



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 16, de 18 de enero de 2014
Referencia: BOE-A-2014-508

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	4
Artículo 1. Objeto.	4
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	4
CAPÍTULO II. Determinación de la capacidad aeroportuaria y designación de los aeropuertos coordinados y facilitados.	4
Artículo 3. Determinación de la capacidad aeroportuaria y determinación de los parámetros para la asignación de franjas horarias.	4
Artículo 4. Designación de los aeropuertos coordinados y facilitados.	5
CAPÍTULO III. Designación, revocación y cese de actividad del Coordinador.	5
Artículo 5. Designación del Coordinador y revocación.	5
Artículo 6. Cese de actividad del Coordinador.	6
Artículo 7. Transferencia de medios.	6
CAPÍTULO IV. Requisitos del Coordinador	6
Artículo 8. Naturaleza.	6
Artículo 9. Composición.	6
Artículo 10. Organización y funcionamiento.	7
Artículo 11. Fines y actividades.	8
Artículo 12. Servicios.	8

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 13. Financiación.	8
Artículo 14. Director de Coordinación.	8
Artículo 15. Nombramiento y cese del Director de Coordinación.	9
Artículo 16. Personal técnico adscrito al Director de Coordinación.	9
Artículo 17. Acceso a los sistemas de información y herramientas informáticas.	9
CAPÍTULO V. Competencias administrativas	10
Artículo 18. Competencias del Ministerio de Fomento.	10
Artículo 19. Deberes de información del Coordinador.	10
CAPÍTULO VI. Comités de Coordinación de Franjas Horarias y Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias	11
Artículo 20. Comités de Coordinación de Franjas Horarias.	11
Artículo 21. Composición de los Comités de Coordinación.	12
Artículo 22. Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias.	12
<i>Disposiciones adicionales</i>	<i>12</i>
Disposición adicional primera. Creación de los Comités Específicos de Coordinación de Franjas Horarias de los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.	12
Disposición adicional segunda. Bases aéreas abiertas al tráfico civil y aeródromos de utilización conjunta.	13
<i>Disposiciones transitorias</i>	<i>13</i>
Disposición transitoria primera. Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias.	13
Disposición transitoria segunda. Ejercicio de funciones por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).	13
<i>Disposiciones derogatorias</i>	<i>14</i>
Disposición derogatoria única. Normas derogatorias.	14
<i>Disposiciones finales</i>	<i>14</i>
Disposición final primera. Título competencial.	14
Disposición final segunda. Aplicación de derecho de la Unión Europea.	14
Disposición final tercera. Habilitación normativa.	14
Disposición final cuarta. Entrada en vigor.	14
ANEXO I	14

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 22 de abril de 2025

El modelo de gestión aeroportuaria y de prestación de servicios de navegación aérea en España ha sido objeto de un importante proceso de modernización tras las reformas legislativas operadas, fundamentalmente, por la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo y el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.

Este proceso de modernización ha supuesto, de un lado, la separación entre la gestión aeroportuaria y la provisión de los servicios de navegación aérea, así como la incorporación de nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo de aeródromo. De otro, la gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal se ha atribuido a «Aena Aeropuertos, S.A.», que convive con los gestores de aeropuertos no integrados en la red atribuida a la gestión y explotación de la sociedad mercantil estatal.

En este contexto, el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, establece que reglamentariamente se regularán las funciones de coordinación, facilitación y supervisión de franjas horarias de conformidad con lo establecido en el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (en adelante Reglamento) y que, cuando entre en vigor esta disposición, quedará derogada la regulación sobre la materia contenida en el Real Decreto-ley 15/2001, de 2 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de transporte aéreo.

Conforme a ello, este real decreto completa el régimen jurídico previsto en el Reglamento, regulando la responsabilidad del gestor aeroportuario en la realización de los estudios para la determinación de la capacidad aeroportuaria y la competencia del titular del Ministerio de Fomento para designar los aeropuertos coordinados y facilitados, al Coordinador y facilitador de franjas horarias (en adelante coordinador) y al Director de Coordinación, así como los requisitos que deben reunir para ser designados y su control y supervisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a efectos de verificar que cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento y en este real decreto.

Además, este real decreto crea los Comités de Coordinación de franjas horarias y establece su composición.

Haciendo uso de la facultad conferida a los Estados por el Reglamento, se atribuye a un único coordinador las funciones de coordinador y facilitador de franjas horarias en todo el territorio del Estado.

El Coordinador es responsable de asignar las franjas horarias para el aterrizaje y despegue en los aeropuertos coordinados, aquéllos en los que, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios. Como facilitador de horarios, es responsable de simplificar las operaciones de las compañías aéreas en los aeropuertos facilitados, aquéllos en los que el riesgo de congestión en determinados períodos se puede evitar mediante la cooperación voluntaria entre las compañías aéreas.

