POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 22/2004

aprobada por el Consejo el 19 de febrero de 2004

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

(2004/C 95 E/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [2],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [3],

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con las conclusiones del Consejo Europeo celebrado en Estocolmo los días 23 y 24 de marzo de 2001, el presente Reglamento constituye el primer paso de un proceso global de revisión. A fin de tener en cuenta la evolución del sector, en particular en lo que respecta a los nuevos entrantes y las cuestiones de acceso al mercado, el presente Reglamento debe revisarse tras un período determinado de aplicación.

(2) La experiencia ha demostrado que el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo [4] debe reforzarse para conseguir que se use de forma más completa y flexible la capacidad limitada de los aeropuertos congestionados.

(3) Por consiguiente, es necesario modificar dicho Reglamento de conformidad con su artículo 14 y precisar algunas de sus disposiciones.

(4) Es conveniente atenerse a la terminología internacional y por tanto utilizar los términos «aeropuerto con horarios facilitados» y «aeropuerto coordinado» en vez de «aeropuerto coordinado» y «aeropuerto totalmente coordinado», respectivamente.

(5) Los aeropuertos con graves deficiencias de capacidad deben ser designados como «aeropuertos coordinados» sobre la base de criterios objetivos tras la realización de un análisis de las capacidades. En estos aeropuertos coordinados se requieren normas detalladas para conseguir que se respeten plenamente los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación. Algunas actividades concretas como, por ejemplo, las operaciones de los helicópteros, no deben estar sometidas a las normas de asignación de franjas horarias cuando éstas no sean necesarias.

(6) En los aeropuertos con horarios facilitados, el facilitador de horarios tiene que actuar de forma independiente. En los aeropuertos coordinados el coordinador desempeña un papel fundamental en el proceso de coordinación. Por consiguiente, los coordinadores deben gozar de total independencia y sus funciones deben especificarse claramente.

(7) Es necesario detallar el papel del comité de coordinación que se establecerá para desempeñar funciones de asesoramiento y mediación en relación con la asignación de franjas horarias. Se debe invitar a los representantes de los Estados miembros a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores sin derecho de voto. El estatuto de observador debe entenderse sin perjuicio de la posibilidad de que dichos representantes puedan presidir reuniones del comité. Es importante garantizar que el comité de coordinación no pueda adoptar decisiones que sean vinculantes para el coordinador.

(8) También es necesario precisar que se debe considerar que la asignación de franjas horarias otorga a las compañías aéreas el permiso para acceder a las instalaciones aeroportuarias para aterrizar y despegar en fechas y horas determinadas durante el período por el que ha sido concedido el permiso. Se debe examinar la necesidad de elaborar normas y procedimientos para la coordinación de franjas aeroportuarias y aeroviarias.

(9) No obstante, a fin de garantizar la estabilidad de las operaciones, el sistema existente prevé la reasignación de franjas horarias con precedencia histórica establecida («derechos adquiridos») a las compañías aéreas ya establecidas. Con objeto de fomentar las operaciones de carácter regular en los aeropuertos coordinados, es necesario establecer que los derechos adquiridos se refieran a series de franjas horarias. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben poder tener en cuenta, en la determinación de los parámetros de capacidad, las restricciones de carácter operativo y medioambiental.

(10) Para que las compañías aéreas sigan teniendo la facultad de solicitar franjas horarias con precedencia histórica en el siguiente período equivalente de programación de horarios, dichas franjas deben cumplir el cálculo de utilización, así como las demás disposiciones pertinentes del Reglamento (CEE) nº 95/93. Es preciso aclarar la situación de los derechos adquiridos en caso de acuerdos de prestación de servicios conjuntos, reparto de códigos o franquicia.

---

[1] DO C 270 E de 25.9.2001, p. 131, y DO C ...

[2] DO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

[3] Dictamen del Parlamento Europeo de 11 de junio de 2002 (DO C 261 E de 30.10.2003, p. 116), Posición Común del Consejo de 19 de febrero de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

[4] DO L 14 de 22.1.1993, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 221 de 4.9.2003, p. 1).

