



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.4.2003
COM(2003) 207 final

2001/0140 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica la propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) No 95/93, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 250 del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Las hostilidades en Irak han afectado a la prestación de los servicios de tráfico aéreo en la Comunidad y el resto del mundo. Esta situación internacional ha acentuado el temor a nuevos atentados terroristas en la aviación, que a su vez ha experimentado una drástica reducción de la demanda. Además, en algunos países se ha pedido a las compañías aéreas que efectúen el transporte aéreo militar con vistas a emergencias de defensa con aviones que generalmente se utilizan en operaciones de transporte aéreo comercial. Así, la oferta también se ha reducido, provocando una disminución considerable de las capacidades y frecuencias ofrecidas en las diversas rutas, especialmente en las rutas transatlánticas y en dirección al Próximo y Medio Oriente. Además, el empeoramiento de la situación económica general está afectando negativamente al sector del transporte aéreo. Por último, el reciente brote de síndrome respiratorio agudo (SARS) en el Sudeste asiático, ha tenido un fuerte impacto en los servicios de transporte aéreo.

El retraso de la lucha en Irak, y el posible final próximo de las hostilidades militares importantes no ha influido aún en las tendencias negativas del tráfico aéreo señaladas anteriormente.

Las previsiones presentadas por la asociación de transporte aéreo internacional (IATA) indican que, en caso de hostilidades en el Próximo y Medio Oriente durante tres meses, su impacto sería la reducción del 10% del tráfico, del 5% del transporte de mercancías, y una influencia negativa (- 5%) en el transporte de pasajeros durante los tres meses siguientes a las hostilidades. A nivel mundial, se traduciría en una caída considerable de los ingresos estimada en 6.000 millones de dólares y en un aumento de costes de 200 millones de dólares. El resultado serían unas pérdidas netas en 2003 para la industria aérea mundial de aproximadamente 5.800 millones de dólares (con intereses). Estas sombrías perspectivas se agravarían si las hostilidades durasen el doble de tiempo, es decir, seis meses, y afectarían a la totalidad del periodo de programación de horarios (abril a octubre de 2003). En tal caso, las pérdidas netas (con intereses) podrían alcanzar los 8.000 millones de dólares como mínimo, y los ingresos caerían aún más. Según la IATA, estas previsiones eran relativamente moderadas en comparación con los efectos producidos por la guerra del Golfo en 1990-1991. Además, estas estimaciones no han tenido en cuenta el brote de SARS.

Asimismo, según la Asociación de Compañías Aéreas Europeas, la guerra puede provocar una reducción significativa del rendimiento por pasajero y por kilómetro (RPK) del orden de 2 a 3 millones de RPK. Dado que los acontecimientos del 11 de septiembre causaron pérdidas de tráfico enormes (hasta finales de 2002 en Europa -8%, Atlántico Norte -22%) y pérdidas operativas (en 2001, 3.020 millones de dólares), los efectos de este conflicto pueden acentuar una situación bastante frágil.

Según los datos de la AEA sobre el impacto de los primeros días de la guerra (semana del 17 al 23 de marzo), comparados con la misma semana del año anterior, el tráfico internacional de pasajeros disminuyó un 12,3%. En Europa la disminución fue del 14,6%, en el Atlántico Norte, del 10,2% y en las rutas de Extremo Oriente del 12,4%. En las rutas de Oriente Medio, se registró una drástica reducción del 42,2%. Desde el comienzo de la guerra varias compañías aéreas europeas importantes han anunciado reducciones considerables de personal.

Frente a la postura adoptada por las compañías aéreas miembros de IATA, ERA y AEA, las compañías europeas de bajos costes como EasyJet y Ryaner han declarado que las normas de asignación de franjas aéreas deberían seguir operando en la forma habitual, que no deberían flexibilizarse las normas que han regido el florecimiento de la aviación europea en la última década y que consideran que la protección de las franjas aéreas de las compañías es una forma de ayuda de Estado.

El comienzo de las operaciones militares ha perturbado los servicios aéreos comerciales en la región directamente afectada por las hostilidades, así como en la Comunidad. Las primeras estimaciones de Eurocontrol indican que ha afectado a unos 500 vuelos diarios destinados a esta región, efectuados tanto por compañías aéreas comunitarias como de terceros países. También hay que recordar que el espacio aéreo iraquí ha estado cerrado a las operaciones de transporte aéreo civil desde la primera guerra del Golfo. Por tanto, las restricciones al espacio aéreo de otros países de la región pueden causar nuevas anulaciones de vuelos y desviaciones de los vuelos procedentes de Europa Central y del Sudeste Asiático.

