



# LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR AÉREO

Autor: Nicolás Casado Rodrigo

5º Derecho y Relaciones Internacionales

Derecho Administrativo

Tutor: Antonio Jesús Alonso Timón

Madrid,

Junio, 2023.

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN:</b> .....	<b>3</b>
<b>1. DEFINICIÓN DE LIBERALISMO ECONÓMICO Y VIRTUDES.</b> .....	<b>3</b>
<b>2. DEFINICIÓN DE REGULACIÓN EN EL SECTOR AÉREO Y SUS LÍMITES.</b> .....	<b>5</b>
2.1.EL EJEMPLO DE ESTUDIO: SERVICIOS DE CONTROL Y ORDENACIÓN AÉREA.	6
<b>CAPÍTULO II. LEGISLACIÓN EUROPEA:</b> .....	<b>7</b>
<b>1. PASOS HACIA LA LIBERALIZACIÓN: NORMATIVA PREVIA AL REGLAMENTO DE CIELO ÚNICO:</b> .....	<b>7</b>
1.1. Artículo 100 del Tratado de Lisboa, efectos concretos en el sector aéreo. ....	10
1.2. Artículo 103 del Tratado de Lisboa, efectos.....	11
1.3. Zona Europea Común de Aviación, implicaciones. ....	13
1.4. Sentencia TJUE 30/04/1986 “Nouvelles frontières” .....	16
1.5. Informes claves que dan paso al Reglamento de Cielo Único .....	16
1.6.Reglamento 550/2004 de proveedores de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo. ....	17
1.7. Reglamento 551/2004 relativo a la regulación del espacio aéreo en el cielo único europeo. ....	19
1.8. Reglamento 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.....	19
1.9. Asentamiento del cielo único: .....	20
<b>2. MERCADO COMÚN EUROPEO:</b> .....	<b>33</b>
2.1. LEGISLACIÓN: ART 100.2 TRATADO DE LISBOA.....	33
2.2. JURISPRUDENCIA: SENTENCIAS CLAVE; TJCE 31/3/1971 SOBRE AT-ERTA, SENTENCIAS TJCE OPEN SKIES, STJUE 2008, IMPORTANCIA DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO.....	34
<b>CAPÍTULO III. CONCLUSIÓN</b> .....	<b>36</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>38</b>
LEGISLACIÓN.....	38
JURISPRUDENCIA.....	39
OBRAS DOCTRINALES.....	39
RECURSOS DE INTERNET.....	40
INFORMES INSTITUCIONALES.....	41

## **CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN:**

En este trabajo de fin de grado se busca realizar un análisis de la liberalización del sector aéreo a nivel europeo mediante el estudio de la normativa más relevante: directivas y reglamentos, así como ciertas sentencias de tribunales europeos que han tenido alto impacto en el tema. Se analizarán los principios y líneas maestras que puedan aparecer en el estudio de la normativa. Se tratarán de encontrar también los efectos que ha tenido cada elemento normativo en el proceso de liberalización. También se analizará cuáles son los principios o líneas maestras que se observen en las diferentes normas, si es que los hay.

En Europa, el sector aéreo es crucial debido a su papel en la integración y el progreso económico de los países miembros. Es fundamental contar con un sistema de transporte aéreo confiable y seguro para mejorar la conexión entre las naciones europeas, lo que promueve el comercio, el turismo y la colaboración entre ellas. Por los volúmenes de facturación, el sector aéreo contribuye de manera significativa al empleo y al crecimiento económico. Al facilitar el acceso a regiones remotas y la movilidad de las personas en toda Europa, el transporte aéreo juega un papel importante en la promoción de la cohesión territorial y social. Para asegurar la seguridad, la eficiencia y el crecimiento sostenible del sector aéreo, tanto para los Estados miembros como para los ciudadanos europeos en su conjunto, es esencial establecer y mantener un marco jurídico sólido y armonizado a nivel europeo.

Por ello, con el análisis de la normativa europea concerniente a este tema, observaremos cuál ha sido la forma predominante de legislación en el ámbito europeo y cuáles han sido los efectos que estas normas han tenido, para así analizar los posibles elementos comunes o transversales existentes en todas ellas.

### **1. DEFINICIÓN DE LIBERALISMO ECONÓMICO Y VIRTUDES.**

El liberalismo económico y político es una escuela de pensamiento que aboga por la libertad individual, la propiedad privada y la libre competencia en los diferentes mercados. Esta corriente se caracteriza por su defensa del libre mercado como motor de la economía y su oposición a la intervención estatal en la actividad económica. El liberalismo económico comienza con la suposición de que los mercados pueden autorregularse a través de la oferta y la demanda, y que los precios son el mecanismo natural para la asignación eficiente de recursos.

En este sentido, los defensores de esta corriente económica y regulatoria abogan por minimizar la intervención del Estado en la economía, limitándose a garantizar el cumplimiento de los contratos y proteger la propiedad privada. El liberalismo económico tiene una serie de ventajas que son especialmente relevantes para la situación regulatoria en la industria aeronáutica europea (Cuartas, 1988). Uno de los principales beneficios del liberalismo económico es que fomenta o incrementa de manera directa la innovación y la competencia. Sin barreras de entrada, cualquier empresa puede entrar al mercado y competir con los actores ya existentes. Esto obliga a las empresas a mejorar sus productos y servicios para mantenerse en dicho mercado, lo que puede conducir a una mejor calidad y mejores precios para los consumidores. Otra ventaja del liberalismo económico es que promueve una asignación de recursos más eficiente que otros sistemas económicos. Debido a que la economía está libre de intervención estatal, los precios están alineados con la oferta y la demanda, lo que permite que los recursos se dirijan a las industrias más productivas. Esto puede conducir a mayores ganancias y más creación de empleo (von Hayek, 1978).

El liberalismo económico también promueve la libertad individual a la hora de elegir. En un mercado libre, los consumidores son libres de elegir qué bienes y servicios comprar, y los productores son libres de decidir qué producir y a qué precio. Esto permite a las personas desarrollar su creatividad y espíritu emprendedor, lo que conduce a una sociedad más próspera y evolucionada que si se usasen otro tipo de sistemas con mayor regulación. Finalmente, el liberalismo económico promueve la propiedad privada como un derecho fundamental del individuo. Garantizar la protección de los activos privados puede fomentar la inversión y el ahorro, contribuyendo a un mayor crecimiento económico. (Berrones, 1995). En el sector de la aviación, la aplicación del liberalismo económico puede ser particularmente relevante en términos de liberalización de rutas y eliminación de barreras de entrada. La liberalización de rutas podría permitir a las aerolíneas competir en igualdad de condiciones y fomentar la innovación y la eficiencia en este ámbito. Por otro lado, la eliminación de las barreras de entrada podría estimular el surgimiento de nuevas empresas y nuevos modelos de negocios, lo que conduciría a mejoras en la calidad, mayor diversidad en la oferta y mayor variedad en las opciones tarifarias para el consumidor final.

En pocas palabras, el liberalismo económico es una escuela de pensamiento que defiende la libertad individual, la propiedad privada y la libre competencia en el campo económico. Esta tendencia puede ser de particular relevancia para el sector de la aviación, ya que puede promover la innovación, la competencia y la eficiencia en la asignación de recursos

al tiempo que garantiza la protección de la propiedad y las libertades privadas. Sin embargo, es importante enfatizar que el liberalismo económico no es una ideología completa y exclusiva, tiene ciertas carencias. Uno de los principales problemas del liberalismo económico es que puede crear desigualdades sociales. Al permitir que los mercados se autorregulen, algunos grupos de la sociedad pueden sufrir cierta dificultad para acceder a ciertos servicios mientras que otros se benefician (Cuartas,1988). Por ejemplo, en el sector de la aviación, la liberalización de rutas y la eliminación de barreras de entrada podrían beneficiar a las aerolíneas más grandes que tienen más recursos para competir en un solo escenario.

Otro problema del liberalismo económico es que puede crear externalidades negativas. Dado que no existe una intervención estatal, o si existe, en el liberalismo más puro es mínima, en la economía, las empresas pueden actuar de manera irresponsable y dañar el medio ambiente y la sociedad. En el sector de la aviación, esto puede venir en forma de emisiones contaminantes o ruido excesivo en áreas cercanas a los aeropuertos (Berrones, 1995). En conclusión, el liberalismo económico es una corriente útil para la regulación de la industria aeronáutica española, ya que puede promover la innovación, la competencia y la eficiencia en la asignación de recursos. Sin embargo, es importante tener en cuenta sus limitaciones y encontrar un equilibrio entre la libertad económica y la protección de los intereses sociales y ambientales. En este sentido, la regulación de la aviación debe buscar un equilibrio entre la liberalización de las rutas y la eliminación de las barreras de entrada, por un lado, y la protección de los derechos de los consumidores y la reducción de las barreras comerciales, por el otro.

## 2. DEFINICIÓN DE REGULACIÓN EN EL SECTOR AÉREO Y SUS LÍMITES.

Centrándonos en el sector aéreo, el principal objetivo de la regulación en la industria aeronáutica europea es crear un marco que permita garantizar la seguridad, eficacia y calidad del servicio de transporte aéreo. Esta regulación se lleva a cabo a través de una variedad de métodos, incluyendo el desarrollo de normas y reglamentos técnicos que especifican los requisitos y estándares que deben cumplir los operadores del sector, la supervisión y control de la actividad aérea por parte de las autoridades correspondientes, el fomento de la competencia en el mercado y la protección de los derechos de los consumidores (Caballero, 2011).

En este sentido, es fundamental enfatizar que la regulación en la industria de la aviación debe tener límites definidos para evitar una participación gubernamental demasiado intervencionista que pueda impedir la expansión y el desarrollo del mercado. Por tanto, la regulación debe tender a lograr un equilibrio entre la protección de los intereses de los

consumidores, el fomento de la competencia y la minimización de externalidades nocivas, como el ruido excesivo o las emisiones contaminantes. La regulación también debe ser lo suficientemente adaptable para permitir la entrada de nuevos jugadores y la innovación de la industria, lo que fomentará la competencia y elevará el nivel de los servicios prestados. De esta forma, se podrá asegurar un adecuado equilibrio entre la defensa de los intereses sociales y la viabilidad económica de la industria aeronáutica española (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

Otro principio que debe regir la regulación relativa al sector aéreo es la seguridad. Esta ha sido siempre una máxima que ha primado ante cualquier otra en el mundo de la aviación. En el aire cualquier error por menor que pueda parecer puede tener potencialmente, por el medio en el que se opera y la limitada capacidad de actuación del ser humano en el mismo, consecuencias fatales para multitud de individuos. Es por esto que pese a ser una corriente altamente positiva la liberal no puede dejarse que se convierta en una especie de anarquismo cuyo resultado final sea la pérdida de vidas humanas (Campa-Planas & Kalemba, 2017).

