

I. Disposicions generals

CAP DE L'ESTAT

20480 REIAL DECRET LLEI 15/2001, de 2 de novembre, pel qual s'adopten mesures urgents en matèria de transport aeri. («BOE» 264, de 3-11-2001.)

La regularitat i la seguretat del transport comercial aeri tenen en els temps en què vivim una transcendència realment singular a l'hora de defensar amb eficàcia béns jurídics de rellevància constitucional com són el dret fonamental dels ciutadans a la lliure circulació i el principi rector de la política social i econòmica en virtut de la qual els poders públics han de garantir la defensa de la seguretat i dels interessos econòmics legítims dels consumidors i els usuaris.

D'altra banda, són evidents l'impacte i les repercussions de tota mena en la situació del sector aeri que representen els esdeveniments excepcionals succeïts l'11 de setembre d'aquest any. Així ha estat reconegut expressament en el punt 7 del document on es recullen les conclusions assolides pel recent Consell de Transports i Telecomunicacions fet a Luxemburg el dia 16 d'octubre de 2001.

El punt 8 del document anteriorment esmentat assenyala també que «el Consell fa notar el requeriment d'algunes aerolínes de certa flexibilitat en l'aplicació de les normatives en la pròxima temporada d'hivern i convida la Comissió a analitzar la situació urgentment per adoptar una actitud abans que arribi l'estació d'hivern».

Sense perjudici del que la Comissió arribi a determinar sobre la flexibilització sol·licitada i que lògicament incideix en l'aplicació que s'ha de fer de les previsions sobre assignació de franges horàries als aeroports comunitaris contingudes al Reglament (CEE) número 95/93 del Consell, de 18 de gener, és cert que els poders públics responsables han d'adoptar les mesures necessàries per garantir que la situació d'excepcionalitat esmentada no suposi un ús d'aquestes franges horàries per part de les companyies aèries que les tenen assignades que, de manera injustificada, impliqui restriccions excessives per a altres operadors en detriment de la lliure competència i en perjudici, finalment, dels legítims interessos de consumidors i usuaris.

La urgència en l'adopció d'aquestes mesures obeeix al mateix motiu pel qual el document de conclusions de l'últim Consell de Ministres de Transports i Telecomunicacions convida a l'anàlisi de la situació abans que arribi la pròxima temporada d'hivern i cal, per tant, que mesures com les que adopta aquest Reial decret llei es puguin aplicar durant la temporada d'hivern 2001-2002.

Amb les previsions incloses en aquest Reial decret llei es pretén reforçar la posició jurídica del poder públic responsable dotant-lo del mínim d'instruments legals que, en aquest moment i per aquesta via d'urgència, s'han jutjat imprescindibles, sense perjudici que, en fun-

ció del desenvolupament dels esdeveniments, més endavant, es pugui procedir al seu perfeccionament posterior.

La qüestió que ara és objecte d'un reforç de les potestats públiques rau en l'establiment de normes precises, tant de caràcter organitzatiu com sancionador, sobre la determinació de les classes, sobre la capacitat i sobre la coordinació dels aeroports d'interès general a efectes del que preveu el Reglament CEE número 95/93, com també sobre la supervisió de l'assignació de les franges horàries i el compliment adequat.

Referent a això, resulta particularment oportú i il·lustratiu posar en relleu la coherència entre les mesures que s'adopten en aquesta norma i la decisió de la Comissió Europea, recollida en la seva recent Proposta de Reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (CEE) número 95/93 del Consell, de 18 de gener, relatiu a normes comunes per a l'assignació de franges horàries als aeroports comunitaris, de proposar «l'adopció de mesures nacionals obligatòries sobre imposició de multes i/o sancions periòdiques a les companyies que abusin de les seves franges horàries», i és significatiu que, com la Comissió mateixa manifesta expressament en el document anteriorment esmentat, aquesta proposta concreta de mesures nacionals sancionadores «ja és una pràctica habitual en diversos estats membres» de la Unió.

