

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.11.2009
COM(2009)634 final

2009/0176 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos
comunitarios**

(Versión codificada)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. En el contexto de "La Europa de los ciudadanos", la Comisión concede gran importancia a la simplificación y claridad del Derecho comunitario, que de esta forma resulta más accesible y comprensible para el ciudadano, abriéndole nuevas posibilidades y reconociéndole derechos concretos que puede invocar.

Pero este objetivo no podrá lograrse mientras siga existiendo una gran cantidad de disposiciones que hayan sufrido diversas modificaciones, a menudo esenciales, y que se encuentren dispersas entre el acto original y los actos de modificación posteriores. Por tanto, es precisa una labor de investigación y comparación de numerosos actos con el fin de determinar las disposiciones en vigor.

Así pues, la claridad y transparencia del Derecho comunitario dependen también de la codificación de una normativa que sufre frecuentes modificaciones.

2. El 1 de abril de 1987, la Comisión decidió pues dar instrucciones¹ a sus servicios para que procedieran a la codificación de todos los actos legales, como máximo tras su décima modificación, subrayando que se trataba de una medida mínima, ya que, en aras de la claridad y de la fácil comprensión de la legislación comunitaria, debían procurar codificar los textos de su competencia con una periodicidad incluso mayor.
3. Las Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Edimburgo, en diciembre de 1992, confirmaron esta decisión², destacándose la importancia de la codificación, que proporciona una seguridad jurídica respecto del Derecho aplicable en un determinado ámbito y momento.

Dicha codificación debe llevarse a cabo respetando íntegramente el proceso legislativo comunitario normal.

Dado que ninguna modificación sustantiva puede ser introducida en los actos objeto de codificación, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión convinieron, mediante un Acuerdo interinstitucional de 20 de diciembre de 1994, un método de trabajo acelerado para la rápida aprobación de los actos codificados.

4. El objeto de la presente propuesta es proceder a la codificación del Reglamento (CEE) nº 95/93 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios³. El nuevo Reglamento sustituirá a los distintos actos que son objeto de la operación de codificación⁴. La propuesta respeta en su totalidad el contenido de los textos codificados y se limita, por tanto, a reagruparlos realizando en ellos únicamente las modificaciones formales que la propia operación de codificación requiere.

¹ COM(87) 868 PV.

² Véase Parte A del Anexo 3 de las Conclusiones.

³ Realizada en virtud de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo - Codificación del acervo comunitario, COM(2001) 645 final.

⁴ Véase el anexo I de la presente propuesta.

5. La propuesta de codificación se ha elaborado sobre la base de una consolidación previa del texto del Reglamento (CEE) nº 95/93 y de los actos modificadores, efectuada, en todas las lenguas oficiales, a través del sistema informático de la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. En caso de cambio de numeración de los artículos, la correlación entre los números antiguos y los nuevos se ha hecho constar en una tabla de correspondencia que figura en el anexo II del Reglamento codificado.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (versión codificada)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:



- (1) El Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios⁵, ha sido modificado en diversas ocasiones⁶ y de forma sustancial. Conviene, en aras de una mayor racionalidad y claridad, proceder a la codificación de dicho Reglamento.

↓ 95/93 Considerando 1

- (2) Existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

⁸ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

⁹ Véase el anexo I.

frente a la demanda y, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad.

↓ 95/93 Considerando 2

- (3) La asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.

↓ 95/93 Considerando 3

- (4) El principio de la imparcialidad quedará garantizado mejor cuando el Estado miembro responsable de un aeropuerto, basándose en criterios objetivos, tome la decisión de coordinar dicho aeropuerto.

↓ 95/93 Considerando 4

- (5) En determinadas condiciones es deseable, para facilitar el funcionamiento, que se permita a un Estado miembro designar a un aeropuerto como coordinado siempre que se respeten los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.

↓ 95/93 Considerando 5

- (6) El Estado miembro responsable del aeropuerto coordinado deberá velar por que se nombre a un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda.

↓ 95/93 Considerando 6

- (7) La transparencia informativa es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias.

↓ 95/93 Considerando 7

- (8) Los principios que rigen el actual sistema de asignación de franjas horarias pueden servir de base del presente Reglamento siempre que dicho sistema evolucione en consonancia con las innovaciones de los transportes aéreos en la Comunidad.

↓ 95/93 Considerando 8
(adaptado)

- (9) Como dispone el Reglamento CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad¹⁰, la política comunitaria tiene por objeto facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado y para lograr dichos objetivos es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan iniciar operaciones en rutas intracomunitarias.

