

31990R2343

L 217/8

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

11.8.1990

**REGULAMENTUL (CEE) NR. 2343/90 AL CONSILIULUI  
din 24 iulie 1990**

**privind accesul operatorilor de transport aerian la rutele de servicii aeriene regulate intracomunitare și  
împărțirea capacității locurilor între operatorii de transport aerian pe serviciile aeriene regulate între  
statele membre**

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Parlamentului European (2),

având în vedere avizul Comitetului economic și social (3),

întrucât este necesar să se adopte măsuri în privința stabilirii în mod progresiv a pieței interne în cursul perioadei ce expiră la 31 decembrie 1992 conform articolului 8a din tratat; întrucât piața internă prezintă un spațiu fără frontiere interne în care libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor este asigurată;

întrucât prin Decizia nr. 87/602/CEE (4) un prim pas a fost făcut către liberalizarea repartizării capacității de locuri și accesul pe piață, măsură necesară realizării pieței interne în domeniul transporturilor aeriene; întrucât Consiliul a convenit să adopte măsuri noi de liberalizare la sfârșitul unei perioade inițiale de trei ani;

întrucât este necesar să se aplice, la 1 iulie 1992, principiile ce guvernează relațiile între statele de înmatriculare și operatorii de transport aerian posesori ai unei licențe pe teritoriul lor, pe baza specificațiilor și criteriilor comune;

întrucât Spania și Regatul Unit au convenit la Londra, la 2 decembrie 1987, printr-o declarație a miniștrilor afacerilor externe din cele două țări cu privire la un regim care să intensifice cooperarea în utilizarea aeroportului Gibraltar și întrucât acest regim nu este încă pus în aplicare;

întrucât dezvoltarea sistemului de trafic aerian în insulele grecești și în insulele atlantice care includ regiunea autonomă a insulelor Azore este, pe moment, necorespunzătoare și întrucât, prin urmare, aeroporturile situate în aceste insule trebuie să fie exceptate temporar de la aplicarea prezentului regulament;

întrucât infrastructura aeroportului din Porto este în curs de dezvoltare pentru a putea face față creșterii serviciilor regulate;

întrucât rezultă că aeroportul ar trebui să fie scutit temporar de la aplicarea prezentului regulament până când extinderea infrastructurilor este finalizată;

întrucât este necesar, în cazuri limitate, să existe dispoziții speciale pentru serviciile aeriene pe noi rute între aeroporturile regionale și pentru obligațiile de serviciu public necesare menținerii serviciilor către anumite aeroporturi regionale;

întrucât un acces sporit la piață va stimula dezvoltarea sectorului comunitar al transporturilor aeriene și se va traduce printr-o îmbunătățire a serviciilor în beneficiul utilizatorilor; întrucât este necesar să se introducă dispoziții mai liberale în materie de desemnări multiple și de drepturi de trafic de libertatea a treia, a patra și a cincea;

întrucât, din motive ce țin de infrastructura aeroportuară, de ajutoarele pentru navigație și de disponibilitatea sloturilor, este necesar să se prevadă anumite limitări referitoare la exercitarea dreptului de trafic;

întrucât exercitarea drepturilor de trafic trebuie să fie compatibilă cu normele în materie de securitate, de protecție a mediului, de atribuire a sloturilor și de condițiile de acces în aeroporturi și trebuie tratată fără discriminare din punct de vedere al naționalității;

întrucât normele bilaterale cu privire la cotele-părți de capacitate nu sunt compatibile cu principiile pieței interne a cărei finalizare este prevăzută în 1993 în domeniul transporturilor aeriene; întrucât restricțiile bilaterale trebbie, din acel moment, reduse treptat;

întrucât este deosebit de important să se încurajeze dezvoltarea serviciilor interregionale astfel încât să se dezvolte rețeaua comunitară și să se contribuie la rezolvarea problemei referitoare la congestiunea anumitor aeroporturi mari; întrucât, prin urmare, trebuie stabilite anumite reguli mai liberale în materie de împărțire a capacității pentru aceste servicii;

întrucât, având în vedere importanța relativă pentru anumite state membre pe care traficul neregulat o deține în raport cu traficul regulat, trebuie luate măsuri specifice pentru a diminua repercusiunile asupra posibilităților comerciale ale operatorilor de transport din statele membre, care participă la acest tip de trafic; întrucât măsurile ce trebuie luate nu trebuie să vizeze limitarea traficului neregulat, nici să îl supună unei reglementări;

(1) JO C 258, 11.10.1989, p. 6 și  
JO C 164, 5.7.1990, p. 11.