## 2.1.EL EJEMPLO DE ESTUDIO: SERVICIOS DE CONTROL Y ORDENACIÓN AÉREA.

El servicio de control del tráfico aéreo, en adelante ATC por sus siglas en inglés (*Air Traffic Control*) es un elemento de vital importancia en el sector aéreo. Su cometido es la ordenación en el espacio de las diferentes aeronaves que forman parte de una región del cielo concreta, dicha ordenación debe realizarse manteniendo separaciones mínimas tanto en el plano horizontal como en el plano vertical (Rakas, Niu, Tom, & Santiago, 2014).

Desarrollando el sistema de control aéreo podríamos diferenciar entre dos áreas, por un lado, los servicios de ordenación de aeronaves y por otro, los servicios de información tanto meteorológica como aeronáutica. La parte de ordenación aérea no puede ser objeto de una desregulación normativa pues el principio de seguridad debe primar ante todo y la entrada de múltiples actores en el sistema llevaría a una descoordinación que implicaría hasta “casi cinco minutos por vuelo” (Tribunal de Cuentas Europeo, 2017) de retraso según el Informe sobre Cielo Único Europeo del Grupo de Expertos de Alto Nivel encargado por la Comisión.

Para garantizar el correcto funcionamiento de este servicio, en el informe sobre Cielo Único Europeo del Grupo de Expertos de Alto Nivel encargado por la Comisaria Europea Loyola de Palacio, se llevan a cabo las siguientes recomendaciones. Para garantizar el principio de prestación de servicios, el sistema para poder acceder a prestar dichas actividades será la

autorización tras la comprobación que se cumplen las condiciones necesarias, es decir se publica un pliego, se comprueba que el proveedor cumpla con lo que se exige en dicho documento y si es así se le autoriza a llevar a cabo su tarea. El fin último de este sistema es “establecer objetivos de calidad del servicio” (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

Como se indicaba con anterioridad, en la prestación de servicios de separación y ordenación del tráfico aéreo con el fin de preservar la seguridad solo puede haber un proveedor. Esta situación de, entre comillas, monopolio, puede llevar a que se cree un abuso con los precios. por lo tanto, es de máxima relevancia que el legislador controle este aspecto. También es necesario, según el Grupo de Expertos de Alto Nivel, que se creen estándares tangibles y cuantificables a nivel europeo a la hora de evaluar la calidad de los servicios que prestan los proveedores de servicios ATC. (Tribunal de Cuentas Europeo, 2017) El informe también destaca la relevancia de controlar los márgenes de beneficios que tienen los actores del mercado, así como crear un sistema de incentivos que muevan a las empresas a aumentar la capacidad de gestión que ofrecen, todo con el fin de que sea más seguro y beneficioso para el consumidor final que en este caso es el viajero aéreo.

Finalmente, la última conclusión sobre el servicio de control del tráfico aéreo que sacamos tras leer el informe del Grupo de Expertos de Alto Nivel es la necesidad de cooperación entre proveedores. La cooperación entre operadores se puede articular de varias maneras, por un lado existe la opción de crear sociedades con participación de todos los operadores para que se interactúe a nivel internacional y no solo en el plano regional, también se puede fomentar la cooperación entre actores con la mera acción legislativa mediante reglamentos y directivas europeas que “fuercen” esa necesaria cooperación y en el mismo plano, en el legislativo, se recomienda que se actualice o renueve el convenio que regula Eurocontrol que es “la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, creada en 1963, es una organización intergubernamental civil y militar que cuenta actualmente con 41 Estados Miembros de toda Europa. (más Israel y Marruecos) y que da apoyo a la Aviación” (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2023).

## **CAPÍTULO II. LEGISLACIÓN EUROPEA:**

### **1. PASOS HACIA LA LIBERALIZACIÓN: NORMATIVA PREVIA AL REGLAMENTO DE CIELO ÚNICO:**

La liberalización que vino con los Reglamentos de Cielo Único estuvo precedida por tres paquetes normativos:

El Reglamento (EEC) No 2408/92 del Consejo, que entró en vigor el 1 de noviembre de 1992, fue el primer conjunto de regulaciones que liberalizó el transporte aéreo en la Unión Europea. Este Reglamento marcó un hito en el Derecho de la Unión en la promoción de la libre competencia y la integración del mercado de servicios aéreos (Comunidad Económica Europea, 1992).

El Reglamento (EEC) No 2408/92 estableció la idea de "libertades del aire" en la Unión Europea, permitiendo a las aerolíneas operar servicios aéreos en los Estados miembros de la Unión sin restricciones injustificadas. Estas libertades aéreas se clasifican en cuatro grupos:

La primera "libertad del aire" es el derecho de las aerolíneas de la Unión Europea a operar servicios aéreos entre dos Estados miembros sin extenderse a un tercer Estado.

La segunda "libertad aérea" permite a las aerolíneas de la Unión Europea viajar desde un Estado miembro a otro y luego a un tercer Estado miembro.

La tercera "libertad del aire" permite a las aerolíneas de la Unión Europea operar servicios aéreos desde un tercer Estado hacia un Estado miembro desde un país no perteneciente a la Unión Europea.

La cuarta "libertad del aire" permite a las aerolíneas de la Unión Europea operar servicios aéreos entre dos Estados miembros con aeronaves matriculadas en otro Estado miembro.

También se podría añadir la quinta libertad aérea que consiste en desembarcar en el territorio de un estado mercancías y pasajeros de un tercer estado (Menéndez Menéndez & Estaún Diez de Villegas, 2005).

En lo que respecta al segundo paquete, encontramos el Reglamento (EEC) No 2408/92, que también establece reglas para otorgar derechos de tráfico aéreo y licencias de explotación a las aerolíneas de la Unión Europea. Estas disposiciones mejoraron la transparencia en el proceso de concesión de derechos de tráfico aéreo y promovieron una competencia justa y no discriminatoria entre las aerolíneas.

Además, el Reglamento (EEC) No. 2408/92 permitió a las aerolíneas de la Unión Europea establecer bases operativas en otros Estados miembros y operar servicios aéreos dentro de dichos Estados sin restricciones legales injustificadas. Esto ayudó a establecer un mercado de

servicios aéreos único en la Unión Europea y mejoró las posibilidades de elección de trayectos para los pasajeros, esto es un resultado similar al que tuvo el primer paquete, se puede observar que al final los objetivos que persiguen estos reglamentos son casi los mismos en lo que respecta a los pasajeros. Para nosotros la importancia de este reglamento no radica en su vigencia o no, pues se encuentra derogado, sino que su relevancia viene porque sentó las bases claras para el sector aéreo de hoy en día.

El Reglamento (EC) No 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo estableció la liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea el 1 de enero de 2009. El Reglamento estableció un marco legal más amplio y actualizado para la operación de servicios aéreos dentro de la Unión Europea, lo que fue un hito en la evolución de la política de transporte aéreo europea.

El Reglamento (EC) No 1008/2008 reguló y liberalizó el transporte aéreo en la Unión Europea de diferentes maneras: En primer lugar, se centró en la propiedad y el control de las aerolíneas de la Unión Europea, estableciendo requisitos claros para garantizar que las aerolíneas de la Unión Europea sean propiedad y controladas por entidades o Estados miembros de la Unión, destaca en este aspecto el artículo 4 f) que reza lo siguiente:

“Condiciones para la concesión de una licencia de explotación. La autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro concederá licencias de explotación a empresas a condición de que: más del 50 % de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo (ya sea directo, a través de una o varias empresas intermediarias), recaigan en los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte;” (Comisión Europea, 2008).

Así mismo, el Reglamento (EC) No 1008/2008 estableció normas para la autorización y establecimiento de aerolíneas. Los requisitos para obtener una licencia de explotación, que es necesaria para operar servicios aéreos en la Unión Europea, están establecidos en estas disposiciones y en tercer lugar se establecieron estándares para que las licencias puedan ser revocadas o suspendidas en caso de incumplimiento de las normas pertinentes.

El Reglamento (EC) No 1008/2008 estableció también normas para que las tarifas sean transparentes y no discriminatorias. Las aerolíneas deben proporcionar a los pasajeros información clara y precisa sobre las tarifas aplicables, incluidas las consideraciones adicionales que puedan afectar el precio final del billete. Además, las prácticas comerciales desleales y engañosas en la fijación de precios están prohibidas.

El Reglamento (EC) No 1008/2008 también protegió de más maneras a los pasajeros en el transporte aéreo. Estableció reglas para el equipaje y la asistencia a los pasajeros con movilidad reducida, así como para la denegación de embarque, la cancelación y el retraso de los vuelos. Estas disposiciones tienen como objetivo mejorar el servicio del transporte aéreo y garantizar un nivel adecuado de protección para los viajeros.

El Reglamento (EC) No 1008/2008 estableció un marco para que las autoridades nacionales de aviación civil de los Estados miembros trabajen juntas. Además, le dio a la Comisión Europea el poder de vigilar y supervisar el cumplimiento del Reglamento y tomar medidas correctivas en caso de que el mismo se infringiera (Comisión Europea, 2008).

#### 1.1. Artículo 100 del Tratado de Lisboa, efectos concretos en el sector aéreo.

El sector aéreo y sus operadores han sido muy afectados por el artículo 100 del Tratado de Lisboa de 2007. Tanto es así que es la base sobre la que se sustenta el primer paquete de liberalización del que hablábamos antes. Este artículo versa sobre “la ejecución de la política de transportes en la Comunidad y el establecimiento de la libre circulación de servicios” (Ruiz Ojeda, y otros, 2010) Este documento proporciona la base legal para que la Unión Europea (UE) tome medidas en el ámbito de la aviación civil para garantizar un alto nivel de seguridad y protección en la aviación.

La armonización de las normas y regulaciones en el sector aéreo ha sido uno de los principales efectos del artículo 100. La Unión Europea ha establecido un marco legal común en áreas como la seguridad de vuelo, la seguridad de la aviación, la protección de los pasajeros y la gestión del tráfico aéreo. Esto ha ayudado a los Estados miembros a resolver sus diferencias legales y a mejorar el entorno de la industria de la aviación.

El artículo 100 ha llevado a la implementación de normas uniformes en áreas como la certificación de aeronaves, los procedimientos de mantenimiento, las licencias de pilotos y las operaciones aéreas en lo que respecta a la seguridad de vuelo. Al establecer estándares comunes y asegurarse de que todas las partes involucradas cumplan con las mismas normas, estas regulaciones han mejorado la seguridad en toda la UE.

Este artículo también ha mejorado la protección de los pasajeros. La Unión Europea ha legislado sobre los derechos y compensaciones de los pasajeros en casos de cancelaciones, retrasos, denegaciones de embarque y daños en el equipaje. Estas medidas han fortalecido la posición de los pasajeros y han dado a los operadores aéreos un marco claro de derechos.

