

## INFORMACIÓN SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE ASIGNACIÓN, CONTROL Y REVOCACIÓN DE DERECHOS DE TRAFICO DE ACUERDO AL REAL DECRETO 1678/2011

Este documento resume la información que se considera básica relativa a los criterios y condiciones utilizados por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en los procedimientos de asignación, control y revocación de derechos de tráfico que lleva a cabo en aplicación del **Real Decreto 1678/2011 de 18 de noviembre**<sup>1</sup>.

Tanto los criterios como las condiciones enunciadas en este documento responden a un consenso alcanzado con el sector (compañías aéreas y principales asociaciones), a través de un procedimiento de consultas desarrollado durante el segundo semestre de 2014. En aquellos puntos donde el consenso no fue posible, la DGAC ha establecido el criterio teniendo en cuenta la opinión del sector y la salvaguarda de los intereses generales.

### ACCESO A LA INFORMACIÓN

Toda la información relativa a los procedimientos de asignación y revocación de derechos de tráfico que desarrolla la DGAC (incluida esta nota), puede ser consultada en la web de la DGAC<sup>2</sup>.

The screenshot shows the website of the Spanish Ministry of Infrastructure, Transport and Urban Planning (FOMENTO). The page is titled 'CONVENIOS' and features a navigation menu with options like 'El Ministerio', 'Áreas de actividad', 'Planes estratégicos', 'Sala de prensa', 'Información para el ciudadano', and 'Órganos Colegiados'. The main content area is divided into 'AVIACIÓN CIVIL' and 'INFORMACIÓN'. Under 'AVIACIÓN CIVIL', there is a list of topics including 'Organización y funciones', 'Información útil al pasajero', 'Convenios de transporte aéreo', 'Subvenciones para el transporte aéreo', 'Estudios y publicaciones', 'Políticas aeroportuarias', 'Estrategia de navegación aérea', and 'Organismos internacionales'. A central image shows two men shaking hands. Below the image, there is a list of links: 'Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA)', 'Derechos de tráfico' (circled in red), and 'Tarifas internacionales'. The 'INFORMACIÓN' section on the right lists 'Normativa', 'Información de procedimientos', and 'Datos de contacto'. The footer contains various links for 'El Ministerio', 'Sala de prensa', 'Áreas de actividad', 'Planes estratégicos', 'Información para el ciudadano', and 'Órganos Colegiados'. The system tray at the bottom shows the date as 18/05/2015 and the time as 14:39.

<sup>1</sup> <http://www.boe.es/boe/dias/2011/12/15/pdfs/BOE-A-2011-19527.pdf>

<sup>2</sup> [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/CONVENIOS/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/CONVENIOS/)

Se puede también contactar directamente con el **Área de Convenios Internacionales**, Unidad encargada de la tramitación de los procedimientos, a través de los siguientes números y direcciones de contacto:

General:

Email: **convenios.dgac@fomento.es**

Fax: +34 91 597 8643

Derechos de tráfico:

Maite Garrido López: **tgarrido@fomento.es**

+34 91 597 7761

Cuestiones internacionales:

David Benito Astudillo **dbenito@fomento.es**

+34 91 597 8742

## ASIGNACIÓN DE DERECHOS DE TRÁFICO

### • **Ámbito de aplicación**

Los procedimientos de asignación de derechos de tráfico que regula el Real Decreto 1678/2011 **solo se aplican en mercados aéreos (España-terceros países<sup>3</sup>) en los que existan limitaciones.**

**Limitación:** Cualquier restricción al libre ejercicio de derechos de tráfico proveniente del marco jurídico que gobierne las relaciones en materia de transporte aéreo entre España y el otro país en cuestión. La restricción puede hacer referencia al **número total de compañías** que pueden ser designadas para operar en el mercado, o bien a la **capacidad o número máximo de frecuencias semanales** que pueden operar las compañías designadas.

### **IMPORTANTE**

En los mercados en los que **no existe ninguna limitación** las compañías aéreas podrán operar libremente, esto es, sin necesidad de asignación previa, **siempre y cuando cumplan las condiciones de acceso al mercado que establezca el marco jurídico que sea de aplicación.**

Para comenzar la operación la mayoría de los mercados requieren como mínimo:

- a) la **designación formal** de la compañía (trámite que lleva a cabo el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, a instancias de la DGAC.
- b) la autorización previa de las operaciones, trámite que en España se realiza ante la **Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)<sup>1</sup>**.

### • **Acuerdo de Inicio**

El **Acuerdo de Inicio** es la resolución del Director General de Aviación Civil que inicia oficialmente el procedimiento de asignación correspondiente, y establece los parámetros básicos de aplicación al mismo, en particular:

- Derechos de tráfico que son objeto de la asignación
- Periodo temporal en el que han de comenzar las operaciones<sup>4</sup>
- Plazo de presentación de solicitudes: **10 días hábiles<sup>5</sup>** a contar desde la fecha de notificación del acuerdo de inicio, o en su defecto desde la fecha de publicación en la web de la DGAC.