(2) JO C 96, 17.4.1990, p. 65.

(3) JO C 112, 7.5.1990, p. 17.

(4) JO L 374, 31.12.1987, p. 19.

întrucât, ținând seama de situația concurențială a pieței, trebuie să se adopte dispoziții pentru a preveni un impact economic nejustificat asupra transportatorilor aerieni;

întrucât prezentul regulament înlocuiește Directiva 83/416/CEE <sup>(1)</sup> astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 89/463/CEE <sup>(2)</sup> și prin Decizia 87/602/CEE; întrucât, prin urmare, este cazul să se abroge această directivă și această decizie;

întrucât este de dorit să se adopte alte măsuri de liberalizare de către Consiliu, inclusiv în materie de cabotaj, privind accesul la piață și la împărțirea capacității la 30 iunie 1992,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### Domeniu de aplicare și definiții

#### Articolul 1

(1) Prezentul regulament se referă la:

- (a) accesul la piață al operatorilor comunitari de transport aerian;
- (b) împărțirea capacității de locuri între operatorul sau operatorii de transport aerian posesori ai unei licențe într-un stat membru și operatorul sau operatorii de transport aerian posesori ai unei licențe într-un alt stat membru cu privire la serviciile aeriene regulate ce leagă aceste state.

(2) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la diferendul în legătură cu suveranitatea asupra teritoriului unde acest aeroport este situat.

(3) Aplicarea dispozițiilor prezentului regulament aeroportului din Gibraltar este suspendată până la punerea în aplicare a regulii prevăzută în declarația comună făcută la data de 2 decembrie 1987 de către miniștrii de afaceri externe din Spania și Regatul Unit. Guvernele Regatului Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul despre data acestei puneri în aplicare.

(4) Aeroporturile din insulele grecești și din insulele atlantice ce formează regiunea autonomă Azore sunt scutite de aplicarea prezentului regulament până la data de 30 iunie 1993. Dacă Consiliul nu decide altfel, pe baza propunerii Comisiei, această scutire se aplică pentru o perioadă suplimentară de cinci ani și poate fi prelungită din nou pentru cinci ani.

Aeroportul din Porto este exonerat de la aplicarea prezentului regulament până la data de 31 decembrie 1992. Această derogare se abrogă de îndată ce Republica Portugheză consideră că au fost îmbunătățite condițiile economice ale acestui aeroport.

În acest scop, Republica Portugheză informează Comisia care, la rândul ei, informează celelalte state membre despre acest lucru.

#### Articolul 2

În înțelesul prezentului regulament:

- (a) „operator de transport aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian având o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru pentru exploatarea serviciilor aeriene regulate;
- (b) „drept de trafic de libertatea a treia” înseamnă dreptul pe care îl are un operator de transport aerian posesor al unei licențe într-un stat, de a debarca, pe teritoriul altui stat, pasageri, marfă și poștă îmbarcate în statul unde a fost eliberată licența;

„drept de trafic de libertatea a patra” înseamnă dreptul pe care îl are un operator de transport aerian, posesor al unei licențe într-un stat, de a îmbarca, pe teritoriul unui alt stat, pasageri, marfă și poștă pentru a-i debarca în statul unde a fost eliberată licența;

„drept de trafic de libertatea a cincea” înseamnă dreptul pe care îl are un operator de transport aerian, de a efectua transport de pasageri, marfă și poștă între două state, altele decât statul unde a fost eliberată licența;