Atendiendo a la coactividad del uso de los servicios del coordinador en los aeropuertos designados coordinados, la Abogacía General del Estado ha informado que la retribución de estos servicios debe articularse a través de una prestación patrimonial pública fijada por ley. Conforme a ello, este real decreto no regula la retribución de los servicios que presta el coordinador en materia de asignación o facilitación de horarios.

Este real decreto, de conformidad con lo informado por el Ministerio de Defensa, establece un régimen específico para la designación de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y aeródromos de utilización conjunta como aeropuertos coordinados o facilitados de

forma que se salvaguardan las competencias de este Departamento y se concreta la aplicación de la norma en relación con las operaciones civiles y su gestión. Asimismo, se especifican las funciones del coordinador o facilitador en los aeropuertos situados en aeródromos de utilización conjunta, en relación con las operaciones de las aeronaves civiles.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de enero de 2014,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto completar el régimen jurídico previsto en el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (en adelante el Reglamento).

2. Con este objeto, se identifica el órgano responsable para la realización de los estudios para la determinación de la capacidad aeroportuaria y para la determinación de los parámetros para la designación de franjas horarias y se regula la designación de los aeropuertos coordinados y facilitados, los requisitos y el ámbito de actuación del Coordinador y facilitador de franjas horarias (en adelante Coordinador), así como su designación y los supuestos en que procede su revocación.

Asimismo, este real decreto regula la designación y cese del Director de Coordinación y el control y supervisión del Coordinador y del Director de Coordinación, así como la composición y constitución de los Comités de Coordinación de Franjas Horarias y de los Subcomités de Seguimiento del uso de las franjas horarias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional segunda en relación con las bases aéreas abiertas al tráfico civil y los aeródromos de utilización conjunta, este real decreto será de aplicación a la actividad desarrollada por el Coordinador de franjas horarias en los aeropuertos españoles en materia de coordinación, facilitación o cualquier otra equivalente que le atribuya el Reglamento.

Asimismo, este real decreto es de aplicación al Coordinador, al Director de Coordinación, a los Comités de Coordinación de franjas horarias y a los Subcomités de Seguimiento.

CAPÍTULO II

Determinación de la capacidad aeroportuaria y designación de los aeropuertos coordinados y facilitados

Artículo 3. *Determinación de la capacidad aeroportuaria y determinación de los parámetros para la asignación de franjas horarias.*

1. Corresponde al gestor aeroportuario, con la colaboración de los proveedores de servicios de navegación aérea implicados, la realización del análisis detallado de la capacidad disponible para la asignación de franjas horarias en el aeropuerto.

Estos análisis determinarán los problemas de capacidad, teniendo en cuenta todos los subsistemas aeroportuarios afectados, así como las limitaciones medioambientales del aeropuerto.

2. Los análisis previstos en el apartado anterior se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento y se remitirán a las partes previstas en dicho precepto y, además, al Director de Coordinación, con antelación suficiente para el adecuado cumplimiento de sus funciones, así como, de forma simultánea, a la Dirección General de Aviación Civil y al Comité de Coordinación de Franjas Horarias que ejerza sus funciones sobre el aeropuerto,

con el fin de garantizar a todas las partes interesadas la imparcialidad, transparencia y no discriminación del proceso.

3. La Dirección General de Aviación Civil, con el objetivo de verificar que los estudios de capacidad responden adecuadamente a las necesidades del transporte aéreo, podrá requerir al gestor aeroportuario para la realización de los análisis complementarios que juzgue necesarios.

4. Corresponde al Director General de Aviación Civil la determinación de los parámetros para la asignación de franjas horarias, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 6 del Reglamento.

Artículo 4. *Designación de los aeropuertos coordinados y facilitados.*

1. El titular del Ministerio de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, previo informe del gestor aeroportuario y, en el caso de los aeropuertos de competencia autonómica, del órgano competente en materia de aeropuertos de la respectiva Comunidad Autónoma, una vez realizados los trámites previstos en el Reglamento, designará o excluirá a los aeropuertos en las respectivas categorías previstas en el Reglamento modificando a tal efecto la lista incluida en el anexo.

2. A estos efectos se designan como aeropuertos coordinados y facilitados a la entrada en vigor de este real decreto, los aeropuertos españoles que figuran en el anexo.

CAPÍTULO III

Designación, revocación y cese de actividad del Coordinador

Artículo 5. *Designación del Coordinador y revocación.*

1. Corresponde al titular del Ministerio de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil y previos los trámites previstos en el artículo 4.1 del Reglamento, la designación del Coordinador que será único y ejercerá en todo el territorio del Estado, a través del Director de Coordinación, las funciones de coordinación y facilitación de franjas horarias, así como cualquier otra función atribuida por el Reglamento al Coordinador.

Asimismo, corresponde al titular del Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, la revocación de la designación en el caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y en el Reglamento.

