



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto-ley 15/2001, de 2 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de transporte aéreo.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 264, de 3 de noviembre de 2001
Referencia: BOE-A-2001-20480

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	2
<i>Artículos</i>	3
Artículo 1. Determinación de los aeropuertos de interés general coordinados y totalmente coordinados, de su capacidad y de su coordinación a efectos de fijación de franjas horarias.	3
Artículo 2. Supervisión de la asignación de franjas horarias y de las programaciones de vuelo.	3
Artículo 3. Responsabilidades de las compañías aéreas.	3
Artículo 4. Graduación de las sanciones.	3
Artículo 5. Procedimiento sancionador.	3
Artículo 6. Multas coercitivas.	3
<i>Disposiciones adicionales</i>	4
Disposición adicional única. Normativa de defensa de la competencia.	4
<i>Disposiciones finales</i>	4
Disposición final primera. Habilitación normativa.	4
Disposición final segunda. Entrada en vigor.	4
ANEXO	4

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 18 de enero de 2014

Norma derogada por la disposición adicional 1 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, [Ref. BOE-A-2010-18651](#), que surte efectos por la entrada en vigor del Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, [Ref. BOE-A-2014-508](#), según establece su disposición derogatoria única.

La regularidad y la seguridad del transporte comercial aéreo revisten en los tiempos en que vivimos una trascendencia realmente singular a la hora de defender con eficacia bienes jurídicos de relevancia constitucional como son el derecho fundamental de los ciudadanos a la libre circulación y el principio rector de la política social y económica en cuya virtud los poderes públicos han de garantizar la defensa de la seguridad y de los legítimos intereses económicos de los consumidores y usuarios.

Por otra parte, son evidentes el impacto y las repercusiones de todo orden en la situación del sector aéreo que representan los excepcionales acontecimientos sucedidos el 11 de septiembre de este año. Así ha sido reconocido expresamente en el punto 7 del documento donde se recogen las conclusiones alcanzadas por el reciente Consejo de Transportes y Telecomunicaciones celebrado en Luxemburgo el día 16 de octubre de 2001.

El punto 8 del documento anteriormente citado señala también que "el Consejo hace notar el requerimiento de ciertas aerolíneas de cierta flexibilidad en la aplicación de las normativas en la próxima temporada de invierno e invita a la Comisión a analizar la situación urgentemente para adoptar una postura antes de que llegue la estación de invierno".

Sin perjuicio de lo que llegue a determinarse por la Comisión acerca de la flexibilización solicitada y que lógicamente incidirá en la aplicación que haya de hacerse de las previsiones sobre asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios contenidas en el Reglamento (CEE) número 95/93 del Consejo, de 18 de enero, es lo cierto que por los poderes públicos responsables deben adoptarse las medidas necesarias para garantizar que la referida situación de excepcionalidad no suponga un uso de estas franjas horarias por parte de las compañías aéreas que las tuvieran asignadas que, de modo injustificado, implique restricciones excesivas para otros operadores en detrimento de la libre competencia y en perjuicio, finalmente, de los legítimos intereses de consumidores y usuarios.

La urgencia en la adopción de estas medidas obedece al mismo motivo por el que el documento de conclusiones del último Consejo de Ministros de Transportes y Telecomunicaciones invita al análisis de la situación antes de que llegue la próxima temporada de invierno resultando necesario, por tanto, que medidas como las que se adoptan en este Real Decreto-ley puedan aplicarse durante la temporada de invierno 2001-2002.

Con las previsiones incluidas en este Real Decreto-ley se pretende reforzar la posición jurídica del poder público responsable dotándole del mínimo de instrumentos legales que, en este momento y por esta vía de urgencia, se han juzgado imprescindibles, sin perjuicio de que, en función del desarrollo de los acontecimientos, más adelante, pueda procederse a su posterior perfeccionamiento.