↓ 95/93 Considerando 9

- (10) El sistema actual contempla los derechos adquiridos.

↓ 95/93 Considerando 10
(adaptado)

- (11) ☒ Deberían adoptarse ☒ también disposiciones para permitir nuevos participantes en el mercado comunitario.

↓ 95/93 Considerando 11

- (12) Es necesario adoptar disposiciones especiales, en circunstancias limitadas, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados en las regiones del Estado miembro de que se trate.

↓ 95/93 Considerando 12

- (13) Resulta igualmente necesario evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia.

↓ 95/93 Considerando 13

- (14) Es deseable que las franjas horarias existentes se utilicen del mejor modo posible con el fin de alcanzar los objetivos definidos anteriormente.

¹⁰ DO L 293, 31.10.2008, p. 3.

↓ 95/93 Considerando 14

- (15) Es deseable que los países terceros ofrezcan a las compañías aéreas de la Comunidad un trato equivalente.

↓ 95/93 Considerando 15
(adaptado)

- (16) Las disposiciones del presente Reglamento ☒ deberán aplicarse ☒ sin perjuicio de las normas sobre competencia establecidas en el Tratado, en particular en sus artículos ☒ 81 ☒ y ☒ 82 ☒.

↓ 95/93 Considerando 16
(adaptado)

- (17) España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.
- (18) Las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento deben adoptarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE de 28 de junio de 1999 por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹¹.

↓ 95/93 Considerando 17

- (19) El presente Reglamento deberá revisarse tras un período de aplicación determinado, con el fin de evaluar su funcionamiento.

¹¹ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ 95/93

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

↓ 793/2004 Punto 1 del art. 1

1. El presente Reglamento se aplicará a los aeropuertos comunitarios.

↓ 95/93

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo sobre dicha fecha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

↓ 793/2004 Letra a) del punto 2 del art. 1

- a) «franja horaria»: el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;

b) «nuevo entrante»:

- i) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto para ese día, o
- ii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos comunitarios en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas, o
- iii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias en un aeropuerto para un servicio regular de pasajeros sin escalas entre ese aeropuerto y un aeropuerto regional cuando ninguna otra compañía aérea efectúe un servicio regular de pasajeros directo entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto ese día para dicho servicio sin escalas.

Una compañía aérea que el día de que se trate tenga asignadas más del 5 % del total de franjas horarias disponibles en un aeropuerto determinado, o más del 4 % del total de franjas horarias disponibles ese día en un sistema de aeropuertos del que forme parte dicho aeropuerto, no se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto;

↓ 95/93 (adaptado)

- c) «servicio aéreo directo»: un servicio entre dos aeropuertos, escalas incluidas, con el mismo aparato y con el mismo número de vuelo;
- d) «período de programación de horarios»: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas;
- e) «compañía aérea comunitaria»: una compañía aérea en posesión de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1008/2008;

↓ 793/2004 Letra b) del punto 2 del art. 1

- f) i) «compañía aérea»: una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de invierno; a los efectos de los artículos 4, 8, 9 y 12, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios, siempre y cuando éstos operen con arreglo

a un horario; a los efectos de los artículos 7 y 16, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles;

ii) «grupo de compañías aéreas»: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia o de reparto de códigos en la explotación de un servicio aéreo determinado;

g) «aeropuerto coordinado»: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;

↓ 95/93

h) «sistema aeroportuario»: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana;

↓ 793/2004 Letra c) del punto 2 del art. 1

i) «aeropuerto con horarios facilitados»: un aeropuerto donde exista un riesgo de congestión en determinados períodos del día, de la semana o del año que pueda evitarse mediante la cooperación voluntaria entre compañías aéreas y donde se haya designado un facilitador de horarios para simplificar las operaciones de las compañías aéreas que presten servicio en ese aeropuerto o tengan intención de hacerlo;

j) «organismo de gestión de un aeropuerto»: el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;

k) «serie de franjas horarias»: como mínimo cinco franjas horarias solicitadas para un período de programación a la misma hora, regularmente, el mismo día de la semana, y asignada de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

l) «aviación de negocios»: el sector de la aviación general formado por la explotación o uso de aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda para el ejercicio de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;

- m) «parámetros de coordinación»: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas.