En virtut d'això, en ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Foment i amb la deliberació prèvia del Consell de ministres en la reunió del dia 2 de novembre de 2001,

DISPOSO:

Article 1. *Determinació dels aeroports d'interès general coordinats i totalment coordinats, de la seva capacitat i de la seva coordinació a efectes de fixació de franges horàries.*

1. A efectes de l'aplicació del Reglament (CEE) 95/93 del Consell, de 18 de gener, relatiu a normes comunes per a l'assignació de franges horàries als aeroports comunitaris, es consideren aeroports d'interès general coordinats i totalment coordinats els que figuren a la llista incorporada com a annex d'aquest Reial decret llei.

2. El Ministeri de Foment, a proposta de la Direcció General d'Aviació Civil, amb l'informe previ de l'entitat pública empresarial «Aeroports Espanyols i Navegació Aèria» (AENA), i realitzats els tràmits que preveuen els articles 3 i 6 del Reglament esmentat, pot incorporar aeroports d'interès general a la llista d'aeroports coordinats i totalment coordinats o excloure'ls, i també pot modificar la categoria de qualsevol dels aeroports ja inclosos dins d'aquesta llista.

3. Correspon a «Aeroports Espanyols i Navegació Aèria» (AENA), per delegació del ministre de Foment revocable per una ordre ministerial, determinar la capacitat disponible per a l'assignació de franges horàries per al moviment de les aeronaus. «Aeroports Espanyols

i Navegació Aèria» (AENA) designa la persona o les persones encarregades de coordinar en aeroports coordinats o totalment coordinats la fixació de les franges horàries esmentades en els termes que preveu el Reglament (CEE) 95/93 esmentat anteriorment.

Article 2. Supervisió de l'assignació de franges horàries i de les programacions de vol.

La Direcció General d'Aviació Civil supervisa el procediment d'assignació de franges horàries, i també la utilització que les companyies aèries fan de les franges assignades.

Per a això, la Direcció General d'Aviació Civil pot accedir als sistemes d'informació implantats per AENA per coordinar i controlar la programació dels moviments de les aeronaus i recollir tota la informació que sigui pertinent del coordinador designat i de les companyies aèries.

Article 3. Responsabilitats de les companyies aèries.

1. Les companyies aèries que, per causes no justificades imputables a elles, no retornin en les dates que preveu el Reglament (CEE) 95/93 les franges horàries assignades que no hagin d'utilitzar en la temporada de trànsit corresponent, i impedeixin així la possibilitat de la seva reassignació a altres companyies, poden ser sancionades, com a responsables d'una infracció administrativa, amb una multa d'1.000.000 fins a 15.000.000 de pessetes per cada sèrie de franges no retornada.

Es considera «sèrie de franges horàries» un mínim de cinc franges horàries sol·licitades per a un període de programació a la mateixa hora, regularment, el mateix dia de la setmana, i assignada d'aquesta forma o, si això no és possible, aproximadament a la mateixa hora.

2. Les companyies aèries que, per causes no justificades imputables a elles, operin en aeroports totalment coordinats sense l'assignació prèvia pel coordinador de la franja horària que correspongui, poden ser sancionades, com a responsables d'una infracció administrativa, amb una multa de 500.000 a 2.000.000 de pessetes per cada vol operat sense l'obtenció prèvia de la franja horària corresponent.

3. Les companyies aèries que, per causes no justificades imputables a elles, explotin, intencionadament i reiteradament, les franges horàries a hores diferents de les autoritzades pel coordinador, poden ser sancionades, com a responsables d'una infracció administrativa, amb una multa de 500.000 a 5.000.000 de pessetes per cada vol efectuat fora de les franges horàries autoritzades.