(11) En los aeropuertos debe darse prioridad a los servicios programados, prioridad que debe gestionarse estrictamente sin distinción entre servicios regulares y no regulares.

(12) La definición del término «nuevo entrante» debe potenciar la prestación de servicios aéreos adecuados a las regiones e incrementar la competencia potencial en las rutas intracomunitarias.

(13) Para garantizar mejor que los terceros países, entre otros, ofrezcan a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable, debe establecerse un procedimiento que haga posible que la Comunidad pueda tomar medidas más eficaces contra los terceros países que no concedan un trato comparable al concedido en la Comunidad.

(14) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(15) Las compañías aéreas solamente pueden acceder a aeropuertos coordinados si se les ha asignado una franja horaria. Deben introducirse medidas para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, en especial cuando las compañías aéreas no respeten de forma repetida e intencionada las normas de asignación de franjas.

(16) Debe existir un procedimiento de revisión de las decisiones adoptadas por el coordinador.

(17) Para evitar cualquier duda, debe señalarse que la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las normas sobre competencia del Tratado, en particular de sus artículos 81 y 82, y del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas [2].

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 95/93 queda modificado de la manera siguiente:

1) El apartado 1 del artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplicará a los aeropuertos comunitarios.».

2) El artículo 2 se modifica de la siguiente forma:

a) las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) "franja horaria": el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;

b) "nuevo entrante":

i) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto para ese día, o

ii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos comunitarios en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas, o

iii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias en un aeropuerto para un servicio regular de pasajeros sin escalas entre ese aeropuerto y un aeropuerto regional cuando ninguna otra compañía aérea efectúe un servicio regular de pasajeros directo entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto ese día para dicho servicio sin escalas.

Una compañía aérea que el día de que se trate tenga asignadas más del 5 % del total de franjas horarias disponibles en un aeropuerto determinado, o más del 4 % del total de franjas horarias disponibles ese día en un sistema de aeropuertos del que forme parte dicho aeropuerto, no se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto.»;

b) las letras f) y g) se sustituyen por el siguiente texto:

«f) i) "compañía aérea": una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de invierno. A los efectos de los artículos 4, 8, 8 *bis* y 10, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios, siempre y cuando éstos operen con arreglo a un horario; a los efectos de los artículos 7 y 14, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles,

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

[2] DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1310/97 (DO L 180 de 9.7.1997. p. 1).

ii) "grupo de compañías aéreas": dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia o de reparto de códigos en la explotación de un servicio aéreo determinado;

g) "aeropuerto coordinado": un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;»;

c) se añaden las letras siguientes:

«i) "aeropuerto con horarios facilitados": un aeropuerto donde exista un riesgo de congestión en determinados períodos del día, de la semana o del año que pueda evitarse mediante la cooperación voluntaria entre compañías aéreas y donde se haya designado un facilitador de horarios para simplificar las operaciones de las compañías aéreas que presten servicio en ese aeropuerto o tengan intención de hacerlo;

j) "organismo de gestión de un aeropuerto": el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;

k) "serie de franjas horarias": como mínimo cinco franjas horarias solicitadas para un período de programación a la misma hora, regularmente, el mismo día de la semana, y asignada de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

l) "aviación de negocios": el sector de la aviación general formado por la explotación o uso de aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda para el ejercicio de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;

m) "parámetros de coordinación": la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas.».