La orden del titular del Ministerio de Fomento en la que se acuerde la designación o revocación del Coordinador pone fin al procedimiento administrativo, pudiendo interponerse frente a ella recurso contencioso administrativo de conformidad con lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

En el plazo máximo de seis meses desde la publicación de la revocación de la designación, se designará un nuevo Coordinador. Para garantizar la continuidad del servicio, el Coordinador cuya designación se haya revocado deberá seguir prestando sus servicios hasta el inicio de sus actividades por el nuevo Coordinador designado.

2. El procedimiento para la designación del Coordinador se iniciará de oficio por acuerdo del Director General de Aviación Civil que se publicará en la página web del Ministerio de Fomento y se notificará al Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias, concediendo un plazo de diez días para que se formulen las solicitudes pertinentes para concurrir al procedimiento de designación.

En el caso de que al procedimiento de selección concurren más de una organización que reuniera los requisitos exigidos en este real decreto, se designará a aquella que tenga una mayor representatividad de los aeropuertos coordinados y compañías aéreas que operen en ellos.

Transcurridos seis meses desde la fecha del acuerdo de iniciación del procedimiento sin que se haya dictado resolución expresa y sin perjuicio de la obligación de resolver, las organizaciones que hubieran concurrido al procedimiento de designación podrán entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo, conforme a lo previsto en el artículo 44 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. La fecha de inicio de las funciones del Coordinador se establecerá en la designación, pudiendo posponerse a la designación del Director de Coordinación si dicha designación no se produjera en un mismo acto administrativo.

4. Sin perjuicio de cualquier informe que la Dirección General de Aviación Civil estime pertinente recabar para la resolución del procedimiento, en el de revocación se solicitará el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

5. La designación y revocación del coordinador se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 6. *Cese de actividad del Coordinador.*

En el caso de que el Coordinador decidiese cesar en el ejercicio de sus funciones, lo pondrá en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil al menos, con seis meses de antelación a la fecha prevista para el cese de actividades.

El Coordinador que cese en su actividad deberá asegurar la continuidad en la prestación del servicio hasta el inicio de sus actividades por el nuevo Coordinador designado en la fecha que se determine en la resolución en la que se proceda a su designación.

Artículo 7. *Transferencia de medios.*

En los supuestos de revocación o cese de la actividad del Coordinador, éste facilitará la continuidad en el empleo de los medios disponibles, en especial los informáticos, al objeto de que por parte del nuevo Coordinador designado se lleven a cabo las funciones previstas en el artículo 5.1, sin perjuicio de los acuerdos o contratos que procedan.

Ante la imposibilidad de acuerdo entre el Coordinador saliente y el entrante, el Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas que garanticen la transferencia de medios a que se refiere el párrafo anterior.

CAPÍTULO IV

Requisitos del Coordinador

Artículo 8. *Naturaleza.*

1. El Coordinador será una persona jurídica privada sin ánimo de lucro y de ámbito estatal, constituida por tiempo indefinido, que acredite el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos en este capítulo.

2. El domicilio social del Coordinador deberá estar situado en territorio español.

Artículo 9. *Composición.*

1. El Coordinador estará integrado por gestores aeroportuarios y operadores aéreos que desarrollen su actividad en los aeropuertos españoles. La participación de cualquiera de las categorías en la organización no excederá del 60 % del capital de la entidad sin ánimo de lucro, ni del 50 % en la representación de los órganos de gobierno y de gestión ordinaria de la organización. A estos efectos se considerará que existe representación paritaria en los órganos de gobierno y de gestión cuando estatutariamente se asegure que cada una de las categorías tiene el mismo número de votos, con independencia de los miembros que integre cada una de ellas.

Además, más del 50 % del capital del Coordinador estará en manos de sociedades con domicilio social en los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo o de ciudadanos de dichos Estado, ya sea de forma directa o a través de una o varias sociedades intermedias, y la participación en el capital del Coordinador de cualquiera de sus miembros en ningún caso representará un porcentaje que determine un cambio en la naturaleza jurídico privada del Coordinador.

A los efectos de este artículo, se entenderá por capital el patrimonio inicial o la dotación de la organización, así como cualquier contribución de los miembros a la organización, económica o patrimonial, distinta de las vías de financiación previstas en el artículo 13.2 y 3.

2. En el momento de la designación deberán formar parte de la organización, como mínimo, un número significativo de los gestores de los aeropuertos coordinados,

entendiendo por tal aquéllos que representen al menos a un volumen de tráfico equivalente al de los 6 aeropuertos coordinados con mayor volumen de tráfico, así como un número de operadores aéreos establecidos en España que, considerados en su conjunto, representen, al menos, el 20 % de los movimientos en los aeropuertos españoles coordinados.

Cuando se produzca una disminución en la representatividad de los aeropuertos o de los operadores aéreos prevista en el párrafo anterior y mientras dure ésta, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea someterá al coordinador a un plan específico de supervisión al objeto de asegurar que dicha disminución de la representatividad obedece, exclusivamente, a la libre decisión de las partes que, conforme a lo previsto en este real decreto, pueden participar en la organización y que no incide en el funcionamiento del coordinador o en la competencia. A estos efectos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá recabar el Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

Cuando se constate que la disminución de la representatividad se va a mantener de forma indefinida podrá revocarse la designación.