La gestión del tráfico aéreo es otro factor importante. La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) fue establecida por el artículo 100 para asegurar la seguridad y protección de la aviación civil en toda la Unión Europea. La AESA juega un papel importante en la coordinación de las reglas y la supervisión de la aplicación de las leyes entre los Estados miembros (Garrido, 2017)

El artículo 100 además, ha afectado a varios aspectos del sector aéreo además de los mencionados anteriormente. Ha promovido la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros en temas como la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías en la aviación, la gestión de crisis y la prevención de delitos. Por otro lado, ha evitado prácticas proteccionistas y anticompetitivas para promover una competencia justa y libre en el mercado de la aviación.

Es crucial destacar que el mencionado artículo ha beneficiado tanto a los pasajeros como a los operadores aéreos. Los operadores pueden planificar sus operaciones e invertir en nuevas tecnologías con un marco legal claro y predecible, destaca la importancia de la seguridad jurídica pues las inversiones en esta área son siempre costosas. Los pasajeros, por otro lado, obtienen un nivel más alto de seguridad y protección de sus derechos como consumidores.

Por lo tanto, tras el sucinto análisis realizado en los párrafos superiores, podemos afirmar con seguridad que el artículo 100 del Tratado de Lisboa de 2007 ha tenido un gran impacto en el sector aéreo y sus operadores. Ha permitido la armonización de normas y regulaciones, mejorando así la seguridad de los vuelos, protegiendo los derechos de los pasajeros y fomentando una competencia justa en el mercado. Estos resultados, conseguidos gracias a las bases que sienta el artículo 100 del Tratado de Lisboa han mejorado cualitativamente la seguridad y eficacia de la aviación civil en la Unión Europea (Garrido, 2017).

## 1.2. Artículo 103 del Tratado de Lisboa, efectos.

El artículo 103 del Tratado de Lisboa, artículo 83 si hablamos del Tratado de Roma, trata la cuestión de las reglas de competencia y el principio de subsidiariedad. En el ámbito jurídico de la Unión Europea (UE), el artículo 103 del Tratado de Lisboa de 2007 contiene una disposición importante. Este artículo se enfoca en el principio de subsidiariedad y busca establecer normas para su aplicación dentro de las competencias de la UE (Mangas, 2012).

En primer lugar, si hablamos de los principios fundamentales de la Unión Europea, uno de ellos es el principio de subsidiariedad, que se establece en el artículo 103 del Tratado de Lisboa. Según este principio, la UE solo debe intervenir en los ámbitos en los que su intervención a nivel europeo sea más efectiva que su intervención a nivel nacional o regional. En resumen, la Unión Europea debe reconocer y respetar la autonomía y la competencia de los Estados miembros en los temas que pueden ser mejor abordados a nivel nacional o regional (Mangas, 2012).

Además, el artículo 103 establece los estándares que deben tenerse en cuenta al aplicar el principio de subsidiariedad. Estos criterios incluyen la necesidad de acciones a nivel de la UE para lograr los objetivos del Tratado, la capacidad de los Estados miembros para lograr los mismos objetivos a nivel nacional o regional y una ventaja adicional de acciones a nivel de la UE en comparación con acciones a nivel nacional o regional.

Es importante considerar la forma en que el artículo 103 del Tratado de Lisboa ha tenido un impacto en el sector aéreo y sus operadores.

En primer lugar, la regulación y armonización de normas en el sector aéreo ha sido afectada por el principio de subsidiariedad. La Unión Europea ha creado un marco legal común en áreas como la seguridad de los vuelos, la protección de los pasajeros y la gestión del tráfico aéreo. Sin embargo, se respeta el principio de subsidiariedad y se permite a los Estados miembros legislar y regular en consecuencia en aquellos aspectos en los que los Estados miembros tienen competencias exclusivas y la acción a nivel nacional es más efectiva.

En segundo lugar, la gobernanza y la toma de decisiones en el sector aéreo han sido influenciadas por el principio de subsidiariedad (Ruiz Ojeda, y otros, 2010). Este principio requiere que las decisiones se tomen en el nivel adecuado, es decir, en el nivel que sea más eficiente y cercano a los problemas que se quieren resolver. En este sentido, se ha fomentado una mayor participación de los Estados miembros y su influencia en la toma de decisiones en el sector aéreo se ha fortalecido.

El principio de subsidiariedad también ha afectado la supervisión y el control de la aplicación de normas en el sector aéreo. La UE supervisa a sus miembros a través de organizaciones como la Comisión Europea. No obstante, en los lugares donde se considera que la acción a nivel nacional es más efectiva, se respeta la competencia de los Estados miembros para llevar a cabo esta supervisión.

En general tras el análisis podemos afirmar que, el artículo 103 del Tratado de Lisboa ha ayudado a equilibrar la acción de la UE y la autonomía de los Estados miembros en el ámbito de la industria aérea. Ha permitido que la UE tome medidas en áreas donde la acción a nivel nacional o regional sería insuficiente, y ha respetado la competencia de los Estados miembros en temas que pueden ser abordados mejor a nivel nacional.

Así mismo para finalizar el apartado podemos constatar que, al establecer el principio de subsidiariedad como uno de los pilares fundamentales de la UE, el artículo 103 del Tratado de Lisboa ha tenido un impacto significativo en el sector aéreo y sus operadores. Ha tenido un impacto en la regulación, toma de decisiones, supervisión y control del sector aéreo, siempre tratando de equilibrar la acción de la UE con la competencia de los Estados miembros.

### 1.3. Zona Europea Común de Aviación, implicaciones.

La Zona Europea Común de Aviación, en adelante ZECA, es una iniciativa de integración aérea que tiene como objetivo crear un espacio único para la aviación civil en toda Europa. La liberalización del transporte aéreo en Europa es el objetivo principal de este hito en el proceso de integración europea. La ZECA tiene como objetivo fomentar la competencia en el sector de la aviación y establecer un marco legal y regulatorio unificado.

La formación de la ZECA a lo largo de su historia se remonta a los primeros pasos hacia la integración europea en la década de 1950. En los años 80 y 90, los acuerdos bilaterales entre los países europeos para la liberalización del transporte aéreo dieron forma a la idea de un mercado común de la aviación. No obstante, estos acuerdos entre dos países generaron un sistema fragmentado e ineficaz (Barrena Medina, 2011).

La Comisión Europea propuso la creación de la ZECA en el año 2005. Los Estados miembros de la Unión Europea (UE) respaldaron esta propuesta, que se basó en el principio de la libertad de establecimiento y prestación de servicios en el ámbito de la aviación. El propósito era establecer un sistema legal unificado que permitiera la completa integración de los mercados aéreos de los países participantes.

La ZECA está compuesta por todos los países miembros de la Unión Europea, algunos países del Espacio Económico Europeo y Suiza. Esto abarca a los 27 países que forman parte de la Unión Europea, así como Islandia, Noruega, Liechtenstein y Suiza. Es importante destacar que ciertos aspectos de la ZECA también están involucrados por Estados no miembros de la UE, como Croacia.

Esta iniciativa se basa en la legislación de la Unión Europea. El Reglamento (CE) n.1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo establece estándares comunes para la explotación de servicios aéreos en la UE y sirve como base legal para la ZECA. Este reglamento establece las bases para la liberalización del transporte aéreo y aborda temas como los derechos de los pasajeros, las condiciones de competencia y el acceso al mercado.

Los siguientes artículos del Reglamento (CE) n. 1008/2008 son los que tras un estudio y análisis pormenorizado consideramos como más relevantes:

El Artículo 3 establece el principio de libertad de establecimiento, que permite a las aerolíneas establecerse libremente en cualquier Estado miembro y realizar vuelos sin restricciones dentro de la UE.

El artículo 4 establece el principio de la libertad de prestación de servicios, que permite a las aerolíneas ofrecer servicios aéreos sin restricciones dentro de la UE.

El artículo 5 establece el principio de acceso al mercado, que establece que las aerolíneas de la UE deben tener acceso a rutas y aeropuertos dentro de la UE en igualdad de condiciones.

El artículo 6: aborda temas relacionados con la competencia, como la promoción de la competencia honesta en el sector de la aviación y la prevención de prácticas anticompetitivas.

El artículo 7 establece los derechos de los pasajeros, como el derecho a asistencia en caso de cancelación o retraso del vuelo, compensación por denegación de embarque y transporte alternativo en caso de cancelación (Comisión Europea, 2008).

En resumen, la ZECA es una iniciativa de integración aérea que tiene como objetivo crear un espacio único para la aviación civil en Europa. La formación de esta organización se remonta a los años 80 y 90, e incluye a los Estados miembros de la UE, así como a algunos países del Espacio Económico Europeo y Suiza. El Reglamento (CE) número 1008/2008, que establece normas comunes para la explotación de servicios aéreos en toda la Unión Europea y aborda temas importantes como los derechos de los pasajeros, la competencia y el acceso al mercado, sirve como base legal para la ZECA.

Si nos centramos en las implicaciones que la ZECA ha tenido en el sector aéreo encontramos las siguientes. Desde su lanzamiento, ha tenido un impacto significativo en el

sector aéreo europeo. La liberalización del transporte aéreo ha tenido muchas ventajas para las aerolíneas, los pasajeros y la economía en general (Raya, 2021).

El aumento de la competencia en el mercado de la aviación es uno de los efectos más destacados. La ZECA ha permitido a las aerolíneas operar en varias rutas a lo largo de Europa, lo que ha aumentado la cantidad de vuelos disponibles y ha aumentado la competencia entre las empresas aéreas. Esto ha llevado a tarifas más competitivas y opciones de viaje más diversas para los pasajeros, y las aerolíneas han mejorado su servicio al cliente.

La ZECA también ha apoyado la expansión y el crecimiento de las aerolíneas de bajo coste. Las oportunidades creadas por la misma para ofrecer vuelos a precios más bajos han beneficiado a estas aerolíneas, lo que ha permitido que un mayor número de ciudadanos puedan volar. Como resultado, el tráfico de pasajeros ha aumentado significativamente en toda Europa (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

Esta iniciativa también ha promovido la conectividad y la integración regional. Ha facilitado las conexiones entre diferentes regiones de Europa al eliminar las restricciones y barreras nacionales en la aviación, promoviendo el turismo, el comercio y la cooperación económica. El número de vuelos ha aumentado a ciudades y regiones que antes eran menos accesibles, lo que ha impulsado la llegada de turistas y la actividad económica en general.

La mejora en los derechos y protecciones de los pasajeros es otro impacto significativo de la ZECA. Los pasajeros tienen derechos específicos establecidos en el Reglamento (CE) n. 1008/2008, que establece las normas de la ZECA. Estos incluyen el derecho a asistencia en caso de cancelación o retraso del vuelo, la compensación por denegación de embarque y un transporte alternativo en caso de cancelación. Estas medidas han establecido estándares comunes en toda la Unión Europea y han mejorado la protección de los pasajeros.

En términos económicos, la creación de la ZECA ha impulsado el desarrollo y la competencia en el sector aéreo europeo. Tanto directa como indirectamente, la industria de la aviación ha impulsado el crecimiento laboral en la industria aeronáutica (Rodríguez, s.f.) y el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Además, el aumento del tráfico de pasajeros causado por la implantación de este proyecto ha beneficiado también a otras industrias y sectores relacionados, como el turismo, la hostelería y el comercio.