<sup>3</sup> El mercado interior de la Unión Europea, incluyendo los países de la EFTA (Noruega, Suiza, Islandia y Liechtenstein) se encuentra completamente liberalizado para las compañías europeas.

<sup>4</sup> Como norma general este periodo será de **12 meses** a contar desde la fecha de publicación del acuerdo de inicio en la web de la DGAC. En mercados donde la concurrencia sea muy alta el plazo anterior podría reducirse a **9 meses**.

- Condiciones para presentar la solicitud (lugar de presentación, requisitos, etc.).
- Criterios por los que se valorarán los proyectos operativos y se distribuirán las frecuencias, en caso de que los derechos disponibles no sean suficientes para satisfacer todas las demandas.

- **Participación en los procedimientos**

### IMPORTANTE

Toda la documentación necesaria para participar en el procedimiento de asignación estará disponible para descarga en la página web de la DGAC. Dentro de cada procedimiento abierto, en el área derecha de la pantalla, sección “Documentos de la página”, se podrán descargar los documentos relacionados con el procedimiento, entre los cuales se encuentran el propio **acuerdo de inicio**, y el **formulario normalizado de solicitud de participación (FORM.SGTA.CONV.01)**.

**La utilización del formulario es opcional**, no obstante **se recomienda su uso**, puesto que facilita la redacción del proyecto operativo y la normalización de la información necesaria.

En caso de que la solicitud presentada sea incompleta, o que se aprecien errores, se solicitará su **subsanción**, para lo cual la compañía dispondrá de **10 días hábiles** a contar desde el momento en que le sea notificada la necesidad de subsanar. **No se admitirán mejoras al proyecto operativo durante la subsanción.**

Si la compañía no presenta la documentación de subsanción que le haya sido solicitada en el plazo indicado se entenderá la solicitud **desistida**, sin perjuicio de que tal circunstancia deba ser comunicada por escrito al solicitante.

- **Valoración de los proyectos operativos y reparto de los derechos disponibles**

En caso de que los derechos disponibles **no sean suficientes** para cubrir la demanda de todos los interesados, se valorarán los proyectos operativos presentados **siguiendo los criterios que figuran en el ANEXO al Acuerdo de Inicio**.

**Es especialmente importante prestar atención al punto 2 del Anexo, pues se trata del peso o ponderación otorgada a cada uno de los criterios por los que se valorará el proyecto**, los cuales varían de un procedimiento a otro en función de las características del mercado considerado.

En la valoración de los proyectos operativos, los dos aspectos generales más importantes a tener en cuenta son la **COHERENCIA** de los datos presentados, y la **JUSTIFICACION** de todos los supuestos, previsiones o estimaciones que se hayan considerado.

El resultado de la valoración de los proyectos se describirá en un **informe técnico de valoración** que será enviado a los interesados para su consideración. Dicho informe **no contendrá información comercial o sensible de los participantes** en los procedimientos para salvaguardar los intereses de las compañías aéreas. Existe la posibilidad de alegar al informe técnico de valoración.

<sup>5</sup> Se consideran hábiles todos los días de la semana excepto Domingos y Festivos.

Concluida la valoración definitiva de los proyectos, se establecerá el reparto definitivo de los derechos disponibles, **comenzando siempre por la compañía cuyo proyecto obtenga la mayor puntuación absoluta**, siguiendo por la segunda y así sucesivamente.

Se repartirán los derechos siguiendo el orden de prelación mencionado, **hasta que se agoten los derechos disponibles**, razón por la cual algunas compañías podrían no recibir ningún derecho de tráfico en el reparto, por haber agotado los mismos las compañías que obtuvieron mejores puntuaciones en sus proyectos operativos.

- **Posibilidad de alegar**

Las compañías aéreas que concurran a un procedimiento pueden **presentar alegaciones** al mismo en cualquier momento, no obstante hay dos que se consideran especialmente relevantes:

1. Una vez notificado el **informe técnico de valoración** de proyectos y la propuesta inicial de asignación de derechos.
2. Una vez notificado el inicio del **trámite de audiencia**, inmediatamente previo a la redacción de la resolución final de asignación.

Todas las alegaciones presentadas antes o durante el trámite de audiencia, **serán consideradas en el procedimiento, de forma estimatoria o desestimatoria**. En caso de desestimación, la resolución final de asignación de derechos describirá las causas.

- **Fin del procedimiento:**

Mediante resolución del Director General de Aviación Civil se pondrá fin al procedimiento y se resolverá la **asignación definitiva** de los derechos de tráfico. La resolución incluirá las **obligaciones** específicas de las compañías aéreas que hayan resultado beneficiarias de los derechos adjudicados.

