Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

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

(DO L 14 de 22.1.1993, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de mayo de 2002	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Reglamento (CE) nº 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Reglamento (CE) nº 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Reglamento (CE) nº 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009	L 167	24	29.6.2009
►**M5**	Reglamento (UE) 2020/459 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de marzo de 2020	L 99	1	31.3.2020
►**M6**	Reglamento Delegado (UE) 2020/1477 de la Comisión de 14 de octubre de 2020	L 338	4	15.10.2020

▼B

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

Artículo 1

Ámbito de aplicación

▼M3

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

▼B

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

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

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

▼M3

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

▼M3

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

c) «servicio aéreo directo»: un servicio entre dos aeropuertos, escalas incluidas, con el mismo aparato y con el mismo número de vuelo;

d) «período de programación de horarios»: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas;

e) «compañía aérea comunitaria»: una compañía aérea en posesión de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ([1]);

▼M3

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;

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;

▼B

h) «sistema aeroportuario»: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana, como se indica en el Anexo II del Reglamento (CEE) nº 2408/92;

▼M3

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;

([1]) DO nº L 240 de 24.8.1992, p. 1.

▼M3

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.

▼B

Artículo 3

Condiciones para la coordinación aeroportuaria

▼M3

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

2. No obstante, los Estados miembros podrán disponer que cualquier aeropuerto sea designado ►M3 aeropuerto con horarios facilitados ◄ siempre que se observen los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.

▼M3

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

▼M3

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.

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.

▼B

►M3 7. ◄ Cuando un aeropuerto totalmente coordinado tenga capacidad suficiente para realizar las operaciones en curso o las previstas, se retirará la designación de ►M3 aeropuerto coordinado ◄.

Artículo 4

▼M3

El facilitador de horarios y el coordinador

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.

▼M3

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.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 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: ◄

a) una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,

b) respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas (solicitudes iniciales), por compañía y por orden cronológico,

▼B

c) respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico,

d) las franjas horarias aún disponibles,

e) una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.

▼M3

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.

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.

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;

▼M3

— las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto;

— los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el apartado 7 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 el idioma o idiomas utilizados. 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.

▼M3

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.

▼M3

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,

▼M3

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) e 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 estas 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 ([1]). Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

([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).

▼M3

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.

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;

▼M3

— 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.

▼M3

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.

▼M5

Artículo 10 bis

▼M6

1. A efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, los coordinadores considerarán utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 27 de marzo de 2021.

▼M5

2. A efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, los coordinadores considerarán utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 23 de enero de 2020 y el 29 de febrero de 2020, en lo que se refiere a los servicios aéreos entre aeropuertos de la Unión y aeropuertos de la República Popular China o de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China.

3. Respecto a las franjas horarias con fecha posterior al 8 de abril de 2020, el apartado 1 solo se aplicará cuando las correspondientes franjas horarias no utilizadas se hayan puesto a disposición del coordinador para su reasignación a otras compañías aéreas.

4. Cuando, sobre la base de las cifras publicadas por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, la Comisión considere que la reducción del nivel de tráfico aéreo persiste en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior y es probable que persista, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, esta situación es el resultado del impacto del brote de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 12 *bis* para modificar el período especificado en el apartado 1 en consecuencia.

5. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación recurriendo a los criterios establecidos en el apartado 4. Basándose en la información de que disponga, la Comisión presentará un informe de síntesis en la materia al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 15 de septiembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará lo antes posible los actos delegados contemplados en el apartado 4.

▼M5

6. Cuando, en caso de efectos prolongados del brote de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, razones imperiosas de urgencia así lo requieran, se aplicará a los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo el procedimiento establecido en el artículo 12 *ter*.

▼M4

———————

▼M3

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.

▼B

Artículo 12

▼M3

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 país tercero:

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.

▼B

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre cualquier dificultad importante, de iure o de facto, que las compañías aéreas comunitarias hayan encontrado para obtener franjas horarias en los aeropuertos de países terceros.

▼M5

Artículo 12 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 *bis* se otorgan a la Comisión hasta el 2 de abril de 2021.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10 *bis* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10 *bis* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 12 ter

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 12 *bis*, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.

▼M3

Artículo 13

Procedimiento decisorio

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

▼M3

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 ([1]), 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.

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

▼M3

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.

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.

▼B

Artículo 15

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el trigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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