En conclusión, podemos afirmar con rotundidad que la ZECA ha tenido un impacto significativo y ventajoso en el sector aéreo europeo. Ha mejorado la conectividad y la

integración regional, protegido los derechos de los pasajeros, fomentado la competencia e impulsado la economía en general. La ZECA ha desempeñado un papel importante en la formación de un mercado aéreo europeo unificado, así como en el impulso del crecimiento y el progreso de la aviación en Europa.

#### 1.4. Sentencia TJUE 30/04/1986 “Nouvelles frontières”

Dentro de los pasos previos al Reglamento de Cielo Único encontramos una sentencia clave que alineó la posición del TJUE en cuanto a la cuestión de la aplicación del TUE al transporte aéreo a efectos del establecimiento del mercado interior. En este sentido, se dio un claro enfrentamiento entre el Consejo y la Comisión, dándose dos posturas diferentes entre ambos en relación con la materia.

Por un lado, el Consejo tenía en cuenta que el ámbito del transporte era único, por lo que, de acuerdo con los artículos 90 a 100 del Tratado de Lisboa, solo la aprobación de reglamentos por parte del Consejo podría permitir la aplicación de las normas de competencia en el sector del transporte, especialmente en el ámbito aéreo. (Ruiz Ojeda, y otros, 2010). Por otro lado, la Comisión, que propugnaba el principio de universalidad del TUE y por tanto concluía que el transporte aéreo estaba sujeto al régimen de competencia, liberalización y apertura de mercados de manera inequívoca.

Gracias a la sentencia *Nouvelles Frontières*, el TJUE alineó su postura con la de la Comisión. El contexto que rodea a esta sentencia se basa en las múltiples demandas a varias agencias de viajes por vender billetes con arreglo a tarifas más bajas que las que establecía el IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) y de forma no homologada por el gobierno francés. Por ello, el Tribunal de Police de París planteaba varias cuestiones ante el TJUE. Este, en la mencionada sentencia, declaró que las normas sobre competencia y mercado interior son efectivamente aplicables al transporte aéreo, alineándose así con las directrices de la Comisión (TJCE, 1986).

La importancia de esta sentencia radica en que se declara la aplicabilidad de normas europeas en general sobre la competencia en concreto en el sector aéreo (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

#### 1.5. Informes claves que dan paso al Reglamento de Cielo Único

Cuatro fueron los Reglamentos que, el 10 de marzo de 2004, el Consejo de la Unión Europea y el Parlamento Europeo dictaron, como parte clave para la consolidación del proceso de Cielo Único Europeo que estamos analizando. Tienen numeración relativa: 549, 550, 551 y 552, pero en este trabajo se procederán a analizar los dos más importantes: 550 y 551 (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

Como una breve introducción a los mismos, el Reglamento 549/2004 es el conocido como Reglamento Marco y establece cuáles van a ser esos objetivos generales para el Cielo Único Europeo. Podríamos resumir los mismos de la siguiente manera: “reforzar las actuales normas de seguridad y de eficacia global del tránsito aéreo general en Europa, mejorar al máximo la capacidad para responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y reducir al mínimo los retrasos” (Ruiz Ojeda, y otros, 2010) Además, entre otras cosas, establece los procedimientos para su implementación, describe las funciones de los órganos encargados de gestionar el mismo y analiza las disposiciones a adoptar para un seguimiento regular del proceso de adaptación.

En los Reglamentos 550 y 551, como se analizarán a continuación, se observan las Provisiones de Servicios y la Regulación del espacio aéreo con el objetivo de establecer marcos comunes en la Unión, tanto para aplicar estándares comunes en la prestación de servicios para la navegación aérea en la UE, como para desarrollar procedimientos comunes para el diseño, planificación y gestión del tráfico aéreo.

Por último, el Reglamento 552, que recibió el nombre de Reglamento de Interoperabilidad, tuvo como único fin el de procurar la compatibilidad de interconexión de los sistemas, componentes y procedimientos asociados de la Red Europea de Gestión de Tráfico Aéreo, para asegurar la introducción de nuevas tecnologías y conceptos operativos, cuestión, que ciertamente debe ser desarrollada, a falta de un uso más preciso de la tecnología que nos rodea en el sector aéreo (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

1.6.Reglamento 550/2004 de proveedores de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo.

Como hemos apuntado en el apartado anterior, este Reglamento establecía unas reglas para la certificación de los proveedores de servicios y para que los certificados emitidos por las Autoridades Nacionales de Supervisión sean válidos en el resto de los Estados Miembros de la

Unión Europea. En concreto, este Reglamento cobra especial importancia puesto que establece las normas y requisitos para los proveedores de servicios de transporte aéreo en la Comunidad Europea.

Con él, se garantizan los derechos de los pasajeros y se promueve la competencia justa en el mercado de aviación. Recordemos que este es uno de los requisitos principales del Cielo Único Europeo (Ruiz Ojeda, y otros, 2010) por lo que podemos considerar que la introducción de este Reglamento fue fundamental para la posterior creación del Cielo Único Europeo.

Los objetivos del Reglamento pueden resumirse de la siguiente manera:

- 1) Las Libertades en el tráfico aéreo en la Unión Europea, permitiendo la libre circulación entre las aerolíneas entre dichos Estados Miembros.
- 2) Los derechos de los pasajeros en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de vuelos. Entre estos artículos se encontrarían las prestaciones de asistencia, de compensación o de reembolso, así como el derecho a recibir información precisa.
- 3) Regula información y el derecho a la transparencia de todos los pasajeros. Estas se deben centrar en las condiciones del contrato de transporte aéreo, las tarifas o los derechos de los pasajeros.
- 4) Asegurar la competencia leal, con el claro objetivo de promover una competencia justa en el sector aéreo, evitando prácticas anticompetitivas y abusos de posición dominante.

En concreto, con respecto a los proveedores de servicios aéreos, se establece que los Estados Miembros designarán al proveedor en exclusiva para cada sector de espacio aéreo. En el artículo 6 del mencionado Reglamento, se detallan las normas específicas que regulan estas prestaciones de servicios, estableciendo los requisitos de: competencia e idoneidad técnica y operativa, sistemas y procesos de gestión de calidad o responsabilidad y cobertura de seguros, entre otros (Parlamento y Consejo Europeo , 2004).

En resumen, podemos llegar a las siguientes conclusiones, este Reglamento ha resultado de gran utilidad para garantizar los derechos de los pasajeros, mejorar la calidad en el servicio aéreo y estimular la competencia justa en el mercado de la aviación europea (Corres, s.f.). Además, ha conseguido dar una mayor protección y establecer unos mejores estándares para la industria aérea europea.

### 1.7. Reglamento 551/2004 relativo a la regulación del espacio aéreo en el cielo único europeo.

Por otro lado, el Reglamento 551, que tiene como objetivo el desarrollar procedimientos comunes para el diseño, planificación y gestión del tráfico aéreo. Algo destacable de este Reglamento y que ha servido de impulso para la creación y configuración del Cielo Único Europeo es la propuesta que realiza de la configuración de un espacio aéreo superior. Con él, se maximizarían la capacidad, la seguridad y el uso flexible de dicho espacio aéreo en su conjunto, otro de los objetivos que la Comisión ha calificado de importantes en cuanto a la regulación administrativa del espacio aéreo se refiere (Corres, s.f.).

Estos reglamentos, como hemos visto, han fomentado la colaboración y coordinación entre proveedores de servicios, buscando armonizar y optimizar la gestión y el control del espacio aéreo implementando bloques funcionales del mismo. Como grandes resultados, podemos observar la reducción de los retrasos, la mejora en la puntualidad de los vuelos y la minimización del impacto en el medioambiente. Todo esto se ha hecho necesario después de la creciente demanda en vuelos de los últimos tiempos y la consecuente necesidad de garantizar la seguridad de los mismos.

Destaca dentro de este reglamento el artículo 2 que permite que se reorganicen los espacios aéreos con el fin de respetar peticiones o requisitos que pudiesen formular los estados “Las desviaciones con respecto al nivel de división que se justifiquen en función de las exigencias operativas podrán decidirse de acuerdo con los Estados miembros afectados” (Parlamento Europeo y Consejo, 2004) Esta reserva puede deberse a situaciones en las que las fuerzas armadas de los estados necesiten hacer uso con libertad del espacio aéreo al completo (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

### 1.8. Reglamento 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

El Reglamento (CE) no 552/2004 es una normativa de la Unión Europea que establece estándares para la interoperabilidad en la gestión del tránsito aéreo en toda Europa. Fue adoptado para aumentar la eficiencia y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo al facilitar la coordinación y el intercambio de información entre los diferentes actores involucrados.

reglamento establece las condiciones necesarias para garantizar que los sistemas de gestión del tránsito aéreo funcionen entre sí, lo que implica que los sistemas técnicos, las redes de comunicación y los procedimientos operativos sean compatibles y puedan colaborar de manera segura y eficiente. La promoción de la interoperabilidad tiene como objetivo mejorar la capacidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo y optimizar el flujo de tráfico aéreo en todo el continente europeo (Parlamento Europeo y Consejo, 2004).

Como hemos hecho en anteriores apartados se analiza el reglamento y seleccionamos algunos de los artículos más relevantes para el tema que nos ocupa. Estos son:

- Artículo 3: Establece los principios y objetivos generales de la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.
- Artículo 4: Define los requisitos de los sistemas de gestión del tránsito aéreo, como coordinación, seguridad de la información, eficiencia y adaptabilidad.
- Artículo 5: Se ocupa de la coordinación entre los proveedores de servicios de navegación aérea, la interoperabilidad de los sistemas de comunicación y la armonización de los procedimientos operativos.
- Artículo 7: establece la responsabilidad de los Estados miembros de la UE para asegurarse de que el Reglamento de interoperabilidad sea aplicado de manera efectiva.

Los principales destinatarios del Reglamento (CE) n. 552/2004 son los Estados miembros de la Unión Europea y los proveedores de servicios de navegación aérea que operan dentro de sus territorios. Además, puede afectar a los operadores de aeronaves, las autoridades nacionales de aviación y otros participantes en la gestión del tránsito aéreo en Europa.

El resultado que arroja el análisis de este reglamento es que el objetivo del Reglamento de interoperabilidad es mejorar la seguridad y la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo en Europa al establecer estándares comunes y promover la coordinación y la interoperabilidad entre los diversos actores y sistemas. Esto podría mejorar el uso del espacio aéreo, la gestión del tráfico, los retrasos y la seguridad operativa de las operaciones aéreas. En nuestra opinión esto se ajusta en gran medida a los objetivos que persigue el resto de la materia normativa en el área.

#### 1.9. Asentamiento del cielo único:

El asentamiento del cielo único europeo se basa en los siguientes pilares que se analizarán sucintamente a continuación: Proveedores de servicios certificados, clasificación del espacio aéreo, uso del espacio aéreo, homogenización de licencias, homogenización de tasas y el sistema SESAR.

