

MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN
(Coord.)

Profesora Titular de Derecho Mercantil
Acreditada al Cuerpo de Catedráticos de Universidad
Universidad Pablo de Olavide

CUESTIONES ACTUALES DEL DERECHO AÉREO

María Victoria Petit Lavall
Mario O. Folchi
Alessandro Zamponi
Llamal Bencharki de Riduan
Donatella Bocchese
Gabriella Cangelosi
Giovanni Marchiafava
Elena Orrù
Diana Paola Rubiano Meza
Alfonso Llorente Caballero

Massimiliano Piras
Michele M. Comenale Pinto
Belén García Álvarez
Belén Ferrer Tapia
Juan Pablo Rodríguez Delgado
Ángel M.^a Ballesteros Barros
Blanca Bago Oria
Lourdes Moreno Liso
Jorge Álvarez Méndez
Achim Puetz

CÁTEDRA EXTENDA DE LA UNIVERSIDAD
INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2012

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	9
-----------------------	---

CUESTIONES DE DERECHO PÚBLICO

EL ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL ÁMBITO EUROPEO, <i>María Victoria Petit Lavall</i>	13
EL ACCESO A LOS MERCADOS AÉREOS EN EL ÁMBITO LATINOAMERICANO, <i>Mario O. Folchi</i>	37
IL RUOLO DELLE AUTORITA' NAZIONALI NELLA VALUTAZIONE DEI REQUISITI ECONOMICO-FINANZIARI DELLE COMPAGNIE AEREE, TRA ESIGENZE DI LIBERALIZZAZIONE, SICUREZZA E TUTELA DELL'UTENTE, <i>Alessandro Zamponi</i>	63
LA CONJUNCIÓN ENTRE LOS MODELOS AEROPORTUARIOS EUROPEOS Y LA INTERMODALIDAD DE PASAJEROS. LA NUEVA REALIDAD DEL ESPACIO ÚNICO DE TRANSPORTES, <i>Llamal Bencharki de Riduan Ahsaien-Aissa</i>	77
LA DISCIPLINA DELLE RESTRIZIONI OPERATIVE PER IL CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI ACUSTICHE GENERATE DAGLI AEROMOBILI CIVILI, <i>Donatella Bocchese</i>	97
ESPACIO AÉREO Y SOBERANÍA, <i>Gabriella Cangelosi</i>	119
LA CONVENZIONE DI PECHINO DEL 10 SETTEMBRE 2010 SULLA REPRESSIONE DI ATTI ILLECITI RELATIVI ALL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE, <i>Giovanni Marchiafava</i>	127
TENDENZE EVOLUTIVE E PROPOSTE DI CONFIGURAZIONE GIURIDICA DEI RAPPORTI FRA GLI OPERATORI AEROPORTUALI E GLI UTENTI DELL'AEROPORTO, <i>Elena Orrù</i>	139
INCIDENCIA DEL DERECHO ANTITRUST EN LOS ACUERDOS DE CÓDIGO COMPARTIDO, <i>Diana Paola Rubiano Meza</i>	173
MEDIDAS REGULATORIAS EN EL TRANSPORTE AÉREO, <i>Alfonso Llorente Caballero</i>	185

**CUESTIONES RELACIONADAS CON LA RESPONSABILIDAD
DEL TRANSPORTISTA AÉREO U OTROS OPERADORES**

IL DANNO NON PATRIMONIALE NEL TRASPORTO AEREO, <i>Massimiliano Piras</i>	207
OBBLIGHI DEL VETTORE E DIRITTI DEL PASSEGGERO NEI CASI DI IMPOSSIBILITÀ DEL TRASPORTO AEREO, CON SPECIFICO RIFERIMENTO AL CASO DELLE CENERI VULCANICHE DEL 2010, <i>Michèle M. Comenale Pinto</i>	219
LA EVENTUAL RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE AEROPUERTOS POR LOS DAÑOS Y PERJUICIOS PRODUCIDOS CON OCASIÓN DE LA EJECUCIÓN DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO, <i>Belén García Álvarez</i>	231
EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS: UNA REVISIÓN JURISPRUDENCIAL, <i>Belén Ferrer Tapia</i>	247
PERIODO DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS, <i>Juan Pablo Rodríguez Delgado</i>	261
RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS: CALIFICACIÓN Y <i>FORUM SHOPPING</i> , <i>Ángel M.^a Ballesteros Barros</i>	289

OTROS TEMAS

LA LÓGICA ECONÓMICA DEL SEGURO AÉREO, <i>Blanca Bago Oria</i>	303
EL ARBITRAJE PRIVADO EN EL TRANSPORTE AÉREO. ESPECIAL REFERENCIA AL ARBITRAJE ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, <i>Lourdes Moreno Liso</i>	323
LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS EN TIEMPOS DE GLOBALIZACIÓN: ¿EMPRESAS ESTRATÉGICAS?, <i>Jorge Álvarez Méndez</i>	341
GARANTÍAS MOBILIARIAS SOBRE EL MATERIAL AERONÁUTICO: ¿CONVIENE QUE ESPAÑA SE ADHIERA AL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO?, <i>Achim Puetz</i>	353

AGRADECIMIENTOS

En septiembre de 2011 tuvo lugar en Sevilla la cuarta edición del Congreso Internacional de Derecho Aéreo, celebrado en anteriores ocasiones en Roma, Castellón y Buenos Aires. La organización del Congreso de 2011 consiguió aunar la participación de las tres universidades sevillanas, Universidad de Sevilla, Universidad Pablo de Olavide y Universidad Internacional de Andalucía, y contó en el acto de inauguración con la presencia de los tres rectores, a quien desde estas páginas se les agradece su contribución. Junto a ellas, colaboraron en la organización la Universidad Jaume I de Castellón, las universidades italianas que habitualmente participan (La Sapienza y Cagliari), así como la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y la Sociedad Aeronáutica Española.

