

I. Disposicións xerais

XEFATURA DO ESTADO

20480 *REAL DECRETO LEI 15/2001, do 2 de novembro, polo que se adoptan medidas urxentes en materia de transporte aéreo.* («BOE» 264, do 3-11-2001.)

A regularidade e a seguridade do transporte comercial aéreo revisten nos tempos en que vivimos unha transcendencia realmente singular á hora de defender con eficacia bens xurídicos de relevancia constitucional como son o dereito fundamental dos cidadáns á libre circulación e o principio rector da política social e económica en virtude do cal os poderes públicos deben garanti-la defensa da seguridade e dos lexítimos intereses económicos dos consumidores e usuarios.

Por outra parte, son evidentes o impacto e as repercusións de toda orde na situación do sector aéreo que representan os excepcionais acontecementos sucedidos o 11 de setembro deste ano. Así se recoñeceu expresamente no punto 7 do documento onde se recollen as conclusións alcanzadas polo recente Consello de Transportes e Telecomunicacións que tivo lugar en Luxemburgo o día 16 de outubro de 2001.

O punto 8 do documento anteriormente citado sinala tamén que «o Consello fai nota-lo requirimento de certas aeroliñas de certa flexibilidade na aplicación das normativas na próxima temporada de inverno e invita á Comisión a analiza-la situación urxentemente para adoptar unha postura antes de que chegue a estación de inverno».

Sen prexuízo do que chegue a determina-la Comisión acerca da flexibilización solicitada e que loxicamente incidirá na aplicación que deba facerse das previsións sobre asignación de franxas horarias nos aeroportos comunitarios contidas no Regulamento (CEE) número 95/93 do Consello, do 18 de xaneiro, o certo é que os poderes públicos responsables deben adopta-las medidas necesarias para garantir que a referida situación de excepcionalidade non supoña un uso destas franxas horarias por parte das compañías aéreas que as tiveran asignadas que, de modo inxustificadamente, implique restriccións excesivas para outros operadores en detrimento da libre competencia e en prexuízo, finalmente, dos lexítimos intereses de consumidores e usuarios.

A urxencia na adopción destas medidas obedece ó mesmo motivo polo que o documento de conclusións do último Consello de Ministros de Transportes e Telecomunicacións invita á análise da situación antes de que chegue a próxima temporada de inverno, resultando necesario, por tanto, que medidas como as que se adoptan neste real decreto lei poidan aplicarse durante a temporada de inverno 2001-2002.

Coas previsións incluídas neste real decreto lei préndese reforza-la posición xurídica do poder público res-

ponsable, dotándoo do mínimo de instrumentos legais que, neste momento e por esta vía de urxencia, se xulgaron imprescindibles, sen prexuízo de que, en función do desenvolvemento dos acontecementos, máis adiante, poida procederse ó seu posterior perfeccionamento.

A cuestión que agora é obxecto dun reforzo das potestades públicas estriba no establecemento de normas precisas, tanto de carácter organizativo como sancionador, sobre a determinación das clases, sobre a capacidade e sobre a coordinación dos aeroportos de interese xeral para efectos do previsto no Regulamento CEE número 95/93, así como sobre a supervisión da asignación das franxas horarias e o seu adecuado cumprimento.

A este respecto, resulta particularmente oportuno e ilustrativo poñer de relevo a coherencia entre as medidas que se adoptan nesta norma e a decisión da Comisión Europea, recollida na súa recente proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifica o Regulamento (CEE) número 95/93 do Consello, do 18 de xaneiro, relativo a normas comúns para a asignación de franxas horarias nos aeroportos comunitarios, de propoñer «a adopción de medidas nacionais obrigatorias sobre imposición de multas e/ou sancións periódicas ás compañías que abusen das súas franxas horarias», sendo de significar que, como a propia Comisión manifesta expresamente no documento anteriormente citado, esta concreta proposta de medidas nacionais sancionatorias «é xa práctica habitual en varios estados membros» da Unión.

Na súa virtude, en uso da autorización contida no artigo 86 da Constitución española, por proposta do ministro de Fomento e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 2 de novembro de 2001,

DISPOÑO:

Artigo 1. *Determinación dos aeroportos de interese xeral coordinados e totalmente coordinados, da súa capacidade e da súa coordinación para efectos de fixación de franxas horarias.*

1. Para efectos da aplicación do Regulamento (CEE) 95/93 do Consello, do 18 de xaneiro, relativo a normas comúns para a asignación de franxas horarias nos aeroportos comunitarios, considéranse aeroportos de interese xeral coordinados e totalmente coordinados os que figuran na lista incorporada como anexo ó presente real decreto lei.

2. O Ministerio de Fomento, por proposta da Dirección Xeral de Aviación Civil, logo de informe da entidade pública empresarial «Aeroportos Españóis e Navegación Aérea» (AENA), e realizados os trámites previstos nos artigos 3 e 6 do citado regulamento, poderá incorporar ou excluír aeroportos de interese xeral da lista de aeroportos coordinados e totalmente coordinados, así como modifica-la categoría de calquera dos aeroportos xa incluídos dentro da citada lista.