### *1.9.1. Proveedores certificados*

Las Autoridades Nacionales de Supervisión son las encargadas de certificar a los proveedores de servicios de navegación aérea de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento 2096/2005 de la Comisión Europea.

El Reglamento 2096/2005 de la Comisión Europea, que regula la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea, es un componente importante del marco legal de la Unión Europea que busca liberalizar el sector aéreo. Esta norma, que fue aprobada el 20 de diciembre de 2005, regula la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar la seguridad y la eficiencia de la gestión del tráfico aéreo en el espacio aéreo europeo (Comisión Europea, 2005).

El reglamento fomenta la participación de múltiples proveedores de servicios de navegación aérea en lo que considera que es un mercado competitivo y abierto basándose en los principios fundamentales de la libre competencia y la no discriminación. Para lograr este objetivo, se establecieron normas y estándares que los proveedores deben cumplir para poder ser certificados por las autoridades competentes (Corres, s.f.).

Comencemos con el análisis de la norma. En primer lugar, el reglamento establece las normas generales que deben cumplir los proveedores de servicios de navegación aérea para obtener la certificación. Estos requisitos incluyen la capacidad técnica y financiera del proveedor, su solvencia, la competencia y la capacitación de su personal, y la implementación de sistemas de gestión de calidad y seguridad. Se requiere que los proveedores tomen medidas a nivel técnico para asegurar la interoperabilidad de los servicios de navegación aérea a nivel europeo, es clave que sean compatibles con el funcionamiento de Eurocontrol, con el fin de garantizar la eficiencia y coherencia en la gestión del tráfico aéreo.

El reglamento también establece las formas en que los proveedores de servicios de navegación aérea deben ser certificados. Estos procesos incluyen la solicitud de certificación

del proveedor, la evaluación por parte de la Autoridad Nacional de Supervisión y, si es necesario, la emisión de la certificación correspondiente. Además, el reglamento requiere que los proveedores certificados se sometan a auditorías regulares para garantizar que se cumplan continuamente los requisitos establecidos.

Es importante destacar que este es el reglamento que establece un marco de supervisión y control para los proveedores de servicios de navegación aérea certificados. Es importante también destacar que según el Reglamento 2096/2005 es responsabilidad de las Autoridades Nacionales de Supervisión llevar a cabo inspecciones y auditorías regulares para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos y la calidad de los servicios prestados. El reglamento también establece sanciones y medidas correctivas para que los proveedores certificados cumplan con sus obligaciones (Corres, s.f.).

Por último, pero no menos importante, podemos concluir que el Reglamento 2096/2005 de la Comisión Europea sobre la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea juega un papel importante en el proceso de liberalización del sector aéreo de la Unión Europea. El reglamento fomenta la competencia, la seguridad y la eficiencia en la gestión del tráfico aéreo estableciendo requisitos y procedimientos de certificación, todos ellos elementos esenciales en un mercado liberalizado. Además, supervisa y controla a los proveedores certificados para mantener altos estándares de calidad en la prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo europeo.

### *1.9.2. Clasificación del espacio aéreo*

En lo que respecta a la clasificación del espacio aéreo y el acceso de vuelos que sigan las Visual Flight Rules VFR por sus siglas en inglés, por encima del nivel de vuelo (Flight Level) 195, usando terminología aeronáutica, la legislación aplicable es el Reglamento 730/2006 de la Comisión Europea del 11 de marzo (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

La Comisión Europea ha buscado fomentar la competencia y la eficiencia en el sector aéreo europeo mediante la liberalización del sector. Garantizar un acceso adecuado al espacio aéreo y establecer reglas claras y justas para los vuelos que se realizan de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual (VFR) es un componente fundamental de esta liberalización. El Reglamento 730/2006 de la Comisión Europea jugó un papel importante en establecer normas para la clasificación del espacio aéreo y el acceso de los vuelos VFR en este contexto.

Para comprender completamente el alcance y la relevancia del Reglamento 730/2006, es necesario examinar el marco legal y los antecedentes que lo llevaron a ser aprobado. Desde la década de 1980, cuando se tomaron las primeras medidas para fomentar la competencia y eliminar las barreras a la entrada en el mercado de la aviación, la liberalización del sector aéreo europeo ha sido un objetivo central. La Comisión Europea adoptó varias directivas y reglamentos como resultado de estos intentos (Comisión Europea, 2006).

El Reglamento 730/2006 fue creado para garantizar un acceso justo y equitativo para los vuelos VFR y establecer una clasificación clara y coherente del espacio aéreo europeo. La creación de categorías de espacio aéreo, la asignación de responsabilidades a las autoridades nacionales y la coordinación de actividades entre los Estados miembros ayudan a lograr estos objetivos.

En lo relativo a la clasificación del espacio aéreo es la siguiente:

El Reglamento 730/2006 clasifica el espacio aéreo en función de las operaciones y las necesidades de seguridad. El espacio aéreo de clase A, B, C, D, E, F y G se clasifica en varias categorías, cada una con sus propias características y limitaciones. Esta clasificación ayuda a optimizar la capacidad de las diversas áreas del espacio aéreo y a administrar el tráfico aéreo de manera más efectiva.

El tráfico de clase A se encuentra en áreas de alta densidad de tráfico y se reserva para el tráfico controlado por instrumentos. La clase A tiene una mayor densidad de tráfico controlado por instrumentos que la clase B. Las clases C y D están diseñadas para el tráfico controlado por instrumentos y visuales, pero tienen diferentes niveles de restricciones y comunicación. A diferencia de las clases A, B, C y D, la clase E es para el tráfico controlado por instrumentos, pero con menor densidad y restricciones. La clase F y la clase G están destinadas al tráfico no controlado, donde suelen operar los vuelos VFR.

Garantizar el acceso adecuado a los vuelos VFR, que son aquellos realizados de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual, es uno de los elementos más cruciales del Reglamento 730/2006. Las aeronaves que operan en condiciones de visibilidad adecuadas están sujetas a estas reglas y no están sujetas a los mismos requisitos de control de tráfico que los vuelos realizados de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos.

El reglamento establece las condiciones y procedimientos para permitir que los vuelos VFR ingresen al espacio aéreo designado y garantiza la seguridad de todas las aeronaves

involucradas. Para garantizar una coordinación adecuada con las autoridades de tráfico aéreo, se deben cumplir con requisitos específicos de comunicación y notificación. Además, para mantener la seguridad y evitar conflictos con el tráfico IFR, se establecen restricciones y limitaciones en ciertos sectores del espacio aéreo.

Para que el Reglamento 730/2006 sea efectivo, los Estados miembros de la Unión Europea deben trabajar juntos y colaborar de manera estrecha. Es responsabilidad de las autoridades nacionales supervisar y hacer cumplir las disposiciones del reglamento dentro de sus respectivos espacios aéreos. Además, se establece un marco de cooperación transfronteriza para mejorar el acceso y la gestión del tráfico aéreo en áreas adyacentes (Rodríguez, s.f.).

Es fundamental que los Estados miembros trabajen juntos para asegurar una aplicación uniforme del reglamento y evitar la división del espacio aéreo europeo. Para garantizar la armonización de las decisiones y la resolución de posibles conflictos, se establecen procedimientos de consulta y notificación entre las autoridades nacionales. La cooperación entre países mejora la operativa y la seguridad del tráfico aéreo en toda Europa.

La liberalización del sector aéreo y la aplicación del Reglamento 730/2006 han tenido un gran impacto en la industria aérea europea. La apertura del mercado ha aumentado la competencia entre las aerolíneas y ha reducido los precios de los vuelos para los clientes. La clasificación clara del espacio aéreo ha mejorado la gestión del tráfico aéreo y la asignación de recursos.

Sin embargo, también ha habido dificultades para aplicar el reglamento. Garantizar la seguridad operacional en un entorno de mayor tráfico aéreo es uno de los desafíos clave. Las autoridades nacionales y los operadores deben coordinarse y comunicarse bien para evitar incidentes y accidentes. Además, el aumento en el número de vuelos ha generado problemas ambientales como el ruido y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Para asegurar una liberalización exitosa y sostenible del sector aéreo en Europa, es esencial abordar estos desafíos en curso. Se debe impulsar la adopción de tecnologías y prácticas más sostenibles en la aviación, así como fortalecer los mecanismos de supervisión y cumplimiento.

La liberalización del sector aéreo europeo ha sido impulsada por el Reglamento 730/2006 de la Comisión sobre Clasificación del Espacio Aéreo y el Acceso de los Vuelos Efectuados de Acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual. El reglamento ha aumentado la

competencia y mejorado la gestión del tráfico aéreo al establecer una clasificación clara del espacio aéreo y garantizar un acceso adecuado a los vuelos VFR (Mangas, 2012).

Sin embargo, es importante reconocer que para que el reglamento se lleve a cabo de manera efectiva, los Estados miembros y la industria de la aviación deben trabajar juntos. Para asegurar una liberalización sostenible y equilibrada del sector aéreo en Europa, se deben abordar los desafíos en curso, como la seguridad operacional y las preocupaciones ambientales.

Finalmente podemos añadir que, el Reglamento 730/2006 es un avance significativo hacia una economía aérea más abierta y competitiva en Europa, también de manera directa incide en la seguridad de los vuelos internacionales dentro de Europa incrementando la misma a unos niveles excelentes, sobre todo en lo relativo al uso de niveles de vuelo y requisitos instrumentales para operar en ellos.

### *1.9.3. Uso del espacio aéreo*

El Reglamento 2150/2005 de la Comisión Europea, que fue aprobado el 23 de diciembre de ese año, es un hito en la liberalización del sector aéreo al establecer pautas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo en toda Europa. La Unión Europea ha establecido esta regulación con el objetivo de fomentar la eficiencia y la competitividad en el sector del transporte aéreo, con el fin de lograr una gestión más efectiva y adaptable del espacio aéreo.

La creciente necesidad de servicios de transporte aéreo en Europa ha llevado a la necesidad de una utilización del espacio aéreo más eficiente y óptima. La liberalización del sector ha aumentado significativamente el número de operaciones aéreas, lo que requiere una gestión más precisa del espacio aéreo para evitar retrasos y congestiones. El Reglamento 2150/2005 es una herramienta clave en este sentido, ya que establece principios fundamentales que los Estados miembros deben seguir al diseñar e implementar sus planes y programas de gestión del espacio aéreo. La flexibilidad operativa, la compatibilidad técnica, la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros y el uso de tecnologías avanzadas de gestión del tráfico aéreo son algunos de estos principios.

Para empezar, la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros son fundamentales para una gestión efectiva del espacio aéreo. Para evitar conflictos y maximizar la capacidad disponible, el Reglamento 2150/2005 establece un marco para la planificación estratégica y la coordinación entre los Estados miembros en términos de gestión del espacio

aéreo. A través de la colaboración, se fomenta el intercambio de información relevante y se fomenta la adopción de enfoques comunes para la gestión del espacio aéreo. La coordinación entre los Estados miembros permite una distribución más justa y eficiente de las rutas aéreas, lo que reduce los tiempos de espera y optimiza la capacidad disponible (Comisión Europea, 2005).