**La resolución será publicada en la web de la DGAC, y notificada a cada uno de los interesados.**

Las compañías interesadas podrán **RECURRIR** en alzada la resolución ante la **Secretaría General de Transporte**, en el plazo de **un mes** desde la publicación de la misma.

### **MORATORIA / DEMORA AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES**

Las compañías beneficiarias de un procedimiento de asignación deberán cumplir las obligaciones establecidas en la resolución de asignación, o en su defecto las condiciones de explotación que hayan declarado en su proyecto operativo.

El **Real Decreto 1678/2011** prevé no obstante **dos posibilidades de exención del cumplimiento de tales obligaciones**, en ambos casos supeditadas a la aprobación previa por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

### IMPORTANTE

Como norma general la solicitud de cualquiera de estas dos exenciones deberá ser **previa a la interrupción del servicio**, si éste ya se estuviera operando, y **en todo caso** anterior a la finalización del plazo concedido para el inicio o reanudación de los servicios, si éste ya se encontraba interrumpido.

Excepcionalmente podrán considerarse solicitudes que no cumplan esta condición, si la DGAC estima que con ello no se perjudican intereses legítimos de terceros.

#### A) MORATORIA

- Permite eximir del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones, **a excepción de las relacionadas con el cumplimiento de la legislación y normativa de aplicación**.
- Para su concesión es preciso que concurren **causas de fuerza mayor**.
- La autorización de la moratoria en su caso, establecerá la **obligación u obligaciones exentas** de cumplimiento, y el **plazo de exención**, que en ningún caso podrá ser indefinido o indeterminado.

### CAUSAS DE FUERZA MAYOR

Circunstancias **imprevisibles o muy improbables, ajenas a la voluntad de la compañía** y sobre las que ésta no tiene control, o sobre las que no puede actuar sin incurrir en un perjuicio que no sería razonable imponer a la compañía.

#### B) DEMORA

- Permite eximir exclusivamente de la obligación de **iniciar o reanudar los servicios** en un plazo determinado.
- Exige la concurrencia de **causas justificadas**, no necesariamente de fuerza mayor.
- La autorización de la demora en su caso, establecerá el periodo de exención concedido, que **nunca será superior a 6 meses**.

### IMPORTANTE

El periodo de demora que se conceda en su caso, comenzará a contar desde el último día en que la compañía debiera haber iniciado o reanudado sus servicios, o desde la fecha en que los interrumpió, **no desde la fecha en que se produzca la solicitud**.

## CONTROL DE DERECHOS DE TRÁFICO

El **Real Decreto 1678/2011** establece que la Dirección General de Aviación Civil es la encargada de verificar la **utilización efectiva** de los derechos de tráfico por parte de las compañías aéreas que los tengan asignados, y revocar aquellos derechos que no se estén utilizando de acuerdo a las obligaciones establecidas.

Para el desarrollo de este procedimiento se han establecido los siguientes criterios:

- **Tipología de mercado (a efectos de control)**

### **A. Mercados no limitados**

Son aquellos en los que el marco operativo que los regula no establece limitaciones ni en el número de compañías que pueden operar, ni en el número de frecuencias que se pueden explotar.

En estos mercados el control se limita al previsto en el Artículo 20 del Real Decreto 1678/2011, y no se revocarán derechos a menos que se esté produciendo un claro incumplimiento de la normativa, o existan razones imperiosas de interés general que así lo aconsejen.

### **B. Mercados limitados**

Todos aquellos sujetos a algún tipo de limitación ya sea en el número de compañías que pueden operar, como en el número de frecuencias que puede ejercer cada compañía, con la excepción prevista para el Grupo C.

Estos mercados estarán sometidos al régimen de control general previsto en el Real Decreto 1678/2011 con los criterios de aplicación que se describen en esta nota.

### **C. Mercados limitados, asimilables a no limitados**

A efectos exclusivos de control de derechos, se considerará que un mercado limitado puede “asimilarse” a uno no limitado (Grupo A), si se dan todas y cada una de las siguientes condiciones:

1. Que se pueda designar a una compañía que lo solicite.
2. Que haya un mínimo de **3 frecuencias/semanales disponibles**.
3. Que durante el periodo de control considerado ninguna compañía haya solicitado a la DGAC ser designada, o frecuencias en dicho mercado, de forma que su solicitud no haya podido ser atendida por falta de capacidad o por limitación de designaciones.

Estos mercados están sujetos al régimen de control general (grupo B), pero aplicando un criterio de utilización efectiva menos exigente, tal y como se describe más adelante.

**IMPORTANTE:** Este grupo es **dinámico**, es decir, un país podrá entrar o salir del mismo en función de que se cumplan o no las condiciones indicadas **en el momento en que se realice el control**.

