

vigor d'esta norma i per al període establert en l'article 3 d'este reial decret llei.

3. Per Acord del Consell de Ministres podrà procedir-se a la renúncia total o parcial de les primes previstes en el paràgraf anterior o a la seua modificació.

Article 6. *Autorització de bestretes de tresoreria.*

S'autoritza la Direcció General del Tresor i Política Financera perquè concedisca a càrrec del compte «Pagaments pendents d'aplicació. Reassegurança dels riscos de guerra i terrorisme sobre navegació aèria. Reial Decret Llei 14/2001» bestretes de tresoreria fins a l'import necessari per a atendre el pagament de les obligacions que per a l'Estat pogueren derivar-se com a conseqüència del que disposa el present reial decret llei.

En el cas que hagueren de materialitzar-se les bestretes a què fa referència l'apartat anterior, la Direcció General citada iniciarà per a cada un d'estos, en el termini de trenta dies, el procediment per a l'aplicació definitiva a pressupost amb la dotació prèvia del crèdit corresponent realitzada de conformitat amb la normativa aplicable.

Article 7. *Col·laboració de les entitats asseguradores.*

Les entitats asseguradores hauran de remetre al Consorci de Compensació d'Assegurances, en el termini màxim de cinc dies hàbils comptats des de la publicació d'este reial decret llei i per a cada un dels assegurats respectius, la informació suficient sobre la cobertura que d'acord amb els contractes que tenen subscrits atorguen, així com el règim de reassegurança que tingueren previst.

Disposició addicional única. *Ampliació del règim.*

Per Acord del Consell de Ministres podrà estendre's la cobertura d'este règim a altres assegurats que realitzen activitats connexes amb la navegació aèria i pels mateixos riscos previstos en l'article 1, sempre que concórreguen les causes justificades per a esta cobertura i es fixen en l'Acord les primes de reassegurança i la resta de condicions aplicables a esta ampliació.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Este reial decret llei entrarà en vigor el mateix dia de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado», amb efectes des de les zero hores GMT del dia 25 de setembre del 2001.

Madrid, 28 de setembre del 2001.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

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 revisten 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 la virtut dels quals els poders públics han de garantir la defensa de la seguretat i dels legítims interessos econòmics dels consumidors i usuaris.

D'altra banda, són evidents l'impacte i les repercussions de tot orde en la situació del sector aeri que representen els excepcionals esdeveniments succeïts l'11 de setembre d'enguany. Així ha sigut reconegut expressament en el punt 7 del document on s'arregleguen les conclusions a què s'ha arribat en el recent Consell de Transports i Telecomunicacions celebrat a Luxemburg el dia 16 d'octubre del 2001.

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

Sense perjudic del que arribe a determinar-se per la Comissió sobre la flexibilització sol·licitada i que lògicament incidirà en l'aplicació que haja de fer-se de les previsions sobre assignació de franges horàries en els aeroports comunitaris contingudes en el 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 a garantir que la referida situació d'excepcionalitat no supose un ús d'estes franges horàries per part de les companyies aèries que les tingueren assignades que, de manera injustificada, impliquen restriccions excessives per a altres operadors en detriment de la lliure competència i en perjudic, en definitiva, dels legítims interessos de consumidors i usuaris.

La urgència en l'adopció d'estes mesures obeeix al mateix motiu pel qual el document de conclusions de l'últim Consell de Ministres de Transports i Telecomunicacions invita a analitzar la situació abans que arribe la pròxima temporada d'hivern i, per tant, resulta necessari que mesures com les que s'adopten en este reial decret llei puguen aplicar-se durant la temporada d'hivern 2001-2002.

Amb les previsions incloses en este reial decret llei es pretén reforçar la posició jurídica del poder públic responsable, dotant-lo del mínim d'instruments legals que, en este moment i per esta via d'urgència, s'han jutjat imprescindible, sense perjudic que, en funció del desenrotllament dels esdeveniments, més avant, puga procedir-se al seu posterior perfeccionament.

La qüestió que ara és objecte d'un reforç de les potestats públiques consistix 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'interés general als efectes del que s'ha previst en el Reglament CEE número 95/93, així com sobre la supervisió de l'assignació de les franges horàries i el seu adequat compliment.

A este respecte, resulta particularment oportú i il·lustratiu posar en relleu la coherència entre les mesures que s'adopten en esta norma i la decisió de la Comissió Europea, arreglegada en la seua 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 en els aeroports comunitaris, de proposar «l'adopció de mesures nacionals obligatòries sobre imposició de multes i/o sancions periòdiques a les companyies que abusen de les seues franges horàries», havent de remarcar que, com la mateixa Comissió manifesta expressament en el document anteriorment citat, esta proposta concreta de mesures nacionals sancionadores «és ja pràctica habitual en diversos estats membres» de la Unió.

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

DECRETE:

Article 1. *Determinació dels aeroports d'interés general coordinats i totalment coordinats, de la seua capacitat i de la seua coordinació als efectes de fixació de franges horàries.*

1. Als 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 en els aeroports comunitaris, es consideren aeroports d'interés general coordinats i totalment coordinats els que figuren en la llista incorporada com a annex al present reial decret llei.

2. El Ministeri de Foment, a proposta de la Direcció General d'Aviació Civil, amb un informe previ de l'entitat pública empresarial «Aeroports Espanyols i Navegació Aèria» (AENA), i realitzats els tràmits previstos en els articles 3 i 6 del citat Reglament, podrà incorporar o excloure aeroports d'interés general de la llista d'aeroports coordinats i totalment coordinats, així com modificar la categoria de qualsevol dels aeroports ja inclosos dins de la citada llista.