- (c) „statele în cauză” înseamnă statele membre între care se exploatează un serviciu aerian regulat;
- (d) „statul de înmatriculare” înseamnă statul membru în care licența prevăzută la litera (a) este eliberată;
- (e) „operator comunitar de transport aerian” înseamnă:
  - (i) un operator de transport aerian care are și continuă să aibă administrația centrală și principalul sediu de afaceri în Comunitate, a cărui participare majoritară este și rămâne deținută de statele membre și/sau de cetățeni ai statelor membre și care este controlat efectiv de aceste state sau de aceste persoane, sau
  - (ii) un operator de transport aerian care, la data adoptării prezentului regulament, nu corespunde definiției de la punctul (i):

1. fie are administrația centrală și principalul sediu de afaceri în Comunitate și a asigurat, pe timpul celor 12 luni ce preced adoptarea prezentului regulament, servicii aeriene, regulate sau nu, în Comunitate
2. fie a asigurat, pe parcursul celor 12 luni ce preced adoptarea prezentului regulament, servicii aeriene regulate între statele membre cu titlu de drepturi de trafic de libertatea a treia și a patra.

Operatorii de transport aerian care corespund criteriilor enunțate la punctul (ii) sunt enumerați în anexa I;

<sup>(1)</sup> JO L 237, 26.8.1983, p. 19.

<sup>(2)</sup> JO L 226, 3.8.1989, p. 14.

- (f) „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri în care fiecare prezintă ansamblul caracteristicilor următoare:
- (i) traversează spațiul aerian al mai multor state membre;
  - (ii) este efectuat, cu titlu oneros, prin intermediul aeronavelor destinate să transporte pasageri sau pasageri, marfă și/sau poștă, în condițiile în care, pentru fiecare zbor, locurile vândute individual sunt puse la dispoziția publicului (fie direct prin operatorul de transport aerian, fie prin agenții săi)
  - (iii) este organizat în așa fel încât să asigure legătura între aceleași două puncte sau mai multe:
    1. fie conform unui orar publicat;
    2. fie cu o regularitate sau o frecvență astfel încât să facă parte dintr-o serie organizată evidentă;
- (g) „zbor” înseamnă o plecare de la un aeroport determinat către un aeroport de destinație determinat;
- (h) „desemnare multiplă pe baza unei perechi de țări” înseamnă desemnarea de către un stat de înmatriculare a doi operatori de transport aerian sau mai mulți, posesori ai unei licențe eliberate de acesta pentru exploatarea serviciilor aeriene regulate între teritoriul său și al altui stat membru;
- (i) „desemnare multiplă pe baza perechilor de orașe” înseamnă desemnarea de către un stat de înmatriculare a doi sau mai mulți operatori de transport aerian, posesori ai unei licențe eliberate de statul respectiv, pentru exploatarea unui serviciu aerian regulat între un aeroport sau un sistem aeroportuar situat pe teritoriul său și un aeroport sau un sistem aeroportuar situat pe teritoriul altui stat membru;
- (j) „aeroport regional” înseamnă orice aeroport ce nu figurează pe lista din anexa II, ca aeroport de categoria 1;
- (k) „sistem aeroportuar” înseamnă două aeroporturi sau mai multe, regrupate pentru a deservi același oraș, după cum este indicat în anexa II;
- (l) „capacitate”: numărul de locuri oferite publicului pentru un serviciu aerian regulat în cursul unei perioade determinate;
- (m) „cotă-parte a capacității” înseamnă cota-parte a unui stat membru exprimată în procente din capacitatea totală calculată conform articolului 11 pe o legătură bilaterală cu un alt stat membru, cu excluderea oricărei capacități ce oferă servicii de transport aerian de libertatea a cincea;
- (n) „obligație de serviciu public” înseamnă orice obligație impusă unui operator de transport aerian de a lua, pentru orice legătură pe care o poate exploata în baza unei licențe ce i-a fost eliberată de către un stat membru, toate măsurile potrivite pentru a asigura prestarea unui serviciu care să răspundă unor norme fixe în materie de continuitate, de regularitate și de capacitate, norme pe care operatorul de transport nu le-ar îndeplini, dacă nu ar fi obligat să ia în considerație decât interesul său comercial.