- **Modalidades de control**

- a) **Control ad-hoc o puntual** para regularizar mercados particulares. Se realizará normalmente antes de la apertura de un procedimiento de asignación de frecuencias, o por “denuncia” o “queja” por infrautilización de derechos en dicho mercado, o por el interés de una compañía en entrar en el mercado.
- b) **Control regular (periódico)**, para verificar de forma continuada la utilización efectiva de los derechos de tráfico **en todos los mercados limitados**.

Este control se realizará **1 vez al año**, como norma general y sin que esto implique compromiso alguno por parte de la DGAC, a **finales del mes de enero o comienzos de febrero**, tan pronto como se disponga de los datos completos de las operaciones realizadas durante el año natural completo recién finalizado.

- **Periodo de control**

En ambas modalidades de control el periodo de tiempo sobre el que se verificará la utilización o no de los derechos, abarcará **el año natural completo** (de enero a diciembre) inmediatamente finalizado.

- **Criterios de evaluación del uso efectivo de derechos de tráfico**

Se considerará que una aerolínea **no ha hecho un uso efectivo** de los derechos de tráfico asignados, en el periodo de control considerado, cuando se de una o varias de las siguientes circunstancias (cada circunstancia se evaluará por separado para cada frecuencia asignada, no para el conjunto de frecuencias):

- **No se haya iniciado** la operación en el plazo límite establecido en la **resolución de asignación**, en su defecto en el **acuerdo de inicio**, o en defecto de ambos en el **proyecto operativo** presentado por la compañía.

NOTA: El inicio de las operaciones con posterioridad a la fecha límite establecida **no evitará que el derecho se considere infrautilizado**.

- **No reanudar** servicios previamente interrumpidos en el plazo límite previsto en la **demora o moratoria** por la cual se haya autorizado tal interrupción, siempre y cuando dicha interrupción no esté considerada en la resolución de asignación, o en su defecto en el proyecto operativo, como parte del operativo habitual de la compañía para ese mercado.
- **Interrumpir la operación de los servicios** sin contar con la correspondiente demora o moratoria debidamente autorizadas, con las siguientes consideraciones respecto a lo que se considera interrupción:



- En mercados limitados asimilables a no limitados (Grupo C):

En estos mercados se considerará que **no se ha interrumpido la operación** si se ha ejercido el derecho **al menos en una (1) de las semanas** del periodo de control considerado.

- En el resto de mercados con limitaciones (Grupo B)

**Se considerará que no se ha operado de forma efectiva** si no se ha hecho uso del derecho en **al menos el 65% de las semanas** del periodo de control considerado (aproximadamente 34 semanas al año).

- **Otras causas “excepcionales”** como retirada del AOC y cese de la operación, etc.

#### IMPORTANTE

**No se considerarán infrautilizados** los derechos de tráfico que se hayan utilizado de acuerdo al régimen de utilización previsto en la resolución de asignación, o en su defecto en el proyecto operativo.

**No se revocará ningún derecho** de tráfico hasta que no finalice el plazo establecido en la resolución de asignación (o en su defecto en el acuerdo de inicio) como **límite para iniciar los servicios**. De igual forma no se revocarán los derechos que no se hayan iniciado o que se encuentren interrumpidos, si están dentro del plazo de demora o moratoria concedidos.

## **REVOCACIÓN DE DERECHOS DE TRÁFICO**

**Los derechos de tráfico asignados en mercados limitados que no se hayan utilizado de forma efectiva durante el periodo de control considerado, serán revocados.**

Adicionalmente, en mercados con limitaciones en el número de designaciones, la DGAC podría **sustituir la designación de una compañía**, en caso de que la compañía actualmente designada esté infrautilizando claramente los derechos concedidos, y que su designación esté impidiendo la entrada de otra compañía interesada.

Una vez determinados los derechos de tráfico susceptibles de revocación mediante el procedimiento de control, la DGAC iniciará de oficio el procedimiento de revocación, notificándolo a la compañía afectada. La compañía tendrá un plazo de **diez (10) días hábiles** a partir de la recepción de esta notificación, para presentar las alegaciones o pruebas que considere oportuno.

En virtud de las alegaciones presentadas algunos derechos inicialmente considerados como susceptibles de revocación, podrían no ser revocados finalmente.

**IMPORTANTE: Las alegaciones en ningún caso perjudicarán a la compañía que las presente.**

Concluido el plazo para alegar, el Director General de Aviación Civil revocará definitivamente los derechos de tráfico no utilizados de forma efectiva, mediante **resolución** que será notificada al interesado y que podrá ser recurrida en alzada ante la Secretaría General de Transporte en el plazo de **un mes**.

**IMPORTANTE: La revocación surtirá efecto a partir de la fecha que se fije en la resolución correspondiente.**