En segundo lugar, el Reglamento 2150/2005 establece las reglas para la gestión del espacio aéreo y la asignación de capacidades con el fin de garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo. La planificación estratégica de las rutas y la asignación de capacidades según la demanda del tráfico aéreo son parte de la gestión adecuada del espacio aéreo. En este sentido, el reglamento establece un marco claro para la planificación y coordinación de la gestión del espacio aéreo, asegurando que los Estados miembros trabajen en conjunto para evitar disputas y maximizar la capacidad disponible. Un principio fundamental promovido por el reglamento es la utilización flexible del espacio aéreo, que permite la adaptación rápida de la configuración y asignación de rutas en función de las necesidades y demandas del tráfico aéreo.

En tercer lugar, el reglamento establece los procedimientos y requisitos para la coordinación de las modificaciones en el espacio aéreo, lo que permite a todas las partes interesadas participar de manera transparente. Los puntos de vista y preocupaciones de los operadores aéreos y los proveedores de servicios de navegación aérea son cruciales para garantizar una gestión efectiva y eficiente del espacio aéreo. El reglamento brinda a todas las partes interesadas una oportunidad de consultar y notificar previamente sobre las modificaciones propuestas en el espacio aéreo. Además, se establecen plazos claros para la toma de decisiones y la implementación de las modificaciones, lo que evita retrasos y garantiza una gestión del espacio aéreo eficiente y oportuna.

En cuarto lugar, el Reglamento 2150/2005 aborda el tema de la armonización y la interoperabilidad de los sistemas de gestión del tráfico aéreo. Los proveedores de servicios de navegación aérea deben trabajar juntos y coordinarse en la gestión del espacio aéreo. Se han establecido normas técnicas y procedimientos comunes para la gestión del espacio aéreo para garantizar la compatibilidad y el intercambio eficiente de información. Esto fomenta la adopción de tecnologías avanzadas de gestión del tráfico aéreo y facilita la interoperabilidad de los sistemas utilizados por los Estados miembros. El uso de sistemas basados en tierra (ATC)

y sistemas basados en satélites (ATM) mejora la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo al aumentar la precisión y la capacidad de gestión (Comisión Europea, 2005).

Por último, pero no menos importante, el Reglamento 2150/2005 de la Comisión Europea juega un papel clave sentando las normas de la liberalización del sector aéreo europeo y en la promoción de una gestión eficiente y flexible del espacio aéreo. La cooperación, la coordinación y la compatibilidad entre los Estados miembros en la gestión del espacio aéreo están garantizadas por este reglamento. Además, fomenta la transparencia en la toma de decisiones y la interoperabilidad de los sistemas de gestión del tráfico aéreo. Finalmente, el Reglamento 2150/2005 ayuda a mejorar la productividad, la seguridad y la competitividad del transporte aéreo en Europa, garantizando una gestión adecuada del espacio aéreo en un contexto de creciente demanda y expansión del sector.

#### *1.9.4. Homogenización de las licencias de los controladores aéreos.*

La Directiva 2006/23/CE del Parlamento y del Consejo Europeos, aprobada el 5 de abril de 2006, marcó un hito en la liberalización y regulación del sector aéreo de la Unión Europea (UE). Para garantizar la seguridad y la calidad de los servicios de control de tráfico aéreo en toda la UE, esta directiva aborda específicamente el tema de las licencias de controlador aéreo.

La Directiva 2006/23/CE tiene como objetivo principal establecer estándares uniformes para la expedición, renovación, suspensión y revocación de licencias de controlador aéreo en toda la Unión Europea. Esto se logra mediante la creación de normas comunes en términos de los conocimientos, habilidades y aptitudes físicas y mentales necesarios para desempeñarse como controlador aéreo.

La directiva establece primero los requisitos básicos para obtener licencias de controlador aéreo. Estos requisitos incluyen recibir una formación teórica y práctica adecuada, así como superar exámenes y evaluaciones regulares. Además, se establecen estándares estrictos de aptitud médica y psicológica para los controladores aéreos para garantizar que estén en el mejor estado físico y mental para desempeñar sus responsabilidades cruciales en la seguridad del tráfico aéreo.

En segundo lugar, la Directiva 2006/23/CE proporciona instrucciones claras sobre cómo renovar las licencias de controlador aéreo, destaca el artículo 10.1 de la Directiva

“Artículo 10: Condiciones para la concesión de la autorización 1. Los regímenes de autorización deberán basarse en criterios que delimiten el ejercicio de la facultad de apreciación de las autoridades competentes con el fin de que dicha facultad no se ejerza de forma arbitraria.” (Parlamento Europeo y Consejo, 2006) Los Estados miembros de la UE deben garantizar que los controladores aéreos cumplan con los requisitos de recertificación regulares, que incluyen formación continua, exámenes y evaluaciones. Esto ayuda a los controladores aéreos a mantenerse al día con los desarrollos tecnológicos, las modificaciones normativas y los procedimientos operativos que son relevantes para su trabajo.

La directiva aborda la suspensión y revocación de las licencias de controlador aéreo, además de los requisitos de expedición y renovación. Se aplican estas medidas disciplinarias en caso de incumplimiento grave de los estándares de seguridad, competencia o aptitud física y mental. La directiva protege los derechos y garantías de los controladores aéreos estableciendo procedimientos justos y transparentes para llevar a cabo investigaciones, audiencias y decisiones disciplinarias.

La Directiva 2006/23/CE también establece un marco para el reconocimiento mutuo de las licencias de controlador aéreo emitidas por los Estados miembros de la UE. Esto significa que un controlador aéreo con una licencia válida en un Estado miembro tiene el derecho de trabajar como controlador aéreo en cualquier otro Estado miembro sin tener que pasar por un proceso adicional de reconocimiento. Esto permite que los controladores aéreos se muevan dentro de la UE y promueve la colaboración y cooperación entre los Estados miembros en cuanto a la seguridad y el control del tráfico aéreo.

Por último, pero no menos importante, la Directiva 2006/23/CE del Parlamento y del Consejo Europeos ayuda a liberalizar el sector aéreo de la UE al establecer un marco legal unificado para la licencia de controlador aéreo (Parlamento Europeo y Consejo, 2006).

Como conclusión de este apartado podemos afirmar que esta directiva mejora la seguridad y la eficiencia del tráfico aéreo en toda la Unión Europea al exigir a los controladores aéreos conocimientos, competencia y aptitud física y mental.

#### *1.9.5. Homogenización de tasas*

El Reglamento 1794/2006 de la Comisión Europea, emitido el 6 de diciembre de 2006 posteriormente modificado por el Reglamento (UE) n° 923/2012 del SERA, de 26 de septiembre de 2012, establece un sistema de tarificación común para los servicios de

navegación aérea en toda la Unión Europea. El objetivo principal de este reglamento es establecer un marco legal unificado para la fijación de tarifas y la distribución equitativa de los costos relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo europeo. El objetivo de este apartado es examinar en profundidad los elementos principales y las consecuencias de ese reglamento.

Los principios establecidos en el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sirven como base para el Reglamento 1794/2006, que busca establecer un mercado único de servicios de transporte aéreo y establecer políticas comunes en el ámbito de la aviación civil. El objetivo del reglamento es mejorar la seguridad y la eficacia de la gestión del tráfico aéreo en Europa al garantizar la eficiencia, la transparencia y la equidad en la prestación de servicios de navegación aérea.

El Reglamento 1794/2006 se aplica a todos los proveedores y usuarios de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo de la Unión Europea. Esto incluye a las empresas que brindan servicios de tránsito aéreo, comunicación, vigilancia e información aeronáutica. El reglamento también se aplica a todas las aeronaves que operan en el espacio aéreo europeo, sin importar su nacionalidad o registro.

El reglamento establece un marco legal común para la tarificación de los servicios de navegación aérea en toda la Unión Europea para garantizar que las políticas tarifarias sean uniformes en todos los Estados miembros.

Ahora se analizarán los principios de la tarificación:

Los principios fundamentales para la tarificación de los servicios de navegación aérea, como la recuperación de costos, la no discriminación, la proporcionalidad y la transparencia, se establecen en el reglamento. La tarificación se basa en el principio de "el que usa, paga", lo que significa que los usuarios de los servicios de navegación aérea reciben los costos en función de lo bien que los utilizan.

La metodología de tarificación utiliza unidades estándar como tiempo de vuelo, distancia recorrida y peso de la aeronave. Además, se consideran otros factores, como la complejidad de la ruta, la densidad del tráfico aéreo y los costos operativos asociados con la prestación de servicios. Esto garantiza que las tarifas reflejen de manera precisa y justa los gastos reales incurridos por los proveedores de servicios de navegación aérea.

Según el Reglamento 1794/2006, los proveedores de servicios de navegación aérea deben recuperar todos los gastos sin obtener ganancias excesivas. Esto evita imponer cargas injustas a los usuarios de los servicios y garantiza que los proveedores sigan siendo rentables.

Se establece una estructura tarifaria clara y transparente para reducir los costos. Las tarifas basadas en el uso directo de los servicios y las tarifas basadas en el uso indirecto son las dos categorías principales de tarifas. Las tarifas basadas en el uso directo se aplican a ciertas actividades, como la vigilancia, la comunicación y el control del tránsito aéreo. Estas tarifas se calculan utilizando varios factores, incluido el tiempo de uso de los servicios, la distancia recorrida y el peso de la aeronave.

Sin embargo, las tarifas basadas en el uso indirecto, como las tasas de ruta y las tasas de aproximación, se aplican proporcionalmente a las características de la ruta y la complejidad del espacio aéreo utilizado. Estas tarifas permiten reflejar los costos de los servicios en áreas y momentos específicos del vuelo.

Para garantizar el cumplimiento de las disposiciones tarifarias, el reglamento establece un marco de supervisión y control. Se establecen requisitos de informe y auditoría para los proveedores de servicios de navegación aérea, quienes deben proporcionar información precisa y clara sobre sus costos y tarifas. Esto garantiza la rendición de cuentas y la verificación de que las tarifas se aplican correctamente.

Además, se establecen procedimientos para la revisión y resolución de disputas en caso de desacuerdos entre los proveedores y los usuarios de los servicios. Estos mecanismos de resolución de disputas garantizan que cualquier desacuerdo sobre la tarificación se resuelva de manera equitativa y justa (Comisión Europea, 2006).

El Reglamento 1794/2006 de la Comisión Europea es una herramienta normativa crucial para establecer una tarifa uniforme para los servicios de navegación aérea en toda la Unión Europea. Este reglamento fomenta la eficiencia, la equidad y la transparencia en la prestación de servicios mediante principios claros y metodología adecuada, lo que contribuye a la seguridad y eficacia del sistema de gestión del tráfico aéreo en Europa.