3. En el Coordinador podrán participar, asimismo, los gestores de los aeropuertos facilitados y los operadores aéreos con un volumen significativo de movimientos en los aeropuertos facilitados. Estatutariamente se establecerán los derechos y obligaciones de estos sujetos y su representatividad en los órganos de gobierno y de gestión ordinaria de la organización.

4. Los estatutos deberán contemplar, asimismo, la incorporación a la organización de los gestores de los aeropuertos españoles designados como coordinados y de los operadores aéreos que tengan un volumen significativo de operaciones en los aeropuertos españoles coordinados.

Los estatutos contemplarán igualmente que, en el plazo de tres meses desde la solicitud de incorporación al Coordinador, éste resolverá motivadamente sobre la procedencia de la incorporación a la organización de la compañía aérea o del gestor aeroportuario solicitante y que, transcurrido dicho plazo sin que la solicitud de incorporación haya sido desestimada, procederá la integración en la organización del solicitante. La denegación de la incorporación sólo podrá basarse en que el solicitante, sea gestor aeroportuario u operador aéreo establecido en España, no haya acreditado durante el año anterior, un volumen mínimo de tráfico o de movimientos en los aeropuertos coordinados de un 0,4 % conforme a las estadísticas de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 10. *Organización y funcionamiento.*

1. La organización y funcionamiento del Coordinador se articulará estatutariamente a través de los siguientes órganos de gobierno:

a) El órgano máximo de gobierno de la organización en el que, en su caso, se integran sus miembros, en los términos previstos estatutariamente.

b) El órgano de gestión ordinaria de la organización, designado por el órgano máximo de gobierno.

2. Además de las funciones que le atribuya la ley y los Estatutos, corresponde al órgano máximo de gobierno:

a) La aprobación de las cuentas anuales y de los planes de actuación de la organización.

b) La modificación de los Estatutos.

c) La designación de los miembros del órgano de gestión ordinaria y, si procede, la fijación de la remuneración de sus miembros.

d) La fusión o disolución de la organización.

e) La propuesta de designación y remoción del Director de Coordinación.

La adopción de los acuerdos estará sujeta a las mayorías previstas legal o estatutariamente, requiriéndose, en todo caso, que los previstos en este apartado se adoptan por mayoría de los votos emitidos en cada una de las dos categorías que integran la organización, gestores aeroportuarios y operadores aéreos.

3. La composición de los órganos previstos en el apartado 1, los procedimientos de toma de decisiones y el funcionamiento de la organización asegurarán:

- a) La representación efectiva de todos los miembros de la organización sin ánimo de lucro, de modo que ningún miembro individual ostente, de forma directa o indirecta, el control efectivo de la organización.
- b) La independencia del Director de Coordinación en el ejercicio de sus funciones

Artículo 11. *Fines y actividades.*

Los fines del Coordinador y sus actividades se concretarán en el ejercicio de las funciones previstas en el artículo 5.1 con sujeción a las disposiciones recogidas en el Reglamento y en este real decreto, sin perjuicio de que estatutariamente pueda preverse la posibilidad de realizar otras actividades auxiliares que no entren en conflicto con el ejercicio de su función principal.

La delimitación de las actividades auxiliares y su oferta asegurará que el coordinador no se aprovecha de una ventaja competitiva por su designación como tal.

Artículo 12. *Servicios.*

El Coordinador prestará servicios a todos los operadores aéreos usuarios de los aeropuertos en que desarrolle las funciones previstas en el artículo 5.1, aún cuando no sean miembros de la organización. Esta obligación figurará en los Estatutos del Coordinador.

Artículo 13. *Financiación.*

1. La financiación del Coordinador deberá garantizar su independencia, de conformidad con lo previsto en el Reglamento, y la suficiencia para asegurar la continuidad en la prestación de los servicios de coordinación.

2. El Coordinador se financiará fundamentalmente, en los términos previstos legalmente, a través de la retribución por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos en la asignación de franjas horarias y en el asesoramiento o recomendación de horarios alternativos en los aeropuertos facilitados, así como, el ejercicio de cualquier otra función que el Reglamento atribuya al Coordinador.

Para asegurar el cobro por la prestación de estos servicios y sin perjuicio de lo que se establezca legalmente, el Coordinador podrá exigir a operadores aéreos y gestores aeroportuarios usuarios de sus servicios garantías tales como avales o anticipos totales o parciales.

3. A los exclusivos efectos de facilitar la independencia financiera del coordinador y su mantenimiento para el cumplimiento de las funciones establecidas en el Reglamento, el coordinador podrá obtener otros ingresos por el ejercicio de las actividades auxiliares a que se refiere el artículo 11, siempre que dichos ingresos no representen más de un 25 % de los ingresos totales del Coordinador y éstos se destinen a financiar el coste de los servicios a que se refiere el apartado anterior.