## Raporturi între statele de înmatriculare și operatorii lor de transport aerian

### Articolul 3

(1) Prezentul regulament nu aduce atingere raporturilor între un stat membru și operatorii săi de transport aerian, cărora acest stat le-a eliberat o licență în ceea ce privește accesul la piață și împărțirea capacității.

(2) Pe baza unei propuneri a Comisiei cu privire la caietele de sarcini și criteriile comune, care trebuie prezentată cel târziu la 31 mai 1991, Consiliul adoptă, în vederea aplicării acestora până la data de 1 iulie 1992, normele referitoare la eliberarea de licențe operatorilor de transport aerian și de licențe de operare a rutelor.

## Drepturi de trafic de libertatea a treia și a patra

### Articolul 4

Sub rezerva prezentului regulament, operatorii comunitari de transport aerian sunt autorizați să furnizeze servicii aeriene de libertatea a treia și a patra între aeroporturile sau sistemele aeroportuare ale unui stat membru și aeroporturile sau sistemele aeroportuare ale altui stat membru, dacă aceste aeroporturi sau sisteme aeroportuare sunt deschise traficului între statele membre sau serviciilor internaționale.

## Raporturi între un stat membru și operatorii de transport aerian din celelalte state membre

### Articolul 5

(1) Sub rezerva articolului 6, un stat membru autorizează operatorii de transport aerian titulari ai unei licențe dintr-un alt stat membru, care au fost autorizați de către statul lor de înmatriculare:

— să exercite drepturi de trafic de libertatea a treia sau a patra conform articolului 4;

— să utilizeze, în Comunitate, același număr de zbor pentru serviciile combinate de libertatea a treia sau a patra.

(2) Atunci când un operator de transport aerian al unui stat membru a obținut o licență, în conformitate cu prezentul articol, pentru a exploata un serviciu aerian regulat, statul de înmatriculare al acestui operator de transport aerian nu trebuie să-și exprime nici o obiecție, dacă o cerere de instaurare a unui serviciu aerian regulat pe aceeași legătură este prezentată de un operator de transport aerian din celălalt stat în cauză.

(3) (a) Un stat membru, în urma consultărilor cu alte state interesate, poate impune o obligație de serviciu public pentru serviciile aeriene către un aeroport regional situat pe

teritoriul său, pe o rută care este considerată ca fiind vitală pentru dezvoltarea economică a regiunii în care este situat aeroportul, în măsura necesară pentru a asigura pe această rută o prestare de servicii adecvată, care să răspundă unor norme fixe în materie de continuitate, regularitate, capacitate și preț, norme pe care operatorul de transport nu le-ar satisface dacă ar trebui să aibă în vedere numai interesul său comercial.

(b) Caracterul corespunzător al serviciilor de transport aerian este evaluat ținând cont:

(i) de interesul public;

(ii) de posibilitatea de a recurge la alte forme de transport și de capacitatea acestor forme de transport de a răspunde nevoilor luate în considerație;

(iii) de tarifele și condițiile de transport aerian care pot fi propuse utilizatorilor.

(c) Fără a aduce atingere alineatului (2), un stat membru nu este obligat să autorizeze mai mult de un operator de transport pentru a deservi o rută supusă unei obligații de serviciu public, dacă dreptul de a exploata acest serviciu este acordat pentru o perioadă de maximum trei ani, după licitația efectuată de orice operator de transport aerian, titular al unei licențe de operare eliberată în statele respective și orice operator comunitar de transport aerian care, conform articolului 8, este autorizat să exercite drepturi de trafic de libertatea a cincea pe rută. Ofertele prezentate de operatorii comunitari de transport aerian sunt comunicate celorlalte state interesate și Comisiei.

(d) litera (c) nu se aplică în cazurile în care celălalt stat membru interesat propune un alt mod corespunzător de îndeplinire a aceluiași obligații de serviciu public.