3) El artículo 3 se modifica de la siguiente forma:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. a) Los Estados miembros no estarán obligados a designar un aeropuerto como aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.

b) Los Estados miembros no designarán un aeropuerto como coordinado, salvo en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3.»;

b) en el apartado 2, el término «aeropuerto coordinado» se sustituye por «aeropuerto con horarios facilitados»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El Estado miembro responsable se encargará de que el organismo de gestión del aeropuerto sin designación específica o del aeropuerto con horarios facilitados, o cualquier otro organismo competente, lleve a cabo un análisis detallado de la capacidad cuando el Estado miembro lo considere necesario o en un plazo de seis meses:

i) tras la recepción de una solicitud escrita de las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto o del organismo de gestión del aeropuerto cuando estimen que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o previstas en determinados períodos, o bien

ii) a petición de la Comisión, en particular cuando a un aeropuerto sólo tengan acceso en la práctica las compañías aéreas con franjas horarias asignadas o cuando las compañías aéreas, y en particular los nuevos entrantes, tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto.

Este análisis, efectuado de acuerdo con métodos comúnmente reconocidos, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto. El análisis se actualizará cuando se haya invocado el apartado 5, o bien cuando haya cambios en el aeropuerto que influyan de forma significativa en su capacidad y utilización. Tanto los resultados del análisis como el método usado para efectuarlo se pondrán a disposición de las partes que lo hayan encargado y, previa solicitud, de cualesquiera otras partes interesadas. Los resultados del análisis se comunicarán simultáneamente a la Comisión.»;

d) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

5. En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto, y

b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate.»;

e) el actual apartado 5 se convierte en el apartado 7 y el término «aeropuerto totalmente coordinado» se sustituye por «aeropuerto coordinado».

4) El artículo 4 se modifica de la siguiente forma:

a) el título se sustituye por el texto siguiente: «El facilitador de horarios y el coordinador»;

b) los apartados 1 a 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto con horarios facilitados o de un aeropuerto coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto, respectivamente, a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

2. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o con horarios facilitados velará por:

a) que en un aeropuerto con horarios facilitados, el facilitador de horarios ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente;

b) la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada. El sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador;

c) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.

3. El facilitador de horarios y el coordinador participarán en las conferencias internacionales de las compañías aéreas sobre programación de horarios que sean compatibles con el Derecho comunitario.

4. El facilitador de horarios asesorará a las compañías aéreas y recomendará horarios alternativos de llegada o salida cuando haya probabilidades de congestión.

5. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.

6. El facilitador de horarios supervisará que las compañías aéreas cumplen los horarios que se les recomiendan para sus operaciones. El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del aeropuerto y con las autoridades de control del tráfico aéreo y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. El coordinador deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, previa petición, un informe anual de actividad, en particular por lo que respecta a la aplicación del artículo 8 *bis* y del artículo 14, así como a las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 8 y 10 presentadas al comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas.

7. Todos los facilitadores de horarios y los coordinadores deberán cooperar para detectar incoherencias de horarios.»;

c) el actual apartado 7 pasa a ser el apartado 8 y el texto introductorio se sustituye por el texto siguiente:

«El coordinador, previa petición y en un plazo razonable, deberá facilitar gratuitamente a las partes interesadas, en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación, para su examen, la información siguiente, por escrito o de cualquier otra forma fácilmente accesible:»;

d) el actual apartado 8 pasa a ser el apartado 9 y se sustituye por el texto siguiente:

«9. La información a que se refiere el apartado 8 deberá facilitarse a más tardar en el momento de celebrarse las conferencias pertinentes sobre programación y, cuando proceda, durante las conferencias y posteriormente. Cuando se le pida, el coordinador facilitará esa información de forma resumida. En su caso, podrá pedir una retribución cuya cuantía corresponda al coste de la prestación de dicha información resumida.»;

e) se añade el apartado siguiente:

«10. Cuando existan normas pertinentes y generalmente aceptadas sobre la información de horarios, el facilitador de horarios, el coordinador y las compañías aéreas las aplicarán siempre y cuando sean conformes con la legislación comunitaria.».

5) Los artículos 5 a 9 se sustituyen por el texto siguiente:

«*Artículo 5*

Comité de coordinación

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un comité de coordinación. Podrá designarse un mismo comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente.

