédé après appel d'offres, soit pour une seule liaison, soit pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens. L'appel d'offres est publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, les offres devant être présentées au plus tôt dans un délai d'un mois suivant la date de la publication. Les offres présentées par les transporteurs aériens sont immédiatement communiquées aux autres États membres concernés et à la Commission.

e) L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:

   i) les normes requises par les obligations de service public;

   ii) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;

   iii) la durée de validité du contrat;

   iv) les sanctions en cas de non-respect du contrat.

f) La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.

g) Nonobstant le point f), la sélection ne peut être opérée qu'à l'issue d'une période de deux mois suivant le jour de la présentation de l'offre afin de permettre aux autres États membres de formuler des observations.

h) Un État membre peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du point f), pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées au titre du présent paragraphe; cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service.

i) Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu du présent article puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient à la législation communautaire ou à la réglementation nationale qui la met en œuvre.

j) Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des points a) et c), les transporteurs ne peuvent procéder à la vente de sièges que si le service aérien en question répond à tous les critères fixés dans le cadre des obligations de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.

k) Le point d) n'est pas applicable dès lors qu'un autre État membre concerné propose une solution de remplacement satisfaisante permettant de remplir la même obligation de service public.

2. Le paragraphe 1 point d) ne s'applique pas aux liaisons sur lesquelles d'autres formes de transport peuvent assurer un service adéquat et continu lorsque la capacité offerte dépasse 30 000 sièges par an.

3. Si un État membre estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé du paragraphe 1, la Commission procède à une enquête, à la demande de cet État ou de sa propre initiative, et, tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, décide, dans un délai de deux mois à partir de la réception de la

▼B

demande, si le paragraphe 1 doit continuer à s'appliquer à la liaison en question.

4. 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.

Article 5

Sur les liaisons intérieures pour lesquelles, lors de l'entrée en vigueur du présent règlement, un concession exclusive a été accordée par voie législative ou contractuelle et sur lesquelles d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, cette concession peut subsister jusqu'à son échéance ou pendant trois ans, selon la date la plus proche.

Article 6

1. Nonobstant l'article 3, un État membre peut, lorsqu'un des transporteurs aériens titulaires d'une licence qu'il a délivrée a commencé à exploiter un service de transport aérien régulier de passagers au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges sur une nouvelle liaison entre des aéroports régionaux, dont la capacité ne dépasse pas 30 000 sièges par an, refuser, pendant une période de deux ans, l'exploitation d'un service aérien régulier par un autre transporteur aérien, à moins que ce service ne soit exploité au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges ou qu'il fasse partie d'un service sur lequel pas plus de 80 sièges sont mis en vente sur chaque vol entre les deux aéroports en question.

2. L'article 4 paragraphes 3 et 4 s'appliquent en liaison avec le paragraphe 1 du présent article.

Article 7

En exploitant des services aériens, un transporteur aérien communautaire est autorisé par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à utiliser le même numéro de vol.

Article 8

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

2. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou locales publiées concernant la sécurité, la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.

3. La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la demande et après consultation du comité visé à l'article 11, décide si l'État membre peut continuer à appliquer la mesure. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

4. 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, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

5. Lorsqu'un État membre décide d'instaurer un nouveau système aéroportuaire ou de modifier un système existant, il en informe les autres États membres et la Commission. Après avoir vérifié que les aéroports sont regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, la Commission publie une annexe II révisée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

▼B

Article 9

1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'État membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.

2. Les mesures prises par un État membre conformément au paragraphe 1:

— ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,

— ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,

— ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,

— ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,

— ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes.

3. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur application, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 4, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.

4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures visées au paragraphe 1. Si la Commission, dans un délai d'un mois après avoir été informée en vertu du paragraphe 3, décide d'examiner ces mesures, elle indique, en même temps, si les mesures peuvent être appliquées totalement ou partiellement durant l'examen, en tenant compte notamment de la possibilité d'effets irréversibles. Après avoir consulté le comité visé à l'article 11, la Commission décide, dans un délai d'un mois après avoir reçu toutes les informations nécessaires, si les mesures sont appropriées et conformes au présent règlement et en aucune autre façon contraires au droit communautaire. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, des mesures, compte tenu notamment de la possibilité d'effets irréversibles.

5. Nonobstant les paragraphes 3 et 4, un État membre peut prendre les mesures nécessaires pour faire face à des problèmes inopinés de court terme, pour autant que ces mesures soient conformes au paragraphe 2. La Commission et les États membres sont informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Si des problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre doit en informer la Commission et les autres États membres et peut, avec l'accord de la Commission, prolonger les mesures prises pendant un délai supplémentaire allant jusqu'à quatorze jours. À la demande du ou des États membres impliqués ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences des paragraphes 1 et 2, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

6. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission en vertu des paragraphes 4 et 5. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

7. Lorsqu'une décision prise par un État membre conformément au présent article limite l'activité d'un transporteur aérien communautaire sur une liaison intracommunautaire, les mêmes conditions ou limitations s'appliquent à tous les transporteurs aériens communautaires exploitant la même liaison. Si la décision implique le refus de services nouveaux ou supplémentaires, le même traitement est prévu pour toutes

▼B

les demandes des transporteurs aériens communautaires concernant des services nouveaux ou supplémentaires sur cette liaison.