↓ 95/93

Artículo 3

Condiciones para la coordinación aeroportuaria

↓ 793/2004 Letra a) del punto 3 del art. 1 (adaptado)

1. ☒ Los Estados miembros ☒ no estarán obligados a designar un aeropuerto como aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo;
- ☒ Los Estados miembros ☒ no designarán un aeropuerto como coordinado, salvo en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 Letra b) del punto 3 del art. 1

2. No obstante, los Estados miembros podrán disponer que cualquier aeropuerto sea designado →₁ aeropuerto con horarios facilitados ← siempre que se observen los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.

↓ 793/2004 Letra c) del punto 3 del art. 1

3. El Estado miembro responsable se encargará de que el organismo de gestión del aeropuerto sin designación específica o del aeropuerto con horarios facilitados, o cualquier otro organismo competente, lleve a cabo un análisis detallado de la capacidad cuando el Estado miembro lo considere necesario o en un plazo de seis meses:
- i) tras la recepción de una solicitud escrita de las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto o del organismo de gestión del aeropuerto cuando estimen que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o previstas en determinados períodos, o bien

- ii) a petición de la Comisión, en particular cuando a un aeropuerto sólo tengan acceso en la práctica las compañías aéreas con franjas horarias asignadas o cuando las compañías aéreas, y en particular los nuevos entrantes, tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto.

Este análisis, efectuado de acuerdo con métodos comúnmente reconocidos, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto. El análisis se actualizará cuando se haya invocado el apartado 5, o bien cuando haya cambios en el aeropuerto que influyan de forma significativa en su capacidad y utilización. Tanto los resultados del análisis como el método usado para efectuarlo se pondrán a disposición de las partes que lo hayan encargado y, previa solicitud, de cualesquiera otras partes interesadas. Los resultados del análisis se comunicarán simultáneamente a la Comisión.

↓ 793/2004 Letra d) del punto 3 del art. 1

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

5. En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

- a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto, y
- b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate.

↓ 95/93 → ₁ 793/2004 Letra e) del punto 3 del art. 1

→₁ 7. ← Cuando un →₁ aeropuerto coordinado ← tenga capacidad suficiente para realizar las operaciones en curso o las previstas, se retirará la designación de →₁ aeropuerto coordinado ←.

↓ 793/2004 Letra a) del punto 4 del art. 1

El facilitador de horarios y el coordinador

↓ 793/2004 Letra b) del punto 4 del art. 1

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto con horarios facilitados o de un aeropuerto coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto, respectivamente, a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

2. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o con horarios facilitados velará por:

- a) que en un aeropuerto con horarios facilitados, el facilitador de horarios ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente;
- b) la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada. El sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador;
- c) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.

3. El facilitador de horarios y el coordinador participarán en las conferencias internacionales de las compañías aéreas sobre programación de horarios que sean compatibles con el Derecho comunitario.

4. El facilitador de horarios asesorará a las compañías aéreas y recomendará horarios alternativos de llegada o salida cuando haya probabilidades de congestión.

5. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.

6. El facilitador de horarios supervisará que las compañías aéreas cumplen los horarios que se les recomiendan para sus operaciones. El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del

aeropuerto y con las autoridades de control del tráfico aéreo y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. El coordinador deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, previa petición, un informe anual de actividad, en particular, por lo que respecta a la aplicación del artículo 9 y del artículo 17, así como a las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 8 y 12 presentadas al comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas.

7. Todos los facilitadores de horarios y los coordinadores deberán cooperar para detectar incoherencias de horarios.

↓ 95/93 → ₁ 793/2004 Letra c) del punto 4 del art. 1

→₁ 8. El coordinador, previa petición y en un plazo razonable, deberá facilitar gratuitamente a las partes interesadas, en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación, para su examen, la información siguiente, por escrito o de cualquier otra forma fácilmente accesible: ←

- a) una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto;
- b) respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas (solicitudes iniciales), por compañía y por orden cronológico;
- c) respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico;
- d) las franjas horarias aún disponibles;
- e) una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.

↓ 793/2004 Letra d) del punto 4 del art. 1

9. La información a que se refiere el apartado 8 deberá facilitarse a más tardar en el momento de celebrarse las conferencias pertinentes sobre programación y, cuando proceda, durante las conferencias y posteriormente. Cuando se le pida, el coordinador facilitará esa información de forma resumida. En su caso, podrá pedir una retribución cuya cuantía corresponda al coste de la prestación de dicha información resumida.