Por lo que respecta al SARS, a 9 de abril de 2003, se ha dado parte de 48 casos en la Comunidad y de 2.650 casos en todo el mundo, incluyendo 103 muertes según los datos de la Organización Mundial de la Salud.

Ahora bien, a pesar de las circunstancias, la mayoría de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos comunitarios no están en condiciones de reducir la capacidad porque perderían las franjas horarias no utilizadas, en virtud del principio de "utilizar o perder" (use it or lose it), que exige a las compañías aéreas utilizar al menos el 80% de sus franjas horarias durante el periodo de programación, a fin de establecer un precedente temporal y recibir dichas franjas para el siguiente periodo de programación equivalente.

Así, sin una decisión de salvaguardia de las franjas horarias según el "derecho de antigüedad", las compañías están obligadas a mantener sus capacidades actuales a pesar de que la demanda se ha reducido considerablemente y la oferta está limitada por las restricciones del espacio aéreo, lo cual agrava las dificultades económicas existentes. En algunos casos ni siquiera podrán utilizar los aviones, que se necesitarán para el transporte aéreo de personal militar.

Las disposiciones del Reglamento sobre las franjas horarias.

El punto de referencia del Reglamento, tal como establece el apartado 3 de su artículo 10, es la asignación y la utilización de las franjas horarias durante un periodo (regla de "utilizar o perder") y, en particular, la situación al final del periodo una vez que las franjas horarias han sido efectivamente utilizadas. Este artículo establece que las compañías aéreas no podrán reclamar la misma serie de franjas horarias en el siguiente periodo equivalente, a menos que puedan demostrar, a satisfacción del coordinador, que las han utilizado, tal como autorizó el coordinador, al menos en un 80% durante el periodo para el que se concedieron.

La letra a) del apartado 1 del artículo 8 y el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento están redactados para permitir el cálculo de la utilización al final del periodo, después de que las franjas horarias se han utilizado, con el fin de establecer un precedente temporal para el siguiente periodo de programación equivalente.

El apartado 5 del artículo 10 contiene una lista no exhaustiva de motivos que las compañías aéreas pueden esgrimir para justificar la no utilización de las franjas horarias asignadas durante un periodo de programación. La letra a) de este artículo contiene una lista no exhaustiva de las circunstancias imprevisibles o inevitables ajenas al control de la compañía

aérea. El artículo no se refiere a una situación de guerra o de conflicto armado ni al impacto que dicha situación puede tener en la aplicación de las normas de asignación de franjas horarias.

El Reglamento se basa en el principio de que el coordinador es responsable de la asignación y la supervisión de la utilización de las franjas horarias (apartados 5 y 6 del artículo 4). El coordinador del aeropuerto debe ser un órgano independiente, una persona física o jurídica con profundos conocimientos de la programación de los movimientos de las aeronaves, y su nombramiento corresponde al Estado miembro responsable del aeropuerto donde se efectúa la asignación de las franjas horarias (apartado 1 del artículo 4). Por último, el coordinador no sólo debe ejercer sus obligaciones de forma independiente sino que también debe actuar de modo imparcial, no discriminatorio y transparente (apartados 2 y 3 del artículo 4).

En consecuencia, el coordinador, al aplicar los apartados 3 y 5 del artículo 10, debe actuar conforme a los principios establecidos en el artículo 4 anteriormente descrito.

Necesidad de reformar el Reglamento

Por las razones anteriormente mencionadas, la Comisión y los Estados miembros no pueden dictar instrucciones obligatorias a los coordinadores, ya que interferirían en su independencia.

En consecuencia, se propone introducir un nuevo artículo 10 b en el Reglamento, en virtud del cual los coordinadores admitirán que, cuando las compañías aéreas atribuyan la no utilización de las franjas horarias que se les han concedido para el periodo de programación del verano de 2003 a las hostilidades en Irak, se les concedan dichas franjas horarias para el siguiente periodo de programación equivalente (verano 2004).

Considerando que habrá que incitar a las compañías aéreas a entregar al fondo de reserva las franjas horarias que no utilizarán durante el periodo afectado por las hostilidades, se recuerda que los coordinadores del aeropuerto asignan las franjas añadidas al fondo de reserva para satisfacer las solicitudes *ad hoc* de franjas aéreas de la aviación general (apartado 3 del artículo 8 del actual Reglamento), así como para satisfacer de forma equitativa las solicitudes de las nuevas compañías participantes (la denominada "regla 50/50" del apartado 7 del artículo 10 del actual Reglamento). De esta forma, durante el periodo afectado por las hostilidades, no se desperdiciarán las escasas franjas horarias disponibles.