La fijación de estos precios privados y su destino, conforme a lo previsto en este apartado, se realizará de forma transparente y estará sujeta a la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el artículo 18.

Artículo 14. *Director de Coordinación.*

1. El Coordinador deberá dotarse de un Director de Coordinación que será el máximo responsable del ejercicio de las funciones atribuidas al Coordinador de conformidad con lo previsto en el artículo 5.1 de este real decreto, de forma independiente de todas las partes interesadas, imparcial, no discriminatoria y transparente, de conformidad con lo previsto en el artículo 4, apartados 2, 4 y 5, del Reglamento.

Asimismo, el Director de Coordinación será responsable del seguimiento y supervisión del uso de las franjas horarias asignadas, al objeto de asegurar su uso efectivo, el cumplimiento puntual de la programación y la mejora de la calidad, flexibilidad y efectividad del proceso de coordinación y ostentará la máxima representación técnica del Coordinador, tanto nacional como internacional, en las materias relativas a las funciones a que se refiere el párrafo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 4, apartados 3 y 6, del Reglamento.

2. Además, el Director de Coordinación podrá desarrollar otras funciones que le sean expresamente atribuidas en los Estatutos del Coordinador, salvo que éstas sean incompatibles con el ejercicio de las funciones previstas en el apartado 1 o puedan afectar a las condiciones de independencia, imparcialidad, no discriminación y transparencia en que debe ejercerlas.

3. El Coordinador asegurará la independencia funcional, financiera y económica del Director de Coordinación y del personal técnico adscrito.

Artículo 15. *Nombramiento y cese del Director de Coordinación.*

1. La designación del Director de Coordinación se realizará por el titular del Ministerio de Fomento, a propuesta de la organización que solicite ser designada Coordinador o del Coordinador designado, según sea el caso, y previo informe de la Dirección General de Aviación Civil, entre personas que acrediten un amplio conocimiento y experiencia en materia de gestión de franjas horarias, coordinación y facilitación.

2. El cese del Director de Coordinación se realizará por el titular del Ministerio de Fomento, a propuesta del Coordinador y previo informe de la Dirección General de Aviación Civil. Cuando el cese se funde en el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de lo dispuesto en el Reglamento o en este real decreto también será necesario el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Asimismo, el titular del Ministerio de Fomento autorizará la renuncia del Director de Coordinación, cuando éste decida cesar voluntariamente en el ejercicio de sus funciones.

En ambos casos, no se producirá el cese efectivo del Director de Coordinación hasta que se nombre un nuevo Director y éste pueda iniciar el ejercicio efectivo de sus funciones. A estos efectos, el Coordinador establecerá un plan de transición que garantice que, en ningún caso, se verá comprometida la continuidad en la prestación de los servicios precisos para el ejercicio de las funciones previstas en el artículo 5.1 y su seguimiento y supervisión.

Artículo 16. *Personal técnico adscrito al Director de Coordinación.*

1. El Coordinador dotará al Director de Coordinación de personal técnico suficiente para la correcta ejecución de las funciones a que se refiere el artículo 14.1.

2. Este personal, que quedará adscrito al Director de Coordinación:

a) Deberá contar con experiencia acreditada en materia de coordinación o formación adecuada a tal efecto.

b) Estará sujeto a los principios de no discriminación, imparcialidad y transparencia.

c) Actuará bajo la exclusiva dirección del Director de Coordinación, sin sujeción a ninguna otra autoridad.

Artículo 17. *Acceso a los sistemas de información y herramientas informáticas.*

1. El Coordinador designado llegará a acuerdos con los gestores de aeropuertos en los que desarrolle las funciones previstas en el artículo 5.1, así como con los proveedores de servicios de navegación aérea, para acceder en tiempo y forma, a los sistemas de información y operativos y a las herramientas informáticas empleados por éstos, al objeto de obtener toda la información de los aeropuertos y de los operadores aéreos sobre la planificación, ejecución y análisis de la operación de aeronaves que resulte necesaria para el ejercicio de dichas funciones y su seguimiento.

El Coordinador garantizará que el acceso a la información a que se refiere este apartado queda limitado al Director de Coordinación y el personal técnico adscrito a él.

2. En los acuerdos a que se refiere el apartado anterior, se preverá la forma y condiciones de acceso de los gestores aeroportuarios y de los proveedores de servicios de navegación aérea a la información de los sistemas de información y a las herramientas informáticas empleadas en la gestión de las funciones de coordinación.

Los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea se asegurarán del tratamiento confidencial de la información obtenida por este medio.

CAPÍTULO V

Competencias administrativas

Artículo 18. *Competencias del Ministerio de Fomento.*

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil, velará por que el Director de Coordinación ejerza las funciones previstas en el artículo 5.1 de forma imparcial, no discriminatoria, independiente y transparente, de conformidad con lo previsto en el Reglamento, y que la organización y funcionamiento del Coordinador se ajusta a lo previsto en este real decreto.