Las funciones del comité de coordinación serán las siguientes:

a) hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:

— las posibilidades de aumentar la capacidad del aeropuerto, determinada de conformidad con el artículo 3, o de mejorar su utilización,

— los parámetros de coordinación que deben determinarse de conformidad con el artículo 6,

— los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas,

— las directrices locales para la asignación de franjas horarias o la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los posibles condicionantes medioambientales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8,

— las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto,

— los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el apartado 9 del artículo 10,

— todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto;

b) mediar entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el artículo 11.

2. Los representantes de los Estados miembros y el coordinador asistirán como observadores a las reuniones del comité de coordinación.

3. El comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y la lengua o lenguas utilizadas. Todos los miembros del comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8. A petición del coordinador, el comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales sobre la asignación de franjas horarias así como sobre la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del comité.

Artículo 6

Parámetros de coordinación

1. En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir.

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.

2. A los efectos de la determinación de los parámetros a que se hace referencia en el apartado 1, el coordinador definirá los períodos de coordinación pertinentes, siempre que el Estado miembro no los haya establecido, previa consulta al comité de coordinación y de conformidad con la capacidad establecida.

3. Antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de asignación de franjas horarias, el comité de coordinación debatirá detalladamente la determinación de los parámetros y la metodología utilizada, así como cualquier posible cambio al respecto, con vistas a aumentar la capacidad y el número de franjas horarias que pueden asignarse. Se facilitarán todos los documentos pertinentes a las partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 7

Información para el facilitador de horarios y el coordinador

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o en un aeropuerto coordinado presentarán respectivamente al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que éstos les soliciten. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en la letra b) del artículo 2, en lo que respecta a las franjas solicitadas.

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, el organismo de gestión del aeropuerto proporcionará, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

3. El facilitador de horarios o el coordinador, el organismo de gestión del aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo deberán intercambiar toda la información necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones, incluidos los datos de vuelo y las franjas horarias.

Artículo 8

Procedimiento de asignación de franjas horarias

1. Las series de franjas horarias se asignarán, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 10.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 8 *bis* y 9, en el apartado 1 del artículo 10 y en el artículo 14, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

— una serie de franjas horarias ha sido utilizada por una compañía aérea para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados, y

— dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

En tal caso, esa serie de franjas horarias dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios, siempre que dicha compañía aérea lo solicite en el plazo a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 7.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

4. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 10 a las demás compañías aéreas solicitantes sólo se aceptará por razones operativas o bien si la programación de las franjas de las compañías aéreas solicitantes resultase mejorada con respecto a la programación inicialmente solicitada. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

5. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las reglas y directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo mundial o comunitario, así como las directrices locales propuestas por el comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas reglas y directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación comunitaria y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. El Estado miembro en cuestión comunicará esas reglas a la Comisión.

6. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de los motivos a la compañía aérea solicitante y le indicará la franja alternativa más próxima disponible.

7. El coordinador, además de la asignación de franjas horarias prevista para el período de programación, hará lo posible por atender las solicitudes de franjas horarias presentadas con poca antelación para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Con este fin, podrán utilizarse las franjas que, tras la asignación a las compañías solicitantes, queden disponibles en el fondo de reserva mencionado en el artículo 10 y las que se liberen con poco preaviso.

Artículo 8 bis

Movilidad de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:

a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;

b) transferirse:

i) entre empresas matrices y filiales, y entre filiales de la misma empresa matriz,

ii) como parte de la adquisición del control del capital de una compañía aérea,

iii) en el caso de una adquisición total o parcial, cuando las franjas estén directamente relacionadas con la compañía aérea adquirida;

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.

2. Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;

b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 9;

c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3.

3. a) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir tal como se prevé en la letra b) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en el caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.

b) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en los incisos ii) y iii) de la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir a otra ruta tal como se prevé en la letra a) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.

c) Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no podrán intercambiarse según lo previsto en la letra c) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los horarios solicitados inicialmente.