4. Les companyies aèries que, mitjançant intercanvis entre elles, realitzin transferències de franges horàries no permeses pel Reglament (CEE) 95/93, poden ser sancionades, com a responsables d'una infracció administrativa, amb una multa de 3.000.000 a 10.000.000 de pessetes per cada sèrie de franges horàries indegudament intercanviada.

5. Les companyies aèries que incompleixin el deure de facilitar la informació a la qual es refereix l'article 2 poden ser sancionades, com a responsables d'una infracció administrativa, amb una multa des de 250.000 fins a 750.000 pessetes.

Article 4. Graduació de les sancions.

1. Per graduar les infraccions i les sancions que estableix l'article anterior, es consideren infraccions greus les fetes amb intencionalitat o amb reiteració, llevat de la infracció que preveu l'article 3, apartat 3. En tots els casos es consideren greus les que hagin produït risc

per a la seguretat aèria o perjudicis greus per al bon funcionament aeroportuari o per als usuaris. Les infraccions definides anteriorment com a greus es consideren molt greus si concorre qualsevol de les circumstàncies següents: risc greu per a la seguretat aèria, perjudicis molt greus per al bon funcionament aeroportuari o per als usuaris.

2. Els límits de les sancions previstes anteriorment poden ser actualitzats mitjançant un reial decret aprovat en Consell de Ministres.

Article 5. Procediment sancionador.

1. El procediment per a la imposició de les sancions que estableix aquest Reial decret llei s'ajusta al que disposen el Títol IX de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i les seves normes de desplegament.

2. La instrucció dels expedients correspon a AENA i la competència per a la imposició de les sancions, al director general d'Aviació Civil.

Article 6. Multes coercitives.

Sense perjudici de les sancions que es puguin imposar d'acord amb el que preveu l'article 3, l'incompliment dels requeriments de l'Administració per remeiar els danys greus als interessos legítims dels usuaris o al transport aeri o als interessos generals que s'estiguessin produint pot donar lloc, una vegada transcorregut el termini que es fixi en els requeriments esmentats, a la imposició de multes coercitives la quantia de les quals no pot excedir el 10 per 100 de la quantia màxima de la sanció corresponent.

Disposició addicional única. Normativa de defensa de la competència.

El que disposa aquest Reial decret llei s'entén sense perjudici de la normativa de defensa de la competència i de l'obligació dels òrgans encarregats d'aplicar-lo de notificar al Servei de Defensa de la Competència els casos que siguin procedents.

Disposició final primera. Habilitació normativa.

El Govern, a proposta del ministre de Foment, ha de dictar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret llei.

Disposició final segona. Entrada en vigor.

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 2 de novembre de 2001.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

ANNEX

I. Relació d'aeroports designats com a coordinats

A Coruña.
Almeria (temporada d'hivern).
Astúries.
Badajoz.
Còrdova.
Eivissa (temporada d'hivern).

El Hierro.
Girona.
Granada.
Melilla.
Menorca (temporada d'hivern).
Múrcia/San Javier.
Pamplona.
Reus.
Sabadell.
Salamanca.
Sant Sebastià.
Santander.
Santiago.
Sevilla.
València.
Valladolid.
Vigo.
Vitòria.

II. *Relació d'aeroports designats com a totalment coordinats*

Alacant.
Almeria (temporada d'estiu).
Barcelona.
Bilbao.
Eivissa (temporada d'estiu).
Fuerteventura.
Gran Canària.
Jerez.
La Palma.
Lanzarote.
Madrid/Barajas.
Màlaga.
Menorca (temporada d'estiu).
Palma de Mallorca.
Tenerife nord.
Tenerife sud.