Este reglamento promueve el uso eficiente del espacio aéreo y fomenta el crecimiento sostenible de la industria de la aviación en la Unión Europea al distribuir costos equitativos entre los usuarios de los servicios de navegación aérea.

### *1.9.6.Sistema SESAR*

El sistema o proyecto SESAR, Single European Sky ATM Research por sus siglas en inglés, es una respuesta de la Comisión Europea a los desafíos que enfrenta la aviación en términos de capacidad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad, más concretamente “SESAR es el pilar tecnológico de la política del Cielo Único Europeo de la UE y un facilitador clave de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea” (Sánchez, 2022, p. 61).

SESAR se lanzó en 2004 para abordar la congestión del espacio aéreo, los retrasos en los vuelos, el aumento del tráfico aéreo y los efectos ambientales asociados. El objetivo principal es crear e implementar un sistema de gestión del tráfico aéreo más eficiente, seguro y sostenible en Europa mediante la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías, ideas operativas y regulaciones.

La fuerte colaboración entre la industria de la aviación, los proveedores de servicios de navegación aérea, las aerolíneas, los fabricantes de equipos, las agencias gubernamentales y la comunidad académica es lo que sustenta el proyecto SESAR. Trabajan juntos para encontrar y resolver los principales problemas del sistema de gestión del tráfico aéreo, crear soluciones novedosas y fomentar su adopción e implementación.

La adopción de un enfoque basado en el rendimiento es una de las bases del proyecto SESAR. Esto implica establecer metas claras para la eficiencia, la capacidad, la seguridad y el medio ambiente, y luego desarrollar soluciones que de manera efectiva satisfagan estas metas. Esta perspectiva fomenta la mejora y la innovación en el sistema de gestión del tráfico aéreo, lo que permite un enfoque más centrado en los resultados y una mayor optimización de los recursos disponibles (Sánchez, 2022).

SESAR se ha centrado en la tecnología para mejorar la navegación, la comunicación, la vigilancia y el control del tráfico aéreo. Esto incluye el uso de sistemas de navegación basados en satélites, que brindan navegación más precisa y confiable, como el Sistema de Navegación por Satélite Europeo Galileo. Además, se ha trabajado en tecnologías de comunicación avanzadas, como el enlace de datos digitales, que permiten que los actores del sistema de gestión del tráfico aéreo se comuniquen más rápido y de manera más eficiente.

El sistema SESAR ha fomentado la adopción de enfoques basados en la demanda para la gestión de trayectorias, que incluyen la optimización de rutas de vuelo en tiempo real para

reducir los retrasos y maximizar la capacidad del espacio aéreo. Esto se logra mediante el uso de conceptos operativos y soluciones tecnológicas que permiten una coordinación más estrecha entre los diversos actores del sistema, como aerolíneas, controladores de tráfico aéreo y proveedores de servicios de navegación aérea.

El proyecto SESAR también ha incluido la implementación de tecnologías de vigilancia y control. Esto incluye el uso de tecnologías como ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) y AMAN (Arrival Manager) para una vigilancia más precisa y en tiempo real de los aviones y una mejor gestión de los flujos de tráfico durante las fases de aproximación y aterrizaje. Estas tecnologías mejoran la toma de decisiones y la gestión segura y más eficiente del tráfico aéreo.

SESAR ha enfocado su atención no solo en los avances tecnológicos, sino también en los aspectos operativos y regulatorios. Para garantizar la interoperabilidad y la eficiencia del sistema de gestión del tráfico aéreo, ha promovido la armonización de normativas y procedimientos operativos en toda Europa. Esto requiere una colaboración estrecha entre las autoridades nacionales, los proveedores de servicios de navegación aérea y otros actores importantes para establecer un marco común que facilite una gestión segura y eficiente del tráfico aéreo en toda Europa.

El proyecto SESAR ha logrado importantes avances y resultados positivos a lo largo de los años. Numerosos proyectos de investigación y desarrollo en colaboración con la industria y los organismos reguladores se han llevado a cabo para probar y validar nuevas tecnologías y conceptos operativos. Estos proyectos han mejorado significativamente la capacidad, la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de gestión del tráfico aéreo.

El impacto del plan SESAR va más allá de Europa. El sistema de gestión del tráfico aéreo ha mejorado en todo el mundo gracias a la experiencia adquirida y las soluciones creadas.

En conclusión, el proyecto SESAR es un esfuerzo ambicioso y colaborativo para modernizar y armonizar el sistema de gestión del tráfico aéreo en Europa. SESAR ha demostrado su capacidad para abordar los desafíos clave y lograr mejoras significativas en términos de eficiencia, capacidad, seguridad y sostenibilidad del sistema de gestión del tráfico aéreo mediante la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías, conceptos operativos y marcos regulatorios.

## 2. MERCADO COMÚN EUROPEO:

Comenzaremos dando una breve definición de lo que consideramos el mercado común europeo. Es un concepto fundamental del derecho de la Unión Europea, también conocido como mercado único europeo, que establece un marco jurídico y económico para la libre circulación de bienes, servicios, personas y capitales entre los Estados miembros de la UE (Mangas, 2012).

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) lo regula principalmente. El mercado común se basa en la libre circulación de bienes, servicios, personas y capitales. Los artículos 26 a 62 del TFUE contienen una descripción detallada de estos principios.

Además de los Tratados de la UE, la legislación secundaria, que incluye las leyes, reglamentos y decisiones tomadas por las instituciones de la UE, también ayuda a regular el mercado común. Por ejemplo, los instrumentos legales relevantes para el funcionamiento del mercado común incluyen la Directiva de Servicios, la Directiva de Reconocimiento de Cualificaciones Profesionales y el Reglamento de libre circulación de mercancías.

El objetivo principal de la regulación del mercado común es eliminar las barreras comerciales y fomentar la integración económica entre los países miembros de la UE, lo que permite a las empresas competir libremente y acceder a nuevos mercados. A su vez, tiene como objetivo proteger los derechos de los consumidores y fomentar un marco jurídico coherente en cuanto a normas técnicas y estándares.

### 2.1. LEGISLACIÓN: ART 100.2 TRATADO DE LISBOA

El artículo 100.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea tiene como objetivo armonizar las condiciones técnicas y administrativas en el ámbito de la aviación civil. El objetivo principal de estas disposiciones es fomentar un mercado único en el transporte aéreo europeo y asegurar un alto nivel de seguridad y eficiencia (Mangas, 2012).

Primero, el artículo establece que la competencia legislativa exclusiva para establecer normas del tipo que sean en el ámbito de la aviación civil (también en el ferrocarril carreteras y transporte marítimo o fluvial, pero por el tema que nos atañe en este proyecto nos centraremos en el transporte aéreo) recae en el Parlamento Europeo y en el consejo “previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.” (Unión Europea, 2010.) Esto significa que la Unión Europea tiene la capacidad de tomar medidas legales y reglamentarias

que sean vinculantes para los Estados miembros en lo que respecta a la seguridad, operabilidad y explotación de las operaciones aéreas. El objetivo es, como viene siendo una constante en toda la legislación relativa a esta área garantizar un nivel de seguridad elevado y uniforme en todos los vuelos dentro de la UE, aumentando la confianza de los pasajeros y mejorando la eficiencia operativa, así como el libre acceso al mercado.

En segundo lugar, el artículo 100.2 establece la capacidad de la Unión para tomar medidas para controlar las condiciones técnicas y los procedimientos administrativos en el sector de la aviación civil. Esto significa que la Unión Europea tiene la capacidad de establecer normas comunes en temas como el diseño y la certificación de aeronaves, los procedimientos de navegación aérea, el control del tráfico aéreo, los requisitos de mantenimiento y la capacitación del personal. Estas normas comunes tienen como objetivo asegurar la interoperabilidad y la eficiencia del sistema de transporte aéreo en toda la UE.

Además, el artículo 100.2 autoriza al Parlamento y al Consejo a tomar medidas para promover la competencia honesta en el sector y armonizar las condiciones de explotación de los servicios aéreos. Esto significa que la Unión Europea tiene la capacidad de establecer normas y regulaciones para asegurar que todas las aerolíneas tengan las mismas condiciones y fomentar una competencia equitativa en el mercado de la aviación. Los derechos de los pasajeros, la fijación de precios transparente, la asignación de franjas horarias en los aeropuertos y la protección del medio ambiente son algunos ejemplos de estas medidas.

El principal impacto del artículo 100.2 del TFUE en el sector aéreo europeo es la creación de un marco legal común que fomente la competencia, la seguridad y la eficiencia en el transporte aéreo. La uniformidad de las normas técnicas y administrativas garantiza que las aerolíneas cumplan con estándares uniformes en toda la UE, aumentando la seguridad y la confianza de los pasajeros (Ruiz Ojeda, y otros, 2010).

Además, las aerolíneas europeas se benefician de la promoción de la competencia leal y la regulación de las condiciones de operación. Esto impulsa la innovación, la calidad del servicio y la eficiencia operativa en el sector, lo que puede conducir a una mayor variedad de opciones y precios más competitivos para los pasajeros (Mangas, 2012).

**2.2. JURISPRUDENCIA: SENTENCIAS CLAVE; TJCE 31/3/1971 SOBRE AT-ERTA, SENTENCIAS TJCE OPEN SKIES, STJUE 2008, IMPORTANCIA DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO.**

En este apartado procederemos a analizar la jurisprudencia más relevante que ha contribuido a la liberalización del sector aéreo en la Unión Europea.

Comenzando con la sentencia TJCE 31/3/1971 asunto 22/70 AETR. En esta sentencia, tras la denuncia por parte de la Comisión, lo que se dilucida es si los estados miembros a través del Consejo de la Comunidad Económica Europea tenían capacidad para firmar acuerdos a nivel internacional, en este caso sobre el transporte de mercancías, pero aplicables también al resto de tráfico, ya sea marítimo ferroviario o aéreo, el que nos atañe. El Tribunal de Justicia de la falla a favor del Consejo y dice que los estados miembros tienen esa competencia pues la atribuye el Artículo 75 del tratado de Roma previa consulta al Comité Económico y Social y a la Asamblea (Sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1971. Comisión de las Comunidades Europeas contra Consejo de las Comunidades Europeas. Acuerdo europeo sobre transportes por carretera., 1971).

Seguiremos analizando un grupo de sentencias que tienen también una grandísima relevancia en esta área las sentencias Open Skies (Cielos Abiertos) TJUE 2002. En estas sentencias la Comisión Europea impugnó ante el TJCE los acuerdos que habían sido firmados entre Estados Unidos y los estados miembros ya que en los mismos se encontraban limitaciones a la “quinta libertad del aire” que es aquella que permite el desembarco de individuos o mercancía provenientes de terceros estados con respecto a los que firman el acuerdo. También tuvo una gran importancia la decisión de no dar por válida la cláusula de nacionalidad que se incluía en el acuerdo de Estados Unidos y Reino Unido por la cual era posible “revocar, suspender o limitar los derechos de tráfico aéreo en el supuesto de que las compañías aéreas designadas por el Reino Unido no sean propiedad de tal estado” (Ruiz Ojeda, y otros, 2010). El Tribunal en este caso dio un paso muy importante hacia la unión y liberalización del mercado aéreo fallando en contra de Reino Unido argumentando que según lo que dicta el Reglamento 2407/92 las licencias que se otorguen de acuerdo a los requisitos que el mismo estipula serán válidas para todo el territorio europeo y no podrán ser limitadas por los estados miembros (Sentencia Open Skies, 2002).