↓ 793/2004 Letra e) del punto 4 del art. 1

10. Cuando existan normas pertinentes y generalmente aceptadas sobre la información de horarios, el facilitador de horarios, el coordinador y las compañías aéreas las aplicarán siempre y cuando sean conformes con la legislación comunitaria.

↓ 793/2004 Punto 5 del art. 1

Artículo 5

Comité de coordinación

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un comité de coordinación. Podrá designarse un mismo comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente.

Las funciones del comité de coordinación serán las siguientes:

- a) hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:
 - i) las posibilidades de aumentar la capacidad del aeropuerto, determinada de conformidad con el artículo 3, o de mejorar su utilización,
 - ii) los parámetros de coordinación que deben determinarse de conformidad con el artículo 6,
 - iii) los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas,
 - iv) las directrices locales para la asignación de franjas horarias o la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los posibles condicionantes medioambientales, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5,
 - v) las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto,
 - vi) los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el artículo 12, apartado 9,
 - vii) todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto;
- b) mediar entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el artículo 14.

2. Los representantes de los Estados miembros y el coordinador asistirán como observadores a las reuniones del comité de coordinación.

3. El comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y el idioma o idiomas utilizados. Todos los miembros del comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5. A petición del coordinador, el comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales sobre la asignación de franjas horarias así como sobre la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del comité.

Artículo 6

Parámetros de coordinación

1. En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir.

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.

2. A los efectos de la determinación de los parámetros a que se hace referencia en el apartado 1, el coordinador definirá los períodos de coordinación pertinentes, siempre que el Estado miembro no los haya establecido, previa consulta al comité de coordinación y de conformidad con la capacidad establecida.

3. Antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de asignación de franjas horarias, el comité de coordinación debatirá detalladamente la determinación de los parámetros y la metodología utilizada, así como cualquier posible cambio al respecto, con vistas a aumentar la capacidad y el número de franjas horarias que pueden asignarse. Se facilitarán todos los documentos pertinentes a las partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 7

Información para el facilitador de horarios y el coordinador

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o en un aeropuerto coordinado presentarán respectivamente al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que éstos les soliciten. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en

el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, el organismo de gestión del aeropuerto proporcionará, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

3. El facilitador de horarios o el coordinador, el organismo de gestión del aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo deberán intercambiar toda la información necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones, incluidos los datos de vuelo y las franjas horarias.

Artículo 8

Procedimiento de asignación de franjas horarias

1. Las series de franjas horarias se asignarán, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 12.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 9 y 11, en el artículo 12, apartado 1 y en el artículo 17, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por una compañía aérea para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados, y
- b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

En tal caso, esa serie de franjas horarias dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios, siempre que dicha compañía aérea lo solicite en el plazo a que se hace referencia en el artículo 7, apartado 1.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes

dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

4. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 12 a las demás compañías aéreas solicitantes sólo se aceptará por razones operativas o bien si la programación de las franjas de las compañías aéreas solicitantes resultase mejorada con respecto a la programación inicialmente solicitada. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

5. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las reglas y directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo mundial o comunitario, así como las directrices locales propuestas por el comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas reglas y directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación comunitaria y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. El Estado miembro en cuestión comunicará esas reglas a la Comisión.

6. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de los motivos a la compañía aérea solicitante y le indicará la franja alternativa más próxima disponible.

7. El coordinador, además de la asignación de franjas horarias prevista para el período de programación, hará lo posible por atender las solicitudes de franjas horarias presentadas con poca antelación para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Con este fin, podrán utilizarse las franjas que, tras la asignación a las compañías solicitantes, queden disponibles en el fondo de reserva mencionado en el artículo 12 y las que se liberen con poco preaviso.

Artículo 9

Movilidad de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:

- a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;
- b) transferirse:
 - i) entre empresas matrices y filiales, y entre filiales de la misma empresa matriz,
 - ii) como parte de la adquisición del control del capital de una compañía aérea,
 - iii) en el caso de una adquisición total o parcial, cuando las franjas estén directamente relacionadas con la compañía aérea adquirida;
- c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.

2. Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

- a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;
- b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 11;
- c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3.

3. Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, letra b) no se podrán transferir tal como se prevé en el apartado 1, letra b) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en el caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.

Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, letra b), incisos ii) y iii) no se podrán transferir a otra ruta tal como se prevé en el apartado 1, letra a) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.

Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, letra b) no podrán intercambiarse según lo previsto en el apartado 1, letra c) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los horarios solicitados inicialmente.