Artículo 8 ter

Exclusión de reclamaciones de indemnización

El derecho a las series de franjas que se establece en el apartado 2 del artículo 8 no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud de la legislación comunitaria, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo. El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que éstas se asignan en virtud del Derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 81 y 82 del Tratado CE o del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas (*). Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

Artículo 9

Obligaciones de servicio público

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo a la letra d) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

2. En caso de que más de una compañía aérea comunitaria esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos de licitación establecidos en las letras d) a g) y en la letra i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 para la utilización de las franjas horarias mencionadas en el apartado 1.

(*) DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1310/97 (DO L 180 de 9.7.1997, p. 1).».

6) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 10*

Fondo de reserva de franjas horarias

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias que no se hayan asignado en aplicación de los apartados 2 y 4 del artículo 8. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al apartado 3 del artículo 3 pasará al fondo de reserva.

2. La asignación de una serie de franjas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado no le dará derecho a la misma serie de franjas en el siguiente período de programación equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por éste, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

3. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización.

4. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguno de los motivos siguientes:

a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:

   — una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión,

   — el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo,

   — una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

b) interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto;

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea comunitaria con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2407/92;

d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 9 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas.

5. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del apartado 4 por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.

La Comisión tomará una decisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13.

6. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 8 del presente Reglamento ni del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes tanto con arreglo a los incisos i) y ii) de la letra b) del artículo 2 como a los incisos i) y iii) de la letra b) del artículo 2.

7. Todo nuevo entrante al que se haya propuesto una serie de franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de la hora solicitada y que no haya aceptado la propuesta perderá la condición de nuevo entrante en el período de programación correspondiente.

8. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, sólo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para mantener la precedencia histórica mencionada en el apartado 2 del artículo 8.

Las franjas asignadas a una compañía aérea podrán ser usadas por otra compañía aérea que participe en una explotación conjunta, siempre que en el vuelo compartido permanezca el código de identificación de la compañía a la que se hayan asignado las franjas a efectos de coordinación y seguimiento. Una vez finalizada la explotación conjunta, las franjas utilizadas seguirán en posesión de la compañía aérea a la que fueron asignadas inicialmente. Todas las compañías aéreas que participen en la prestación conjunta de un servicio deberán informar en detalle a los coordinadores sobre dicho servicio antes del inicio del mismo.

9. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos entrantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.».

7) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 11*

Reclamaciones y derecho de recurso

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del apartado 2 del artículo 7, de los artículos 8, 8 *bis* y 10, así como de los apartados 1 a 4 y 6 del artículo 14 se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con el Derecho nacional, para proteger a los coordinadores frente a reclamaciones por daños en relación con sus funciones en virtud del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave o dolo.».

8) El título del artículo 12 y su apartado 1 se sustituyen por el texto siguiente:

«**Relaciones con terceros países**

1. Cuando se considere que, en lo que se refiere a la asignación y utilización de franjas horarias en sus aeropuertos, un tercer país:

a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que el presente Reglamento dispensa a las compañías aéreas de aquel país, o

b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional *de facto*, u

c) otorga a las compañías aéreas de otros países terceros un trato más favorable que a las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13, podrá decidir la aplicación de medidas por parte de uno o varios Estados miembros, incluida la suspensión total o parcial de la aplicación del presente Reglamento, con respecto a una o varias compañías aéreas de dicho tercer país, a fin de poner remedio al comportamiento discriminatorio de éste.».

9) Los artículos 13 y 14 se sustituyen por el texto siguiente:

«*Artículo 13*

Procedimiento decisorio

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (*), observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité podrá, además, ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 14

Aplicación

1. Las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico aéreo podrán rechazar el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.

2. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate.

3. El coordinador retirará y pondrá en el fondo de reserva la serie de franjas horarias de una compañía aérea que ésta haya recibido por intercambio de conformidad con la letra c) del apartado 1 del artículo 8 *bis* en el caso de que no se hayan utilizado según lo previsto.

4. Las compañías aéreas que de forma repetida e intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, causando perjuicio a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo, perderán el derecho mencionado en el apartado 2 del artículo 8. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso.