8. Sans préjudice de l'article 8 paragraphe 1 et sauf accord du ou des autres États membres concernés, un État membre n'autorise pas un transporteur aérien à:

a) instaurer un nouveau service

ou

b) accroître la fréquence d'un service existant

entre un aéroport donné situé sur son territoire et un autre État membre tant qu'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, en vertu des règles relatives à l'attribution des créneaux horaires prévues à l'article 8 paragraphe 2, à instaurer un nouveau service ou à accroître les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question, en attendant l'adoption par le Conseil et l'entrée en vigueur d'un règlement instaurant un code de conduite sur la répartition des créneaux horaires, reposant sur le principe général de la non-discrimination fondée sur la nationalité.

Article 10

1. Les limitations de capacité ne s'appliquent aux services aériens couverts par le présent règlement que dans la mesure fixée dans les articles 8 et 9 et dans le présent article.

2. Si l'application du paragraphe 1 a causé un grave préjudice financier au(x) transporteur(s) aérien(s) titulaire(s) d'une licence délivrée par un État membre, la Commission examine, à la demande dudit État membre, la situation et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché et en particulier, 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 situation financière du ou des transporteurs aériens concernés et le taux d'occupation des sièges atteint, décide si la capacité sur les services aériens réguliers à destination et en provenance de cet État doit être stabilisée pour une période limitée.

3. La Commission communique sa décision d'agir ou non, selon le cas, 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, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

▼M1

Article 11

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Le comité conseille la Commission sur l'application des articles 9 et 10.

3. En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE [1] s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

5. Le comité adopte son règlement intérieur.

[1] Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

▼B

Article 12

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres et des transporteurs aériens concernés.

2. Lorsqu'un transporteur aérien ne fournit pas les informations requises dans le délai fixé par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées, et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.

Article 13

La Commission publie au plus tard le 1er avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.

Article 14

1. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement.

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

Article 15

Les règlements (CEE) nº 2343/90 et (CEE) nº 294/91 sont abrogés, à l'exception de l'article 2 point e) ii) et de l'annexe I du règlement (CEE) nº 2343/90, telle qu'interprétée à l'annexe III du présent règlement, et de l'article 2 point b) et de l'annexe du règlement (CEE) nº 294/91.

Article 16

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1993.

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

▼B

ANNEXE I

Liste des aéroports de première catégorie

BELGIQUE:	Bruxelles-Zaventem
▼A2 RÉPUBLIQUE TCHÈQUE:	Praha - Ruzyně
▼B DANEMARK:	Système aéroportuaire de Copenhague
ALLEMAGNE:	Francfort-Rhin-Main
	Düsseldorf-Lohausen
	Munich
	Système aéroportuaire de Berlin
▼A2 ESTONIE:	Tallinna Lennujaam
▼B ESPAGNE:	Palma-Majorque
	Madrid-Barajas
	Malaga
	Las Palmas
GRÈCE:	Athènes-Hellinikon
	Salonique-Macédoine
FRANCE:	Système aéroportuaire de Paris
IRLANDE:	Dublin
ITALIE:	Système aéroportuaire de Rome
	Système aéroportuaire de Milan
▼A2 CHYPRE:	Larnaka airport
LETTONIE:	Riga
LITUANIE:	Vilnius
HONGRIE:	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTE:	Luqa
▼B PAYS-BAS:	Amsterdam-Schiphol
▼A2 POLOGNE:	Warszawa-Okęcie
▼B PORTUGAL:	Lisbonne
	Faro
▼A2 SLOVÉNIE:	Ljubljana
SLOVAQUIE:	Bratislava Airport
▼B ROYAUME-UNI:	Système aéroportuaire de Londres
	Luton
▼A1 AUTRICHE:	Vienne
FINLANDE:	Helsinki-Vantaa — Helsingfors Vanda
SUÈDE:	Système aéroportuaire de Stockholm

▼B

ANNEXE II

Liste des systèmes aéroportuaires

DANEMARK:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALLEMAGNE:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCE:	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget
	Lyon-Bron-Satolas
ITALIE:	Rome-Fiumicino/Ciampino
	Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio)
	Venise-Tessera/Treviso
ROYAUME-UNI:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SUÈDE:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼B

ANNEXE III

Interprétation visée à l'article 15

Aux termes de l'annexe I du règlement (CEE) nº 2343/90, le transporteur aérien Scanair, qui est structuré et organisé exactement comme le Scandinavian Airlines System, doit être considéré de la même manière que le transporteur aérien Scandinavian Airlines System.