Artículo 10

Exclusión de reclamaciones de indemnización

↓ 793/2004 Punto 5 del art. 1 (adaptado)

El derecho a las series de franjas que se establece en el artículo 8, apartado 2 no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud de la legislación comunitaria, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo.

El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 81 y 82 del Tratado CE o del Reglamento  (CE) n° 139/2004  del Consejo¹². Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

¹² DO L  24 de 29.1.2004, p. 1. 

Artículo 11

Obligaciones de servicio público

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

2. En caso de que más de una compañía aérea comunitaria esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos de licitación establecidos en el artículo 16, apartado 10, artículo 17, apartados 3-7 y artículo 18, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 1008/2008 para la utilización de las franjas horarias mencionadas en el apartado 1  del presente artículo .

↓ 793/2004 Punto 6 del art. 1 (adaptado)

Artículo 12

Fondo de reserva de franjas horarias

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias que no se hayan asignado en aplicación del artículo 8, apartados 2 y 4. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3, apartado 3 pasará al fondo de reserva.

2. La asignación de una serie de franjas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado no le dará derecho a la misma serie de franjas en el siguiente período de programación equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por éste, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

3. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización.

4. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguno de los motivos siguientes:

- a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:
 - i) una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión,
 - ii) el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo,
 - iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;
- b) interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto;
- c) dificultades financieras graves de la compañía aérea comunitaria con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 ;
- d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 11 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 16 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas.

5. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del apartado 4 por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.

La Comisión tomará una decisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 16, apartado 2.

6. Sin perjuicio del artículo 8, apartado 2 del Reglamento ni del artículo 19 apartado 1 del Reglamento (CE) nº 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes tanto con arreglo al artículo 2, letra b), incisos i) y ii) como al artículo 2, letra b) incisos i) y iii).

7. Todo nuevo entrante al que se haya propuesto una serie de franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de la hora solicitada y que no haya aceptado la propuesta perderá la condición de nuevo entrante en el período de programación correspondiente.

8. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, sólo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para mantener la precedencia histórica mencionada en el artículo 8, apartado 2.

Las franjas asignadas a una compañía aérea podrán ser usadas por otra compañía aérea o por otras compañías aéreas que participen en una explotación conjunta, siempre que en el vuelo compartido permanezca el código de identificación de la compañía a la que se hayan asignado las franjas a efectos de coordinación y seguimiento. Una vez finalizada la explotación conjunta, las franjas utilizadas seguirán en posesión de la compañía aérea a la que fueron asignadas inicialmente. Todas las compañías aéreas que participen en la prestación conjunta de un servicio deberán informar en detalle a los coordinadores sobre dicho servicio antes del inicio del mismo.

9. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos entrantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.

↓ 894/2002 Art. 1 (adaptado)

Artículo 13

Derecho continuado a determinadas franjas horarias

A efectos de lo dispuesto en el Artículo 12, apartado 2, los coordinadores aceptarán que las compañías aéreas tengan derecho, durante la temporada de programación del verano de 2010, a las series de franjas horarias que tenían asignadas para la temporada de programación del verano de 2009 de conformidad con el presente Reglamento.

↓ 793/2004 Punto 7 del art. 1 (adaptado)

Artículo 14

Reclamaciones y derecho de recurso

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del artículo 7, apartado 2, de los artículos 8, 9, y 12, así como del artículo 17, apartados 1 a 4 y 6 se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con el Derecho nacional, para proteger a los coordinadores frente a reclamaciones por daños en relación con sus funciones en virtud del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave o dolo.

↓ 95/93 (adaptado)

Artículo 15

↓ 793/2004 Punto 8 del art. 1

Relaciones con terceros países

1. Cuando se considere que, en lo que se refiere a la asignación y utilización de franjas horarias en sus aeropuertos, un país tercero:

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que el presente Reglamento dispensa a las compañías aéreas de aquel país, o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional *de facto*, u
- c) otorga a las compañías aéreas de otros países terceros un trato más favorable que a las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 15, apartado 2, podrá decidir la aplicación de medidas por parte de uno o varios Estados miembros, incluida la suspensión total o parcial de la aplicación del presente Reglamento, con respecto a una o varias compañías aéreas de dicho tercer país, a fin de poner remedio al comportamiento discriminatorio de éste.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre cualquier dificultad importante, *de iure* o *de facto*, que las compañías aéreas comunitarias hayan encontrado para obtener franjas horarias en los aeropuertos de países terceros.