3. Corresponderá a «Aeroportos Españóis e Navegación Aérea» (AENA), por delegación do ministro de Fomento revogable por orde ministerial, determina-la capacidade dispoñible para a asignación de franxas horarias para o movemento das aeronaves. «Aeroportos Españóis e Navegación Aérea» (AENA) designará a persoa ou persoas encargadas da coordinación en aeroportos coordinados ou totalmente coordinados para a fixación das citadas franxas horarias nos termos previstos polo Regulamento (CEE) 95/93 anteriormente citado.

Artigo 2. *Supervisión da asignación de franxas horarias e das programacións de voo.*

A Dirección Xeral de Aviación Civil supervisará o procedemento de asignación de franxas horarias, así como a utilización polas compañías aéreas das franxas asignadas.

Para iso, a Dirección Xeral de Aviación Civil poderá acceder ós sistemas de información implantados por AENA para coordinar e controla-la programación dos movementos das aeronaves e solicitar toda a información que resulte pertinente do coordinador designado e das compañías aéreas.

Artigo 3. *Responsabilidades das compañías aéreas.*

1. As compañías aéreas que, por causas non xustificadas imputables a elas, non devolvan nas datas previstas polo Regulamento (CEE) 95/93 as franxas horarias asignadas que non vaian utilizar na correspondente temporada de tráfico, impedindo así a posibilidade da súa reasignación a outras compañías, poderán ser sancionadas, como responsables dunha infracción administrativa, con multa de 1.000.000 ata 15.000.000 de pesetas por cada serie de franxas non devolta.

Considerarase «serie de franxas horarias» un mínimo de cinco franxas horarias solicitadas para un período de programación á mesma hora, regularmente, o mesmo día da semana, e asignada desta forma ou, se iso non fose posible, a aproximadamente a mesma hora.

2. As compañías aéreas que, por causas non xustificadas imputables a elas, operen en aeroportos totalmente coordinados sen a previa asignación polo coordinador da franxa horaria que corresponda, poderán ser sancionadas, como responsables dunha infracción administrativa, con multa de 500.000 a 2.000.000 de pesetas por cada voo operado sen a previa obtención da franxa horaria correspondente.

3. As compañías aéreas que, por causas non xustificadas imputables a elas, exploten, intencionada e reiteradamente, as franxas horarias a horas distintas das autorizadas polo coordinador, poderán ser sancionadas, como responsables dunha infracción administrativa, con multa de 500.000 a 5.000.000 de pesetas por cada voo efectuado fóra das franxas horarias autorizadas.

4. As compañías aéreas que, mediante intercambios entre elas, realicen transferencias de franxas horarias non permitidas polo Regulamento (CEE) 95/93, poderán ser sancionadas, como responsables dunha infracción administrativa, con multa de 3.000.000 a 10.000.000 de pesetas por cada serie de franxas horarias indebidamente intercambiada.

5. As compañías aéreas que incumpran o deber de facilita-la información a que se refire o artigo 2, poderán

ser sancionadas, como responsables dunha infracción administrativa, con multa desde 250.000 ata 750.000 pesetas.

Artigo 4. *Graduación das sancións.*

1. Para a graduación das infraccións e sancións establecidas no artigo anterior, consideraranse como infraccións graves as realizadas con intencionalidade ou con reiteración, salvo a infracción prevista no artigo 3, punto 3. En tódolos casos se considerarán graves as que producen risco para a seguridade aérea ou prexuízos graves para o bo funcionamento aeroportuario ou para os usuarios. As infraccións definidas anteriormente como graves consideraranse moi graves se concorrese calquera das seguintes circunstancias: risco grave para a seguridade aérea, prexuízos moi graves para o bo funcionamento aeroportuario ou para os usuarios.

2. Os límites das sancións anteriormente previstas poderán ser actualizados mediante real decreto aprobado en Consello de Ministros.

Artigo 5. *Procedemento sancionador.*

1. O procedemento para a imposición das sancións establecidas neste real decreto lei axustarase ó disposto no título IX da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común e nas súas normas de desenvolvemento.

2. A instrución dos expedientes corresponderá a AENA e a competencia para a imposición das sancións, ó director xeral de Aviación Civil.

Artigo 6. *Multas coercitivas.*

Sen prexuízo das sancións que puidesen impoñerse de acordo co previsto do artigo 3, o incumprimento dos requirimentos da Administración para remedia-los danos graves ós lexítimos intereses dos usuarios ou ó transporte aéreo ou ós intereses xerais que se estivesen producindo, poderá dar lugar, unha vez transcorrido o prazo que en tales requirimentos se fixase, á imposición de multas coercitivas dunha contía que non excederá do 10 por 100 da contía máxima da sanción correspondente.

Disposición adicional única. *Normativa de defensa da competencia.*

O disposto neste real decreto lei enténdese sen prexuízo da normativa de defensa da competencia e da obriga dos órganos encargados da súa aplicación de lle notificar ó Servicio de Defensa da Competencia os supostos que procedan.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación normativa.*

O Goberno, por proposta do ministro de Fomento, dictará as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto lei.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto lei entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 2 de novembro de 2001.