(e) Prezentul alineat nu se aplică legăturilor cu o capacitate mai mare de treizeci de mii de locuri pe an.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (2), un stat membru, care a autorizat unul dintre operatorii de transport aerian titulari ai unei licențe pe care a eliberat-o pentru a exploata un serviciu de transport de pasageri pe o nouă rută între aeroporturi regionale, cu aeronave cu o capacitate ce nu depășește 80 de locuri, nu este obligat, pentru o perioadă de 2 ani, să autorizeze un serviciu aerian reciproc, cu condiția ca acest serviciu să nu fie exploatat cu aeronave cu o capacitate ce nu depășește 80 de locuri sau care face parte dintr-un serviciu exploatat în condițiile definite la articolul 7 și la care sunt puse în vânzare nu mai mult de 80 de locuri la fiecare zbor între cele două aeroporturi regionale în cauză.

(5) Dacă un stat membru consideră că dezvoltarea unei legături este pe nedrept limitată de termenii alineatului (3) sau (4), Comisia recurge, la cererea acestui stat sau din proprie inițiativă sau dacă există dezacord asupra aplicării alineatului (3), la efectuarea unei anchete și, ținând cont de toți factorii relevanți, decide, în termen de 2 luni de la începerea anchetei, dacă alineatul (3) sau (4) trebuie să se aplice în continuare rutei în cauză.

(6) Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. Orice stat membru poate informa Consiliul în legătură cu decizia Comisiei în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o decizie diferită în termen de o lună.

## Desemnare multiplă

### Articolul 6

(1) Un stat membru acceptă desemnarea multiplă de către un alt stat membru pe baza unei perechi de țări.

(2) Acceptă, în aceeași măsură, desemnarea multiplă pe baza unei perechi de orașe:

— de la 1 ianuarie 1991, pentru rutele pe care au fost transportați mai mult de 140 000 de pasageri în cursul anului precedent sau pe care se asigură mai mult de 800 de zboruri dus-întors pe an;

— de la 1 ianuarie 1992, pentru legăturile pe care au fost transportați mai mult de 100 000 de pasageri în cursul anului precedent sau pe care se asigură mai mult de 600 de zboruri dus-întors pe an.

## Combinajie de puncte

### Articolul 7

La exploatarea serviciilor aeriene regulate cu două sau mai multe puncte de destinație sau plecare, situate în unul sau mai multe state membre, altele decât statul său de înmatriculare, un operator comunitar de transport aerian este autorizat de către statele interesate să combine servicii aeriene regulate și să utilizeze același număr de zbor. Drepturile de trafic între punctele combinate pot fi exercitate conform articolului 8.

## Drepturi de trafic de libertatea a cincea

### Articolul 8

(1) Operatorii comunitari de transport aerian sunt autorizați, conform prezentului articol, să exercite drepturi de trafic de libertatea a cincea între puncte combinate din două state membre diferite, în condițiile următoare:

- (a) drepturile de trafic sunt exercitate asupra unui serviciu care constituie extensia unuia cu plecare din statul de înmatriculare al operatorului de transport sau care este preliminar unui serviciu cu destinația acestui stat și care este programat ca atare;
- (b) operatorul de transport aerian nu poate utiliza pentru serviciul de libertatea a cincea mai mult de 50 % din capacitatea de locuri pe care le folosește pe durata unui sezon pentru același serviciu de libertatea a treia și a patra, în care serviciul de libertatea a cincea este o extensie sau este preliminar.
- (2) (a) Operatorul de transport aerian poate utiliza, pentru serviciul de libertatea a cincea, o aeronavă diferită, dar a cărei mărime nu trebuie să depășească mărimea celei pe care o utilizează pentru serviciul de libertatea a treia sau a patra, în raport cu care serviciul de libertatea a cincea constituie o extensie.
- (b) Atunci când mai mult de un serviciu de libertatea a cincea este asigurat ca o extensie a unui serviciu de libertatea a treia sau a patra sau ca un preliminar al acestuia, capacitatea prevăzută la alineatul (1) litera (b) reprezintă capacitatea totală a locurilor disponibile pentru transportul de pasageri de libertatea a cincea la aceste servicii de libertatea a cincea.
- (3) Un operator de transport aerian care asigură un serviciu de libertatea a cincea, conform prezentului articol, furnizează statelor membre interesate, la cererea acestora, toate informațiile în materie privind:
- (a) capacitatea de locuri dintr-un sezon pentru serviciul de libertatea a treia și a patra, în raport cu care serviciul de libertatea a cincea constituie o extensie sau este preliminar; și
- (b) în cazul serviciilor de libertatea a cincea, la care se aplică articolul 8 alineatul (2) litera (b), capacitatea sezonieră utilizată pentru fiecare serviciu.
- (a) aeroportul sau sistemul aeroportuar respectiv trebuie să aibă structuri suficiente pentru acceptarea serviciului;
- (b) asistența acordată navigației trebuie să fie suficientă pentru acceptarea serviciului.
- (2) Atunci când condițiile de la alineatul (1) nu sunt îndeplinite, un stat membru poate, în ceea ce privește exercitarea acestor drepturi de trafic, să o supună unor condiții, să o limiteze sau să o refuze, sub rezerva ca aceasta să fie făcută fără discriminări pe motiv de naționalitate. Înainte de a lua o asemenea măsură, statul informează Comisia și îi furnizează toate informațiile necesare.
- (3) Fără a aduce atingere articolului 9 și fără a fi necesar acordul celuilalt stat sau al celorlalte state membre interesate, un stat membru nu autorizează un operator de transport aerian:
- (a) să înființeze un nou serviciu; sau
- (b) să crească frecvența unui serviciu existent,
- între un aeroport dat de pe teritoriul său și un alt stat membru câtă vreme un operator de transport titular al unei licențe eliberate de acest alt stat membru nu este autorizat, în temeiul alineatelor (1) și (2), să înființeze un nou serviciu sau să crească frecvențele unui serviciu existent cu destinația aeroportului în cauză, atât timp cât Consiliul nu adoptă și nu este în vigoare un regulament referitor la un cod de conduită privind împărțirea sloturilor întemeiate pe principiul general de nediscriminare pe motiv de naționalitate.
- (4) La cererea unui stat membru, Comisia examinează aplicarea alineatului (2) și/sau a alineatului (3) în fiecare caz și în decurs de o lună hotărăște dacă statul membru poate continua să aplice măsura.
- (5) Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. Fiecare stat membru poate informa Consiliul cu privire la decizia Comisiei în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o decizie diferită în termen de o lună.

## Condiții pentru exercitarea drepturilor de trafic

### Articolul 9

Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului unui stat membru de a reglementa, fără discriminare pe motiv de naționalitate, împărțirea traficului între aeroporturi în cadrul unui sistem aeroportuar.

### Articolul 10

(1) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (2), exercitarea drepturilor de trafic este supusă normelor comunitare, naționale, regionale sau locale publicate privind securitatea, protecția mediului și împărțirea sloturilor, precum și condițiilor următoare:

## Cote-părți de capacitate

### Articolul 11

(1) De la 1 noiembrie 1990, un stat membru permite unui alt stat membru să majoreze în orice sezon cota-parte de capacitate cu 7,5 procente în raport de situația din sezonul precedent corespunzător, ținând cont că fiecare stat membru poate să revendice în orice eventualitate o cotă-parte a capacității de 60 %.

(2) Consiliul adoptă, în vederea aplicării lor până cel târziu la 1 ianuarie 1993 și pe baza unei propuneri care trebuie prezentată Comisiei până cel târziu la 31 decembrie 1991, dispozițiile care

prevăd abrogarea limitelor de împărțire a capacităților între statele membre.

(3) Limitele de împărțire a capacităților nu se aplică în cazul unui serviciu asigurat între aeroporturi regionale, oricare ar fi capacitatea aeronavelor.

(4) La aplicarea dispozițiilor alineatului (1) nu se ține cont de reducerile unilaterale de capacitate. În aceste cazuri, baza de calcul a cotelor părți de capacitate este capacitatea oferită în cursul perioadelor corespunzătoare precedente de către operatorii de transport aerian ai statului membru care și-au redus capacitățile.