2. En todo caso, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el control e inspección del Director de Coordinación y del Coordinador, incluida su supervisión económica, y su funcionamiento, así como el informe del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento y en este real decreto.

En el ejercicio de la función de supervisión económica, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, verificará que la financiación del coordinador garantiza su suficiencia financiera y la continuidad en la prestación de los servicios.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá requerir al Coordinador cuanta información sea precisa para el ejercicio de sus funciones de supervisión económica.

3. A los efectos del ejercicio de las potestades inspectora y sancionadora en esta materia, se estará a lo dispuesto en la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, así como lo establecido en el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica, siendo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el organismo competente para el ejercicio de estas funciones.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el ejercicio de las funciones previstas en los apartados 2 y 3, en relación con la actividad del Director de Coordinación y del Coordinador en los aeropuertos de competencia autonómica, recabará el informe preceptivo de la respectiva Comunidad Autónoma.

5. En el caso de que sea necesaria la modificación de las franjas horarias reservadas para las operaciones realizadas en el ejercicio de obligaciones de servicio público, dicha modificación deberá ser autorizada por la Dirección General de Aviación Civil, previa comprobación de que se ajusta a las obligaciones de servicio público acordadas.

En el supuesto de que la compañía que realiza las rutas a las que se refiere el artículo 9 del Reglamento no haga uso de las franjas horarias atribuidas, el Director de Coordinación podrá reasignarlas, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

6. La Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acordarán el intercambio de información al objeto de facilitar en correcto ejercicio de sus funciones.

Artículo 19. *Deberes de información del Coordinador.*

1. Sin perjuicio de los deberes de información previstos en el Reglamento, el Director de Coordinación responderá a todas las solicitudes de información que le realicen la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Dirección General de Aviación Civil en relación con las franjas horarias disponibles en los aeropuertos en que desarrolla las funciones previstas en el artículo 5.1.

2. Además, el Director de Coordinación o, en relación con las funciones no atribuidas a este, el Coordinador facilitará, sin necesidad de que le sea requerido:

a) Información de las eventuales dificultades a las que tenga que hacer frente debido a las nuevas capacidades disponibles para la atribución de franjas horarias.

b) Información, al final de cada período de programación, sobre el conjunto de las franjas horarias reconocidas como históricas por compañía y por aeropuerto y llegado el caso y a petición de la Dirección General de Aviación Civil o de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aquellas franjas horarias que hayan perdido su carácter histórico.

c) Los datos, por aeropuerto, sobre la información relativa a las franjas horarias a las que se refiere el artículo 10 del Reglamento con anterioridad a la celebración de cada Conferencia de Coordinación.

d) Un informe tras la celebración de cada Conferencia de Coordinación, en el que se indicarán, las franjas horarias atribuidas a cada transportista, así como las demandas de franjas horarias que no hayan podido ser satisfechas por transportista y por aeropuerto.

e) Información de cualquier irregularidad que se produzca, de manera reiterada, en el uso de las franjas horarias asignadas.

f) Información, cuando tenga conocimiento de ello, de la concurrencia de alguna de las circunstancias a las que se refiere el artículo 11 del Reglamento.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en caso de que existan indicios de mal funcionamiento de los servicios adscritos al Director de Coordinación en el ejercicio de las funciones previstas en el artículo 5.1, además de ponerlo en conocimiento del Coordinador y solicitarle un examen de la situación y la identificación de las medidas pertinentes para subsanar las deficiencias detectadas, podrá acordar el inicio de una actuación de inspección, de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la inspección aeronáutica.

g) El acceso, ininterrumpidamente y sin restricciones, a los sistemas de información y a las herramientas informáticas empleadas en la gestión de las funciones prevista en el artículo 5.1, con fines de consulta.

h) Sus cuentas anuales aprobadas por el máximo órgano de gobierno de la organización y, cuando sea exigible por la normativa aplicable a la organización, auditadas, a más tardar seis meses después del último día del ejercicio financiero correspondiente.

i) Las modificaciones estatutarias y los cambios en su composición.

La información a que se refiere este apartado se facilitará, respectivamente, a la Dirección General de Aviación Civil la referida en las letras a) a d), ambas inclusive, e i), y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la establecida en las letras b) a i), ambas inclusive.

3. La información prevista en el apartado 2 podrá presentarse por medios electrónicos y la prevista en las letras b), c) y d), podrá prestarse mediante el acceso directo a dicha información a través de las herramientas informáticas del Coordinador. A estos efectos, no tendrá la consideración de acceso directo a la información, toda aquella puesta a disposición que requiera procesar la información que conste en tales herramientas.

4. Igualmente, el Director de Coordinación atenderá a las solicitudes de información que le realice el órgano competente en materia de aeropuertos de las respectivas Comunidades Autónomas en relación con los aeropuertos de competencia autonómica en los que desarrolle las funciones previstas en el artículo 5.1.