JUAN CARLOS R.

ANEXO

I. *Relación de aeroportos designados como coordinados*

A Coruña.
 Almería (Temporada inverno).
 Asturias.
 Badajoz.
 Córdoba.
 El Hierro.
 Girona.
 Granada.
 Ibiza (Temporada inverno).
 Melilla.
 Menorca (Temporada inverno).
 Murcia/San Javier.
 Pamplona.
 Reus.
 Sabadell.
 Salamanca.
 San Sebastián.
 Santander.
 Santiago.
 Sevilla.
 Valencia.
 Valladolid.
 Vigo.
 Vitoria.

II. *Relación de aeroportos designados como totalmente coordinados*

Alicante.
 Almería (Temporada verán).
 Barcelona.
 Bilbao.
 Fuerteventura.
 Gran Canaria.
 Ibiza (Temporada verán).
 Jerez.
 La Palma.
 Lanzarote.
 Madrid/Barajas.
 Málaga.
 Menorca (Temporada verán).
 Palma de Mallorca.
 Tenerife Norte.
 Tenerife Sur.

20731 *LEI ORGÁNICA 3/2001, do 6 de novembro, pola que se autoriza a ratificación por España do Tratado de Niza polo que se modifica o Tratado da Unión Europea, os tratados constitutivos das Comunidades Europeas e determinados actos conexos, asinado en Niza o día 26 de febreiro de 2001. («BOE» 267, do 7-11-2001.)*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei orgánica.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A sinatura, o día 26 febreiro de 2001, do Tratado de Niza permite levar a termo o proceso iniciado polo

Tratado de Amsterdam co fin de prepara-las institucións da Unión Europea para funcionar nunha Unión ampliada.

En efecto, o novo Tratado introduce importantes modificacións que afectan a composición e o funcionamento das institucións e órganos da Unión, sistema xurisdiccional, maiorías cualificadas, cooperación reforzadas, dereitos fundamentais, seguridade e defensa, cooperación xudicial penal e Tratado CECA.

A partir do 1 de xaneiro de 2005, entrarán en vigor unha reponderación dos votos atribuídos a cada estado membro no Consello, que ten máis en conta o factor demográfico, e novas regras para determina-la maioría cualificada. No protocolo sobre a ampliación da Unión Europea e declaracións anexas establécense as regras e principios para fixar nos sucesivos tratados de adhesión os votos atribuídos ós novos estados membros e o limiar da maioría cualificada.

O Tratado establece unha nova composición da Comisión que entrará en vigor a partir do ano 2005, modifica o modo de designación do seu presidente e dos seus membros, e reforza considerablemente as competencias do presidente.

O sistema xurisdiccional da Unión é obxecto dunha profunda reforma, de modo que o Tribunal de Xustiza será o competente para coñecer con carácter xeral os recursos prexudiciais e o garante da unidade da interpretación e aplicación do dereito comunitario, mentres que o Tribunal de Primeira Instancia será xuíz de dereito común en materia de recursos directos. Créanse, así mesmo, salas xurisdiccionais que coñecerán de contenciosos moi especializados.

O novo Tratado introduce tamén modificacións relativas á composición e organización do Tribunal de Contas, Comité Económico e Social e Comité das Rexións de cara á ampliación. Na declaración relativa á ampliación da UE determínase, así mesmo, o número de escanos que lles serán atribuídos nestes dous comités ós novos estados membros nos futuros tratados de adhesión.

Vinteseite disposicións pasan íntegra ou parcialmente da unanimidade á maioría cualificada, e varias destas rexeranse en diante polo procedemento de codecisión.

Facilítase o recurso ás cooperación reforzadas no ámbito do primeiro e do terceiro pilar, e ábrese a posibilidade de instauralas tamén no campo da política exterior e de seguridade común.

O Tratado da Unión Europea foi modificado co fin de reflectir nel os progresos realizados no ámbito da seguridade e defensa, mencionar e describi-las funcións de «Eurojust», e establecer un mecanismo de alerta rápida para facer fronte a posibles riscos de violacións dos principios democráticos ou dos dereitos humanos por parte dun estado membro.

Finalmente, un protocolo establece as medidas necesarias para preve-las consecuencias derivadas da expiración do Tratado da Comunidade Económica do Carbón e do Aceiro o 23 de xullo de 2002.

A prestación do consentimento do Estado para ratifica-lo Tratado de Niza debe ser autorizada mediante lei orgánica, de acordo co previsto no artigo 93 da Constitución, ó igual que sucedeu no caso da adhesión de España ás Comunidades Europeas e a ratificación da Acta Unica Europea e dos tratados de Maastricht e Amsterdam.

Artigo único.

Autorízase a ratificación por España do Tratado de Niza polo que se modifica o Tratado da Unión Europea, os tratados constitutivos das Comunidades Europeas e determinados actos conexos, asinado en Niza o día 26 de febreiro de 2001.