Por último, la sentencia que analizaremos brevemente es la Sentencia del Tribunal Justicia de 2008 sobre el recurso que interpuso la aerolínea Ryanair ante contra la Decisión que tomó la Comisión a cuenta de que la Región de Valonia decidió bajar las tasas a Ryanair para el uso del aeropuerto de Charleroi. Hablando de liberalización y liberalismo es inevitable que surjan cuestiones relativas a la intervención del estado en el mercado, estas intervenciones

pueden tener lugar de muchas maneras y formas diferentes, siendo una de estas las subvenciones. En este caso para ver si una subvención a un operador privado por parte de un estado es válida o no se usa el principio del *inversor privado* que consiste en analizar si la inversión que realiza el estado la realizaría un inversor privado medio de acuerdo al balance riesgo/beneficio de la misma. En este caso el tribunal consideró que se debía anular la decisión de la Comisión pues esta no había basado la misma en el principio del que se hablaba *supra* (Sentencia Nouvelles Frontières, 1971).

### **CAPÍTULO III. CONCLUSIÓN**

El objetivo de este trabajo, como se indica en la introducción, es realizar un análisis de la normativa que ha llevado a la liberalización del sector aéreo en Europa, ver los efectos que han tenido estas normas, identificar cuál ha sido la forma predominante de legislación y por último analizar si hay algún elemento que sea común o transversal a todas ellas.

En primer lugar, se puede llegar a la conclusión de que la liberalización ha aumentado la competencia y ha brindado a los consumidores una mayor variedad de opciones y precios más competitivos, ya que toda la normativa que hemos estudiado tenía como fin último la apertura del mercado a nuevos operadores, eso sí de forma controlada respetando siempre el principio de máxima seguridad.

No obstante, la liberalización ha generado ciertos desafíos e inquietudes, como se ha podido observar, sobre todo en la parte jurisprudencial del análisis del tema. La intensa competencia puede resultar en prácticas anticompetitivas y en la concentración del mercado en manos de unas pocas empresas líderes. La liberalización también ha generado preocupaciones sobre la protección de los derechos de los trabajadores, la seguridad y la calidad del servicio, principalmente cuando hablamos de proveedores de servicios de ordenación del tráfico aéreo. En esta área hemos llegado a la conclusión de que un monopolio adecuadamente regulado y con ciertos incentivos por parte del organismo regulador es la opción que mayor seguridad y eficiencia otorga a los usuarios del espacio aéreo europeo.

Uno de los objetivos que se nombraba en la introducción era identificar la forma más común de legislar sobre la materia, tras llevar a cabo el proyecto claramente podemos confirmar que el método más común para regular el sector aéreo es el Reglamento.

Otra conclusión a la que podemos llegar tras el análisis de un número de normativas tan amplias sobre el tema es que la legislación relativa al uso del espacio aéreo alcanza un equilibrio

adecuado entre la liberalización de un sector y la anarquía del mismo. Esto es de vital importancia debido al mercado del que estamos hablando y las consecuencias que un error en su coordinación puede tener.

En lo que respecta a principios, valores o líneas maestras que hayan sido una constante a lo largo de toda la legislación analizada encontramos uno que destaca sobre los demás y que se menciona brevemente al comiendo del capítulo de conclusiones, la búsqueda constante y el respeto por la seguridad máxima para los usuarios del mercado aéreo. Tanto es así que la mayoría de las intervenciones estatales en esta área del mercado se justifican bajo este pretexto. Esto nos indica la importancia que tiene el mismo.

## BIBLIOGRAFÍA

### LEGISLACIÓN

Comisión Europea. (20 de Diciembre de 2005). Obtenido de <https://www.boe.es/doue/2005/335/L00013-00030.pdf>

Comisión Europea. (23 de Diciembre de 2005). *boe.es*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2005-82585>

Comisión Europea. (11 de Mayo de 2006). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-80849>

Comisión Europea. (6 de Diciembre de 2006). *boe.es*. Obtenido de <https://www.boe.es/doue/2006/341/L00003-00016.pdf>

Comisión Europea. (31 de Octubre de 2008). *boe.es*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-82157>

Comunidad Económica Europea. (24 de Agosto de 1992). *boe.es*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1992-81437>

Parlamento Europeo y Consejo. (31 de Marzo de 2004). *boe.es*. Obtenido de [https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2004-80610#:~:text=L%2D2004%2D80610-,Reglamento%20\(CE\)%20n%C2%BA%20552%2F2004%20del%20Parlamento%20Europeo%20y,a%C3%A9reo%20\(Reglamento%20de%20interoperabilidad\)](https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2004-80610#:~:text=L%2D2004%2D80610-,Reglamento%20(CE)%20n%C2%BA%20552%2F2004%20del%20Parlamento%20Europeo%20y,a%C3%A9reo%20(Reglamento%20de%20interoperabilidad)).

Parlamento Europeo y Consejo. (2004). *Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2004-80609#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20y%20los%20Estados,marco%20del%20cielo%20%C3%BAnico%20europeo>.

Parlamento Europeo y Consejo. (27 de Diciembre de 2006). *boe.es*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-82665>

Parlamento y Consejo Europeo . (10 de Marzo de 2004). *mitma.gob.es*. Obtenido de [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/pdf/2BD12545-DD72-49EC-AF03-0A2DFF911002/136268/Reglamento550\\_2004.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/2BD12545-DD72-49EC-AF03-0A2DFF911002/136268/Reglamento550_2004.pdf)

## JURISPRUDENCIA

Sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1971. Comisión de las Comunidades Europeas contra Consejo de las Comunidades Europeas. Acuerdo europeo sobre transportes por carretera., 22/70 (TJCE 31 de Marzo de 1971). Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX:61970CJ0022>

Sentencia Nouvelles Frontières, 22/70 (Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE) 31 de Marzo de 1971). Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61970CJ0022&from=EL>

Sentencia Open Skies, C - 466/98 (TJUE 5 de Noviembre de 2002). Obtenido de <https://curia.europa.eu/en/actu/communiques/cp02/aff/cp0289en.htm>

TJCE. (30 de Abril de 1986). *curia.europa.eu*. Obtenido de <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf;jsessionid=7574C380B7994FD690B120558EEA597F?text=&docid=93506&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1250519>

## OBRAS DOCTRINALES

Caballero, A. L. (2011). *Las técnicas de regulación para la competencia: una visión horizontal de los sectores regulados*.

Garrido, R. (2017). AESA, la autoridad aeronáutica española. ¿Supervisa o estrangula? *Avion Revue Internacional*(423), 62-66.

Mangas, A. (2012). *Tratado de la Unión Europea, Tratado de Funcionamiento y otros actos básicos de la Unión Europea* (Décimoquinta ed.). Madrid: Tecnos.

Menéndez Menéndez, A., & Estaún Diez de Villegas, I. (2005). *La organización de aviación civil internacional. Las cinco libertades del aire*.

Rodríguez, J. A. (s.f.). Organización industrial y competencia en la industria aeronáutica. *Economía industrial*.

Ruiz Ojeda, A., Benítez Morcillo, G., Estepa Montero, M., García Pérez, J., Rivas Castillo, M. I., Tarrés Vives, M., & Valcárcel Fernández, P. (2010). *Derecho de la Regulación Económica* (Primera ed., Vol. VI. Transportes). Madrid: Iustel.

von Hayek, F. A. (1978). *Camino de Servidumbre* (Tercera ed.). Madrid: Alianza Editorial.

## RECURSOS DE INTERNET

Barrena Medina, A. M. (Mayo de 2011). Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 20-22. Obtenido de <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/legislacion-al-dia-union-europea-53/>

Berrones, R. U. (1995). Liberalismo, Estado y administración pública. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 40(161), 31-48. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5114620>

Campa-Planas, F., & Kalembe, N. (2017). Safety as a management concept in the air transport sector. *13(1)*, 71-116. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5803881>

Corres, M. U. (s.f.). *Hacia la consecución del cielo único europeo. Comentario a los Reglamentos 549, 550, 551 y 552/2004 de 10 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo*. Iustel. Obtenido de [https://www.iustel.com/v2/revistas/detalle\\_revista.asp?id\\_noticia=403476&d=1](https://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id_noticia=403476&d=1)

Cuartas, J. B. (1988). El estado y la administración pública. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*(49), 45-67. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5483956>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2023). *¿Qué es EUROCONTROL?* Obtenido de mitma.gob.es: <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/organismos-internacionales/eurocontrol>

- Rakas, J., Niu, B. B., Tom, J., & Santiago, C. (2014). Analysis of Air Traffic Control Command Entries and the Impact on Decision Support Tool Performance. *Air Traffic Control Quarterly*, 22(1), 1-20. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/265251751\\_Analysis\\_of\\_Air\\_Traffic\\_Control\\_Command\\_Entries\\_and\\_the\\_Impact\\_on\\_Decision\\_Support\\_Tool\\_Performance](https://www.researchgate.net/publication/265251751_Analysis_of_Air_Traffic_Control_Command_Entries_and_the_Impact_on_Decision_Support_Tool_Performance)
- Raya, A. M. (2021). The European Single Air Transport Market: An Empirical Approach on the Efficiency and Sustainability of Public Service Obligations in the Spanish Domestic Routes. Obtenido de [http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:ED-Pg-UniEuro-Amartinez/MARTINEZ\\_RAYA\\_Antonio\\_Tesis.pdf](http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:ED-Pg-UniEuro-Amartinez/MARTINEZ_RAYA_Antonio_Tesis.pdf)
- Sánchez, P. G. (Diciembre de 2022). AI SESAR 3 Joint Undertaking Project in Aviation. *Boletines del Observatorio Jurídico Aeroespacial*, 79-86. Obtenido de <https://www.hispaviacion.es/wp-content/uploads/2022/12/Boleti%CC%81n9-OJA..pdf>
- Sánchez, P. G. (5 de Febrero de 2022). La visión digital del Cielo Único Europeo: SESAR 3 JU. *Boletines del Observatorio Jurídico Aeroespacial*(5), 60-62. Obtenido de <https://aedae-aeroespacial.org/wp-content/uploads/2022/03/BOLETIN-5-febrero-2022.pdf>

## INFORMES INSTITUCIONALES

- Tribunal de Cuentas Europeo. (2017). *Cielo Único Europeo: un cambio de cultura, pero no un cielo único*. Obtenido de <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/single-european-sky-18-2017/es/>