3. Correspondrà a «Aeroports Espanyols i Navegació Aèria» (AENA), per delegació del Ministre de Foment revocable per orde ministerial, determinar la capacitat disponible per a l'assignació de franges horàries per al moviment de les aeronaus. «Aeroports Espanyols i Navegació Aèria» (AENA) designarà la persona o persones encarregades de la coordinació en aeroports coordinats o totalment coordinats per a la fixació de les citades franges horàries en els termes previstos pel Reglament (CEE) 95/93 anteriorment citat.

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

La Direcció General d'Aviació Civil supervisarà el procediment d'assignació de franges horàries, així com la utilització per les companyies aèries de les franges assignades.

Per a això, la Direcció General d'Aviació Civil podrà accedir als sistemes d'informació implantats per AENA per a coordinar i controlar la programació dels moviments de les aeronaus i demanar tota la informació que resulte 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 a elles imputables, no tornen en les dates previstes pel Reglament (CEE) 95/93 les franges horàries assignades que no vagen a utilitzar en la corresponent temporada de trànsit, impeding així la possibilitat de la seua reassignació a altres companyies, podran 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 tornada.

Es considerarà «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'esta manera o, si això no fóra possible, a aproximadament la mateixa hora.

2. Les companyies aèries que, per causes no justificades a elles imputables, operen en aeroports totalment coordinats sense la prèvia assignació pel coordinador de la franja horària que corresponga, podran 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 la prèvia obtenció de la franja horària corresponent.

3. Les companyies aèries que, per causes no justificades a elles imputables, exploten, intencionadament i reiteradament, les franges horàries a hores distintes de les autoritzades pel coordinador, podran 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, per mitjà d'intercanvis entre elles, realitzen transferències de franges horàries no permeses pel Reglament (CEE) 95/93, podran 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 incomplisquen el deure de facilitar la informació a què es referix l'article 2, podran 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 a la graduació de les infraccions i sancions establides en l'article anterior, es consideraran com a infraccions greus les realitzades amb intencionalitat o amb reiteració, excepte la infracció prevista en l'article 3, apartat 3. En tots els casos es consideraran greus les que hagueren produït risc per a la seguretat aèria o perjudis greus per al bon funcionament aeroportuari o per als usuaris. Les infraccions definides anteriorment com greus, es consideraran molt greus si concorreguera qualsevol de les circumstàncies següents: risc greu per a la seguretat aèria, perjudis molt greus per al bon funcionament aeroportuari o per als usuaris.

2. Els límits de les sancions anteriorment previstes podran ser actualitzats per mitjà de reial decret aprovat en Consell de Ministres.

Article 5. *Procediment sancionador.*

1. El procediment per a la imposició de les sancions establides en este reial decret llei s'ajustarà al que disposa 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 en les seues normes de desplegament.

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

Article 6. *Multes coercitives.*

Sense perjudi de les sancions que pogueren imposar-se d'acord amb el que preveu l'article 3, l'incompliment dels requeriments de l'Administració per a remeiar els danys greus als legítims interessos dels usuaris o al transport aeri o als interessos generals que s'estigueren produint, podrà donar lloc, una vegada transcorregut el termini que en els dits requeriments es fixara, a la imposició de multes coercitives la quantia de la qual no excedirà el 10 per 100 de la quantia màxima de la sanció corresponent.

Disposició addicional única. *Normativa de defensa de la competència.*

El que disposa el present reial decret llei s'entén sense perjudi de la normativa de defensa de la compe-

tència i de l'obligació dels òrgans encarregats de l'aplicació d'este de notificar al Servei de Defensa de la Competència els supòsits que corresponguen.

Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

El Govern, a proposta del Ministre de Foment, dictarà les disposicions necessàries per al desenrotllament i l'aplicació d'este reial decret llei.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Este reial decret llei entrarà en vigor l'endemà de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 2 de novembre del 2001.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

ANNEX

I. *Relació d'aeroports designats com coordinats*

La Corunya.
Almeria (Temporada d'hivern).
Astúries.
Badajoz.
Còrdova.
El Hierro.
Girona.
Granada.
Eivissa (Temporada d'hivern).
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 totalment coordinats*

Alacant.
Almeria (Temporada d'estiu).
Barcelona.
Bilbao.
Fuerteventura.
Gran Canaria.
Eivissa (Temporada d'estiu).
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, firmat a Niça el dia 26 de febrer del 2001.* («BOE» 267, de 7-11-2001.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els que vegem i entenguen esta llei.
Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei orgànica següent i jo la sancione.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

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

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

A partir de l'1 de gener del 2005, entraran en vigor una reponderació dels vots atribuïts a cada estat membre en el Consell que té més en compte el factor demogràfic i noves regles per a determinar la majoria qualificada. En el Protocol sobre l'ampliació de la Unió Europea i en les declaracions annexes s'establixen les regles i principis per a fixar en els successius tractats d'adhesió els vots atribuïts als nous estats membres i el lliandar de la majoria qualificada.

El Tractat establix una nova composició de la Comissió que entrarà en vigor a partir de l'any 2005, modifica el tipus de designació del president i els membres, i reforça considerablement les competències del president.

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

El nou Tractat introdueix també modificacions relatives a la composició i organització del Tribunal de Comptes, Comitè Econòmic i Social i Comitè de les Regions amb vista a l'ampliació. En la Declaració relativa a l'ampliació de la UE es determina, així mateix, el nombre d'escons que seran atribuïts en estos 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'estes es regiran d'ací en avant pel procediment de codecisió.

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

El Tractat de la Unió Europea ha sigut modificat a fi de reflectir-hi els progressos realitzats en l'àmbit de la seguretat i defensa, mencionar i descriure les funcions de «EuroJust», i establir un mecanisme d'alerta ràpida per a fer front a possibles riscos de violacions dels prin-