5. Los Estados miembros velarán por que puedan aplicarse sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias o medidas equivalentes en los casos en que de forma reiterada e intencionada se lleven a cabo servicios aéreos en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o se utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación cuando ello cause perjuicios a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo.

6. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del 80 %, tal y como se define en el apartado 2 del artículo 8, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

(*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.»

10) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 14* bis

Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los tres años siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 8, 8 *bis* y 10.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe mencionado en el apartado 1.».

Artículo 2

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. El apartado 2 del artículo 11 y el apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 95/93 se aplicarán a partir de . . . (*).

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

Hecho en . . .

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

(*) 15 meses después de la fecha de publicación del presente Reglamento.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 20 de junio de 2001 la Comisión adoptó la propuesta de Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
2. El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura en el periodo parcial de sesiones de 10 a 13 de junio de 2002, y el Comité Económico y Social adoptó el suyo el 20 de marzo de 2002. El Comité de las Regiones informó al Consejo de su intención de no emitir dictamen sobre este asunto.
3. La Comisión adoptó la propuesta modificada de 7 de noviembre de 2002.
4. El 19 de febrero de 2004 el Consejo adoptó su Posición Común con arreglo al artículo 251 del Tratado.

II. OBJETIVO

La propuesta de la Comisión tiene el objetivo de mejorar la reglamentación actual sobre franjas horarias en términos de claridad y transparencia. Se prestó especial atención al refuerzo del estatuto independiente del coordinador, y a garantizar que el comité de coordinación estuviera libre de influencias indebidas. Se introdujo la posibilidad de imponer sanciones y se aclaró la división de tareas entre el coordinador, el comité coordinación y el Estado miembro para garantizar una tramitación adecuada de las quejas.

La propuesta consideraba asimismo varias mejoras y modificaciones de las normas existentes, incluida una posibilidad de reprogramación, una prohibición explícita de comercio de franjas horarias y el requisito en relación con los intercambios de franjas horarias de que se utilizaran las franjas intercambiadas. La Comisión consideró que el efecto de estas modificaciones, en su conjunto, sería neutro en términos generales en relación con los intereses enfrentados de los operadores dominantes y de los nuevos participantes y sus posibilidades de obtener y conservar franjas horarias.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. Cambios fundamentales

El Consejo aceptó el objetivo básico de la Comisión de mejorar el funcionamiento técnico del régimen de asignación de franjas horarias. En este sentido, la Posición Común en particular:

— incluye importantes modificaciones y complementos a las definiciones para aclarar los términos utilizados en el Reglamento;

— prevé un refuerzo del estatuto independiente del coordinador de franjas horarias y del comité de coordinación;

— dispone sanciones cuando se utilizan las franjas horarias de manera abusiva.

En relación con los aspectos de la propuesta la Comisión que puede aceptar a las disposiciones de acceso al mercado, el Consejo aceptó algunas de las modificaciones propuestas por la Comisión, pero no todas. Se aceptó una ampliación de la definición de «nuevos participantes», así como la disposición que concede una mayor prioridad a los nuevos participantes en la asignación de franjas horarias procedentes de la «reserva de franjas horarias». No obstante, otras disposiciones propuestas por la Comisión, en particular sobre intercambios de franjas y prohibición de su comercio, no fueron aceptadas por el Consejo. Al no incorporar estas disposiciones, la preocupación principal del Consejo es que se estudie en su conjunto el asunto del acceso al mercado en el contexto más amplio de una revisión de las normas de asignación de franjas horarias más profunda, que podría constituir el objeto de una nueva propuesta de la Comisión en el futuro.

2. Consideración del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura

El Consejo coincidió en gran medida con las preocupaciones subyacentes a la primera lectura del Parlamento. En total se aceptaron su totalidad, parcialmente o en principio, 32 de las 52 enmiendas propuestas por el Parlamento. Estas enmiendas son las siguientes 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 y 52.