20731 *LLEI ORGÀNICA 3/2001, de 6 de novembre, per la qual s'autoritza la ratificació per Espanya del Tractat de Niça pel qual es modifiquen el Tractat de la Unió Europea, els tractats constitutius de les Comunitats Europees i determinats actes connexos, signat a Niça el dia 26 de febrer de 2001. («BOE» 267, de 7-11-2001.)*

JUAN CARLOS I
REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei orgànica. Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei orgànica següent i jo la sanciono.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La signatura el dia 26 febrer de 2001 del Tractat de Niça permet portar a terme el procés iniciat pel Tractat d'Amsterdam a fi de preparar les institucions de la Unió Europea per funcionar en una Unió ampliada.

En efecte, el nou Tractat introdueix modificacions importants que afecten la composició i el funcionament de les institucions i els òrgans de la Unió, el sistema jurisdiccional, les majories qualificades, les cooperacions reforçades, els drets fonamentals, la seguretat i la defensa, la cooperació judicial penal i el Tractat CECA.

A partir de l'1 de gener de 2005 han d'entrar en vigor una reponderació dels vots atribuïts a cada Estat membre al Consell que té més en compte el factor demogràfic i les noves regles per determinar-ne la majoria

qualificada. En el Protocol sobre l'ampliació de la Unió Europea i declaracions annexes s'estableixen les regles i els principis per fixar en els tractats d'adhesió successius els vots atribuïts als nous estats membres i el llinar de la majoria qualificada.

El Tractat estableix una nova composició de la Comissió que ha d'entrar en vigor a partir de l'any 2005, modifica el mode de designació del president i els membres, i reforça considerablement les competències del president.

El sistema jurisdiccional de la Unió és objecte d'una reforma profunda, de manera que el Tribunal de Justícia és el tribunal competent per conèixer amb caràcter general dels recursos prejudicials i el garant de la unitat de la interpretació i aplicació del dret comunitari, mentre que el Tribunal de Primera Instància és jutge de dret comú en matèria de recursos directes. També es creen sales jurisdiccionals que han de conèixer de contenciosos molt especialitzats.

El nou Tractat també introdueix modificacions relatives a la composició i l'organització del Tribunal de Comptes, el Comitè Econòmic i Social i el Comitè de les Regions amb vista a l'ampliació. En la Declaració relativa a l'ampliació de l'UE es determina, així mateix, el nombre d'escons que han de ser atribuïts en aquests dos comitès als nous estats membres en els futurs tractats d'adhesió.

Vint-i-set disposicions passen íntegrament o parcialment de la unanimitat a la majoria qualificada, i algunes d'aquestes d'ara endavant s'han de regir pel procediment de codecisió.

Es facilita el recurs a les cooperacions reforçades en l'àmbit del primer i del tercer pilar, i s'obre la possibilitat d'instaurar-les també al camp de la política exterior i de seguretat comuna.

El Tractat de la Unió Europea s'ha modificat a fi de reflectir-hi els progressos fets en l'àmbit de la seguretat i la defensa, d'esmentar i descriure les funcions d'«Eurojust», i d'establir un mecanisme d'alerta ràpida per afrontar possibles riscos de violacions dels principis democràtics o dels drets humans per part d'un Estat membre.

Finalment, un Protocol estableix les mesures necessàries per preveure les conseqüències derivades de l'expiració del Tractat de la Comunitat Econòmica del Carbó i de l'Acer el 23 de juliol de 2002.

La prestació del consentiment de l'Estat per ratificar el Tractat de Niça s'ha d'autoritzar mitjançant llei orgànica, d'acord amb el que preveu l'article 93 de la Constitució, igual com va passar en el cas de l'adhesió d'Espanya a les Comunitats Europees i la ratificació de l'Acta Única Europea i dels tractats de Maastricht i Amsterdam.

Article únic.

S'autoritza la ratificació per Espanya del Tractat de Niça pel qual es modifiquen el Tractat de la Unió Europea, els tractats constitutius de les Comunitats Europees i determinats actes connexos, signat a Niça el dia 26 de febrer de 2001.

Disposició final única.

Aquesta Llei orgànica entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei orgànica i que la facin complir.

Madrid, 6 de novembre de 2001.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