#### Articolul 12

(1) La cererea oricărui stat membru pentru care aplicarea articolului 11 a cauzat un prejudiciu financiar serios operatorilor de transport aerian titulari ai unei licențe eliberate de acest stat membru, Comisia examinează situația și, pe baza tuturor elementelor pertinente, inclusiv situația pieței, situația financiară a operatorilor de transport aerian interesați și rata de utilizare a capacității atinse, decide dacă cotele-părți ale capacității pe legăturile cu destinația sau cu originea în acest stat trebuie să fie stabilizate pentru o perioadă limitată.

(2) La cererea unui stat membru, ale cărui servicii aeriene regulate sunt supuse unei importante concurențe din partea serviciilor neregulate și când situația este de așa natură încât posibilitățile operatorilor de transport ai acestui stat membru de susținere într-un mod eficace a concurenței pe această piață sunt pe nedrept afectate, Comisia, după ce a examinat toate elementele pertinente, inclusiv situația pieței și rata de utilizare a capacității atinse și după ce a consultat celelalte state membre interesate, decide, în cele două luni de la primirea cererii, dacă este cazul să se reducă cele 7,5 procente menționate la articolul 11 alineatul (1) pentru această relație bilaterală.

(3) Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. Un stat membru poate informa Consiliul cu privire la decizia Comisiei în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o decizie diferită în termen de o lună.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 24 iulie 1990.

## Dispoziții generale

#### Articolul 13

(1) Prezentul regulament nu împiedică statele membre să încheie sau să mențină în vigoare acorduri mai flexibile decât dispozițiile articolelor 6, 8 și 11.

(2) Dispozițiile prezentului regulament nu pot fi invocate pentru a face mai restrictive acordurile existente în materie de acces la piață și de împărțire a capacității.

#### Articolul 14

(1) Comisia publică un raport privind aplicarea prezentului regulament o dată la doi ani și pentru prima dată cel târziu la 31 mai 1992.

(2) Statele membre și Comisia cooperează pentru aplicarea prezentului regulament, în special în ceea ce privește colectarea informațiilor necesare stabilirii raportului prevăzut la alineatul (1).

(3) Informațiile confidențiale obținute în cadrul aplicării prezentului regulament sunt protejate de secretul profesional.

#### Articolul 15

Cel târziu la 30 iunie 1992, Consiliul decide în legătură cu revizuirea prezentului document pe baza unei propuneri a Comisiei prezentată cel târziu la 31 mai 1991.

#### Articolul 16

Prin prezentul, Decizia 87/602/CEE și Directiva 83/416/CEE se abrogă.

#### Articolul 17

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 noiembrie 1990.

Pentru Consiliu

Președintele

C. MANNINO

## ANEXA I

**Operatorii de transport aerian menționați la articolul 2 litera (e) punctul (ii)**

Operatorii de transport aerian menționați mai jos corespund criteriilor enunțate la articolul 2 litera (e) punctul (ii) atât timp cât sunt agreeți ca operatori naționali de transport aerian de către statul membru care îi agreează ca atare la data adoptării prezentului regulament:

- Scandinavian Airlines System,
  - Britannia Airways,
  - Monarch Airlines.
-

## ANEXA II

**Lista aeroporturilor de categoria întâi**

Belgia:	Bruxelles – Zaventem
Danemarca:	Copenhaga – Kastrup/Roskilde
Republica Federală Germania:	Frankfurt – Rhein-Main, Düsseldorf – Lohausen, München – Riem
Spania:	Palma de Majorca, Madrid – Barajas, Malaga, Las Palmas
Grecia:	Atena – Hellinikon, Salonic – Micra
Franța:	Paris – Charles de Gaulle/Orly
Irlanda:	Dublin
Italia:	Roma – Fiumicino/Ciampino, Milano – Linate/Malpensa
Țările de Jos:	Amsterdam – Schiphol
Portugalia:	Lisabona, Faro
Regatul Unit:	Londra – Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton

---