Calendario

El calendario es un aspecto importante de la presente propuesta. La asignación inicial de franjas horarias tiene lugar en las Conferencias de programación de la IATA, que se celebran en noviembre para el siguiente periodo de verano y en junio para el siguiente periodo de invierno. En consecuencia, las franjas horarias para el verano de 2003 se asignaron ya en la Conferencia de programación de la IATA celebrada en noviembre de 2002, mientras que las franjas horarias para el invierno de 2002/2003 se asignaron en junio de 2002. El apartado 4 del artículo 10 del Reglamento establece que las compañías aéreas devolverán las franjas horarias al fondo de reserva en fechas específicas, sin que ello afecte al cálculo de la utilización de las franjas que siguen manteniendo. El cuadro siguiente indica las fechas más importantes del proceso de asignación de las franjas horarias, que se fijan según las directrices de programación mundial para la asignación de franjas horarias, tal como han sido establecidas por el sector aéreo (IATA) y el Reglamento.

Periodo	Duración del periodo	Conferencia de asignación de la IATA	Fecha de devolución	Confirmación franjas " históricas " - 6 días antes de la Conferencia de la IATA	revisión – última fecha de entrada
Invierno 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8 - 11 junio 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Verano 03	30.3.03 – 25.10.03	9 - 12 nov 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Invierno 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14 – 17 junio 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Verano 04	29.03.04 – 30.10.04	8 – 11 nov 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

Según las directrices de programación mundial del sector aéreo (IATA), una vez establecidos los derechos de "antigüedad" de las franjas horarias, los coordinadores deben suministrar a cada compañía aérea los detalles de sus franjas de "antigüedad", una vez determinados por el coordinador, a más tardar:

- el tercer lunes de abril respecto de las franjas horarias consideradas de "antigüedad" y que de hecho se hayan utilizado en el periodo de invierno precedente.
- el tercer lunes de septiembre respecto de las franjas horarias consideradas de "antigüedad" y que de hecho se hayan utilizado en el actual periodo de verano hasta esta fecha.

Teniendo en cuenta lo anterior, la propuesta modificada con la presente propuesta de modificación relativa a la inclusión de un nuevo artículo 10b deberá ser adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo durante el periodo de programación del verano de 2003, ya que el 15 de septiembre (el "tercer lunes de septiembre" como ya se ha indicado) se procederá al cálculo de la utilización de las franjas horarias con derecho de "antigüedad" para dicho periodo. Los coordinadores deberán confirmar esa fecha antes de la coordinación de las programaciones y la asignación de franjas para el próximo periodo de verano en la Conferencia de programación de la IATA, que se celebrará a principios de noviembre de 2003. Por lo tanto, la norma propuesta debe entrar en vigor antes para permitir a los coordinadores y las compañías aéreas mantener las franjas horarias no utilizadas.

En caso contrario, existe el riesgo de que las compañías aéreas a las que se ha asignado franjas horarias en los aeropuertos donde los coordinadores no hayan admitido la justificación de las circunstancias excepcionales de las hostilidades para el periodo de programación del verano de 2003, decidan entablar acciones legales.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

Por el que se modifica la propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) No 95/93, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) La guerra iniciada en marzo de 2003 contra Irak y los acontecimientos políticos que se han producido posteriormente, así como el brote de síndrome respiratorio agudo (SARS), han afectado gravemente a las operaciones de transporte aéreo de las compañías aéreas y han reducido considerablemente la demanda en el comienzo del periodo de programación del verano de 2003.
- (2) Para garantizar que la no utilización de las franjas horarias asignadas a dicho periodo no provoca la pérdida del derecho de las compañías aéreas a dichas franjas horarias, es necesario hacer constar con claridad y sin ambigüedad que dichos periodos de programación están gravemente afectados por el conflicto armado.

¹ DO C ..., ..., p. ...

² DO C ..., ..., p. ...

³ DO C ..., ..., p. ...

⁴ DO C ..., ..., p. ...

- (3) En consecuencia, debe modificarse el Reglamento (CEE) No 95/93, de 18 de enero de 1993, relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos⁵.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el Reglamento (CEE) del Consejo No 95/93, se insertará el siguiente artículo 10 b:

“Artículo 10 b

1. A los fines del apartado 3 del artículo 10, los coordinadores admitirán que, en el periodo de programación del verano de 2004, las compañías aéreas tendrán derecho a la misma serie de franjas horarias que se les adjudicó para el periodo de programación del verano de 2003.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

⁵ DO L 14, 22.1.1993, p.1.