Artículo 16

Procedimiento decisorio

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.
3. El Comité podrá además ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 17

Aplicación

1. Las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico aéreo podrán rechazar el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.
2. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate.
3. El coordinador retirará y pondrá en el fondo de reserva la serie de franjas horarias de una compañía aérea que ésta haya recibido por intercambio de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c) en el caso de que no se hayan utilizado según lo previsto.
4. Las compañías aéreas que de forma repetida e intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de

frangas horarias o bien utilicen las frangas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, causando perjuicio a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo, perderán el derecho mencionado en el artículo 8, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de frangas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso.

5. Los Estados miembros velarán por que puedan aplicarse sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias o medidas equivalentes en los casos en que de forma reiterada e intencionada se lleven a cabo servicios aéreos en horas significativamente diferentes de las frangas horarias asignadas o se utilicen las frangas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación cuando ello cause perjuicios a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 4, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del 80 %, tal y como se define en el artículo 8, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de frangas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 4, si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las frangas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de frangas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

↓ 793/2004 Punto 10 del art. 1 (adaptado)
--

Artículo 18

Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los tres años siguientes al 30 de julio de 2004 Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 8, 9 y 12.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe mencionado en el apartado 1.



Artículo 19

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 95/93.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.

↓ 95/93 (adaptado)

Artículo 20

Entrada en vigor

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]



ANEXO I

Reglamento derogado con la lista de sus modificaciones sucesivas

Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo	(DO L 14 de 22.1.1993, p. 1)
Reglamento (CE) n° 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 142 de 31.5.2002, p. 3)
Reglamento (CE) n° 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 221 de 4.9.2003, p. 1)
Reglamento (CE) n° 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 138 de 30.4.2004, p. 50)
Reglamento (CE) n° 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 167 de 29.6.2009, p. 24)

ANEXO II

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CEE) n° 95/93	Presente Reglamento
Artículos 1 y 2	Artículos 1 y 2
Artículo 3, apartado 1, letra a)	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
Artículo 3, apartado 1, letra b)	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 3, apartados 2 a 7	Artículo 3, apartados 2 a 7
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5, apartado 1, párrafo primero	Artículo 5, apartado 1, párrafo primero
Artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, letra a), primer a séptimo guiones	Artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, letra a), incisos i) a vii)
Artículo 5, apartado 1, letra b)	Artículo 5, apartado 1, letra b)
Artículo 5, apartados 2 y 3	Artículo 5, apartados 2 y 3
Artículos 6 y 7	Artículos 6 y 7
Artículo 8, apartado 1	Artículo 8, apartado 1
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, palabras introductorias	Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, palabras introductorias
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, primer y segundo guiones	Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, letras a) y b)
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 8, apartados 3 a 7	Artículo 8, apartados 3 a 7
Artículo 8bis	Artículo 9
Artículo 8bis, apartado 1	Artículo 9, apartado 1
Artículo 8bis, apartado 2	Artículo 9, apartado 2
Artículo 8bis, apartado 3, letra a)	Artículo 9, apartado 3, párrafo primero
Artículo 8bis, apartado 3, letra b)	Artículo 9, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 8bis, apartado 3, letra c)	Artículo 9, apartado 3, párrafo tercero

Artículo 8 ^{ter} , primera frase	Artículo 10, párrafo primero
Artículo 8 ^{ter} , segunda y tercera frases	Artículo 10, párrafo segundo
Artículo 9	Artículo 11
Artículo 10, apartados 1, 2 y 3	Artículo 12, apartados 1, 2 y 3
Artículo 10, apartado 4, letra a), primer, segundo y tercer guiones	Artículo 12, apartado 4, letra a), incisos i), ii) y iii)
Artículo 10, apartado 4, letras b), c) y d)	Artículo 12, apartado 4, letras b), c) y d)
Artículo 10, apartados 5 a 9	Artículo 12, apartados 5 a 9
Artículo 10 ^{bis}	Artículo 13
Artículo 11	Artículo 14
Artículo 12	Artículo 15
Artículo 13, apartados 1, 2 y 3	Artículo 16, apartados 1, 2 y 3
Artículo 13, apartado 4	—
Artículo 14, apartados 1 a 5	Artículo 17, apartados 1 a 5
Artículo 14, apartado 6, letras a) y b)	Artículo 17, apartado 6, párrafos primero y segundo
Artículo 14 ^{bis}	Artículo 18
—	Artículo 19
Artículo 15	Artículo 20
—	Anexo I
—	Anexo II