La cuestión que ahora es objeto de un refuerzo de las potestades públicas estriba en el establecimiento de normas precisas, tanto de carácter organizativo como sancionador, sobre la determinación de las clases, sobre la capacidad y sobre la coordinación de los aeropuertos de interés general a efectos de lo previsto en el Reglamento CEE número 95/93, así como sobre la supervisión de la asignación de las franjas horarias y su adecuado cumplimiento.

A este respecto, resulta particularmente oportuno e ilustrativo poner de relieve la coherencia entre las medidas que se adoptan en esta norma y la decisión de la Comisión Europea, recogida en su reciente Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) número 95/93 del Consejo, de 18 de enero, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos

comunitarios, de proponer "la adopción de medidas nacionales obligatorias sobre imposición de multas y/o sanciones periódicas a las compañías que abusen de sus franjas horarias", siendo de significar que, como la propia Comisión manifiesta expresamente en el documento anteriormente citado, esta concreta propuesta de medidas nacionales sancionatorias "es ya práctica habitual en varios Estados miembros" de la Unión.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución española, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de noviembre de 2001,

DISPONGO :

Artículo 1. *Determinación de los aeropuertos de interés general coordinados y totalmente coordinados, de su capacidad y de su coordinación a efectos de fijación de franjas horarias.*

1. A efectos de la aplicación del Reglamento (CEE) 95/93 del Consejo, de 18 de enero, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, se consideran aeropuertos de interés general coordinados y totalmente coordinados los que figuran en la lista incorporada como anexo al presente Real Decreto-ley.

2. El Ministerio de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, previo informe de la Entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (AENA), y realizados los trámites previstos en los artículos 3 y 6 del citado Reglamento, podrá incorporar o excluir aeropuertos de interés general de la lista de aeropuertos coordinados y totalmente coordinados, así como modificar la categoría de cualquiera de los aeropuertos ya incluidos dentro de la citada lista.

3. Corresponderá a "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (AENA), por delegación del Ministro de Fomento revocable por Orden ministerial, determinar la capacidad disponible para la asignación de franjas horarias para el movimiento de las aeronaves. "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" (AENA) designará la persona o personas encargadas de la coordinación en aeropuertos coordinados o totalmente coordinados para la fijación de las citadas franjas horarias en los términos previstos por el Reglamento (CEE) 95/93 anteriormente citado.

Artículo 2. *Supervisión de la asignación de franjas horarias y de las programaciones de vuelo.*

La Dirección General de Aviación Civil supervisará el procedimiento de asignación de franjas horarias, así como la utilización por las compañías aéreas de las franjas asignadas.

Para ello, la Dirección General de Aviación Civil podrá acceder a los sistemas de información implantados por AENA para coordinar y controlar la programación de los movimientos de las aeronaves y recabar toda la información que resulte pertinente del coordinador designado y de las compañías aéreas.

Artículo 3. *Responsabilidades de las compañías aéreas.*

(Derogado).

Artículo 4. *Graduación de las sanciones.*

(Derogado).

Artículo 5. *Procedimiento sancionador.*

(Derogado).

Artículo 6. *Multas coercitivas.*

(Derogado).

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

Lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley se entiende sin perjuicio de la normativa de defensa de la competencia y de la obligación de los órganos encargados de la aplicación del mismo de notificar al Servicio de Defensa de la Competencia los supuestos que procedan.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto-ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a 2 de noviembre de 2001.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

ANEXO

I. Relación de aeropuertos designados como coordinados

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

II. Relación de aeropuertos designados como totalmente coordinados

Alicante.
Almería (Temporada verano).
Barcelona.
Bilbao.
Fuerteventura.
Gran Canaria.

Ibiza (Temporada verano).
Jerez.
La Palma.
Lanzarote.
Madrid/Barajas.
Málaga.
Menorca (Temporada verano).
Palma de Mallorca.
Tenerife Norte.
Tenerife Sur.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es