5. La información a que se refiere este artículo se facilitará de forma gratuita.

CAPÍTULO VI

Comités de Coordinación de Franjas Horarias y Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias

Artículo 20. *Comités de Coordinación de Franjas Horarias.*

1. El Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias ejercerá las funciones de asesoramiento tanto al Coordinador como a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Dirección General de Aviación Civil y de mediación entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento, en todos los aeropuertos designados como coordinados en los que no exista un Comité específico de Coordinación de Franjas Horarias del aeropuerto, en cuyo caso serán dichos Comités los que ejerzan esas funciones en materia de franjas horarias en la infraestructura de su competencia.

El Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias y los Comités específicos de Coordinación de franjas horarias (en adelante, para ambos, Comités de Coordinación) son órganos de naturaleza jurídico-privada que se regirán por sus propias normas de funcionamiento que, en todo caso, deberán ajustarse a lo previsto en el artículo 5 del Reglamento.

2. Por orden del Ministro de Fomento, podrá constituirse un Comité de Coordinación específico en un aeropuerto cuando éste supere las 200.000 operaciones al año.

Artículo 21. *Composición de los Comités de Coordinación.*

1. El Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias estará compuesto por:

- a) «Aena Aeropuertos, S.A.», en representación de los aeropuertos coordinados integrados en la red atribuida a su gestión.
- b) Los gestores de los aeropuertos coordinados, en representación del resto de los aeropuertos coordinados no integrados en la red gestionada por «Aena Aeropuertos, S.A.».
- c) Las compañías aéreas que operen en los aeropuertos coordinados.
- d) Las organizaciones representativas de dichas compañías aéreas.
- e) Las empresas agentes-handling más representativas en cuanto al volumen de tráfico tratado en los aeropuertos coordinados.
- f) La entidad pública empresarial Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
- g) Los proveedores de servicios de navegación aérea de los aeropuertos coordinados.
- h) Los representantes de la aviación general que utilicen habitualmente los aeropuertos coordinados.
- i) En su caso, el resto de sujetos previstos en el Reglamento.

2. Los Comités específicos de Coordinación de franjas horarias garantizarán esta misma representación en su composición, tomando como referencia el aeropuerto coordinado al que se refieran.

3. Tendrán el carácter de observadores permanentes:

- a) En el Comité Estatal de Coordinación, el Director de Coordinación, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Dirección General de Aviación Civil.
- b) En los Comités específicos de Coordinación de un aeropuerto, además de los previstos en la letra a), un representante de la Comunidad Autónoma donde se ubica la infraestructura.

4. La Comunidad Autónoma titular de las competencias sobre aeropuertos autonómicos designados aeropuertos coordinados, será convocada a las reuniones del Comité Estatal de Coordinación, cuando dichos aeropuertos autonómicos no cuenten con un Comité de coordinación específico, siempre que en el orden del día figuren asuntos que afecten a sus competencias y para participar en relación con dichos asuntos.

Artículo 22. *Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias.*

1. Los Comités de Coordinación podrán constituir Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias para cada aeropuerto o conjunto de aeropuertos que se encuentren dentro de su ámbito de actuación.

El objeto de estos Subcomités será supervisar el cumplimiento de las normas de uso de las franjas horarias por parte de las compañías u otros operadores aéreos, en apoyo a las tareas que en esta materia corresponden al Director de Coordinación. A tal efecto, los Subcomités podrán comunicarse con las compañías u operadores aéreos en caso de que se detecten anomalías en el uso de las franjas horarias para solicitar información al respecto y, en su caso, notificar el uso inadecuado al Comité de Coordinación y Director de Coordinación.

2. Los Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias tendrán la composición que decida el Comité de Coordinación que los cree y actuarán de conformidad con las normas de funcionamiento de dicho Comité de Coordinación, con sus propias normas de funcionamiento, con lo establecido en el Reglamento en materia de supervisión del cumplimiento de las franjas horarias asignadas o, en su caso, los horarios recomendados para las operaciones por las compañías u operadores aéreos, y en el presente real decreto.

El Director de Coordinación tendrá el carácter de observador permanente de los Subcomités de Seguimiento del uso de franjas horarias.

Disposición adicional primera. *Creación de los Comités Específicos de Coordinación de Franjas Horarias de los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.*

Se crean los Comités Específicos de Coordinación de Franjas Horarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, que pasarán a denominarse,

respectivamente, Comité de Coordinación de Franjas Horarias del Aeropuerto de Madrid-Barajas y del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Estos Comités de Coordinación deberán constituirse y dotarse de sus propias normas de funcionamiento en el plazo de ocho meses desde la entrada en vigor de este real decreto, y preverán, en todo caso, adicionalmente a la participación prevista en el artículo 21, la respectiva de los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona en calidad de observadores permanentes en los mismos.

Disposición adicional segunda. *Bases aéreas abiertas al tráfico civil y aeródromos de utilización conjunta.*

Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación a las bases aéreas abiertas al tráfico civil y a los aeródromos de utilización conjunta en los siguientes términos:

a) Las referencias a los gestores aeroportuarios contenidas en este real decreto en relación con las bases aéreas abiertas al tráfico civil, se entenderá realizadas a la entidad responsable de la explotación, conservación y administración de las zonas civiles, conforme a lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

b) El Coordinador o facilitador en las bases aéreas abiertas al tráfico civil realizará sus funciones exclusivamente en relación con las operaciones de las aeronaves civiles y con sujeción a los convenios en los que se fije el uso de tales bases para el tráfico civil.

c) La designación o exclusión de una base aérea abierta al tráfico civil en cualquiera de las categorías previstas en el reglamento, así como los análisis detallados para la determinación de su capacidad aeroportuaria, y la autorización de la Dirección General de Aviación Civil para la modificación de franjas horarias reservadas para operaciones realizadas en el ejercicio de obligaciones de servicio público en dichas infraestructuras, se realizará previo informe vinculante del Ministerio de Defensa.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o un aeródromo militar y un aeropuerto, las actuaciones a que se refiere el apartado anterior en el aeropuerto tendrán en cuenta las necesidades de la base aérea o el aeródromo militar a cuyo efecto se recabará informe al Ministerio de Defensa. Este informe no tiene carácter vinculante.

d) En relación con las bases aéreas abiertas al tráfico civil designadas coordinadas o facilitadas y, en su caso, con el aeropuerto de utilización conjunta de Zaragoza, el acceso, al que se refiere el artículo 17, a los sistemas de información y herramientas informáticas del proveedor de servicios de tránsito aéreo militar se entenderá referido exclusivamente a la información sobre gestión del tráfico civil.

e) El Coordinador o facilitador en los aeropuertos situados en un aeródromo de utilización conjunta realizará sus funciones exclusivamente en relación con las aeronaves civiles, sin perjuicio de la coordinación a que se refiere el artículo 12 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio.

Disposición transitoria primera. *Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias.*

1. A partir de la entrada en vigor del presente real decreto, el Comité Nacional de Coordinación de Franjas Horarias pasará a denominarse Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias.

El Comité Estatal de Coordinación dejará de realizar sus funciones sobre los aeropuertos que cuenten con un Comité específico de coordinación en el momento en que constituido éste, cuente con sus normas de funcionamiento específicas.

2. El Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias, adaptará sus normas de funcionamiento a lo previsto en este real decreto en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor.

Disposición transitoria segunda. *Ejercicio de funciones por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).*

La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) seguirá ejerciendo las funciones de coordinación, facilitación y supervisión previstas en el

Reglamento y en este real decreto, en tanto se produce la fecha de inicio de funciones del Coordinador designado por el Ministerio de Fomento.

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto o de la entrada en vigor de la disposición legal que establezca la retribución de los servicios del Coordinador, si ésta fuera posterior, el titular del Ministerio de Fomento, designará al Coordinador.

Producida la designación del Coordinador, y en aras a hacer efectivo el traspaso de funciones garantizando la continuidad, eficiencia y seguridad del servicio de coordinación y facilitación, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) pondrá a disposición del Coordinador todas las herramientas informáticas y de gestión empleadas en el proceso de coordinación, previa celebración de los acuerdos o contratos que sean precisos a tal efecto.

Disposición derogatoria única. *Normas derogatorias.*

A la entrada en vigor de este real decreto surtirá efecto la derogación del Real Decreto-ley 15/2001, de 2 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de transporte aéreo, prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución que atribuye al Estado las competencias exclusivas en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Aplicación de derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto se dicta en aplicación de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n.º 95/93, de 18 de enero, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 17 de enero de 2014.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO I

I. Relación de aeropuertos designados como coordinados.

a) Aeropuertos civiles designados coordinados:

- Alicante-Elche.
- Barcelona-El Prat.
- Bilbao.
- Fuerteventura.
- Ibiza –temporada de verano–.
- Madrid-Barajas.
- Menorca –temporada de verano–.
- Tenerife Sur.

- Valencia.

b) Aeropuertos en aeródromos de utilización conjunta designados como coordinados:

- Lanzarote.
- Málaga-Costa del Sol.
- Gran Canaria.
- Palma de Mallorca.

II. Relación de aeropuertos designados como facilitados.

a) Aeropuertos civiles designados facilitados:

- San Sebastián.
- Girona-Costa Brava.
- A Coruña.
- Pamplona.
- Sevilla.
- Federico García Lorca-Granada-Jaén.
- Ibiza –temporada de invierno–.
- Almería.
- Menorca –Temporada de invierno–.
- Asturias.
- Reus.
- Santander.
- La Palma.
- Jerez.
- Aeropuerto de la Región de Murcia.
- Córdoba.

b) Aeropuertos en aeródromos de utilización conjunta designados como facilitados:

- Tenerife Norte.

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.