El comité científico estuvo integrado por un importante elenco de catedráticos y profesores de universidad, a saber: Massimo DEIANA, profesor ordinario de la Universidad de Cagliari (Cerdeña); Alberto DÍAZ MORENO, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Sevilla; Mario FOLCHI, presidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA); Guillermo JIMÉNEZ SÁNCHEZ, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Sevilla y ex vicepresidente del Tribunal Constitucional; Fernando MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad Jaume I; María Victoria PETIT, catedrática de Derecho mercantil de la Universidad Jaume I; Leopoldo TULLIO, profesor ordinario de la Universidad de La Sapienza (Roma), y quien firma estas líneas.

El programa del Congreso abordó temas de mucha actualidad, con extraordinario interés tanto para el ámbito profesional como para el ámbito académico, y combinó, conforme a la estructura habitual del Congreso, ponencias más extensas con comunicaciones breves de expertos en esta especialidad y centrados en aspectos muy particulares de la materia tratada, abriendo la convocatoria al mundo universitario y a quienes profesionalmente se dedican al sector de la aeronáutica. Es de agradecer que los ponentes convocados acudieran al evento, si bien no a todos les ha sido posible plasmar por escrito sus intervenciones para que quedaran recogidas en este libro.

Fueron muchas las personas que me ayudaron en la organización, y sin lugar a dudas, no hubiera sido posible su desarrollo sin el patrocinio de numerosas entidades que no debo dejar de mencionar: CAJA-SOL, EADS CASA, EXTENDA, SENASA, AENA y AERÓPOLIS. A todos ellos he de darles el máximo reconocimiento y mi más sincero agradecimiento.

María Jesús GUERRERO LEBRÓN

EL ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL ÁMBITO EUROPEO

María Victoria Petit Lavall
Catedrática de Derecho Mercantil
Universidad Jaume I

I. CONSIDERACIONES PREVIAS

1. La liberalización del transporte aéreo con la finalidad de abrir el sector al libre juego de la competencia ha sido llevada a cabo en el seno de la Unión Europea de forma gradual o progresiva. De hecho, el proceso ha venido recorriendo un largo y lento camino iniciado en 1987, esto es, casi una década después de la liberalización en Estados Unidos con la *Airline Deregulation Act*. Dicho proceso se estructuró inicialmente en los denominados «paquetes de medidas liberalizadoras», al adoptarse las distintas disposiciones en bloque o por fases perfectamente delimitadas, dando solución en cada uno de los bloques a los fallos detectados en el mercado tras la aplicación del anterior paquete normativo¹. En concreto, fueron tres los paquetes: 1987, 1990 y 1992². Tras el tercer paquete, todo

¹ A diferencia de la liberalización del sector llevada a cabo en Estados Unidos, que pasó de un régimen de mercado regulado a un régimen de libre competencia de forma radical, con negativas consecuencias para el sector: concurso de numerosas compañías aéreas, lo que condujo a un mercado oligopolista; concentración del tráfico en las rutas más rentables, y reducción por parte de las compañías aéreas de sus inversiones para abaratar costes, consecuencia de la lucha por los precios, con sus repercusiones en materia de seguridad. *Vid.* M. CASANOVA y M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, vol. I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, 2.^a ed., Milano, Giuffrè, 2011, p. 288.

² Aunque el primer paso legislativo significativo en esta dirección fue dado por la Directiva 83/416/CEE, adoptada por el Consejo el 25 de julio de 1983, referente a la autorización de servicios aéreos interregionales para el transporte de pasajeros, de artículos postales y de mercancías entre los Estados miembros (*DOCE*, núm. L 237, 1983, p. 19), que fue modificada posteriormente por la Directiva 89/463/CEE, de 18 de julio de 1989 (*DOCE*, núm. L 226, 1989, p. 14), y finalmente derogada por el Reglamento (CE) núm. 2343/1990 del Consejo, de 24 de julio de 1990 (art. 16) (*DOCE*, núm. L 217, 1990, p. 8), puesto que ya con anterioridad se habían ido abriendo paso las *corrientes* liberalizadoras en el seno de los órganos políticos de la Comunidad. *Vid.* el Primer Memorandum de la Comisión para la contribución de la CEE al desarrollo de los servicios de transporte aéreo de 4 de julio de 1979 [doc. COM (79) 311 final, de 6 de julio de 1979] y la Decisión 80/50 del Consejo, de 20 diciembre 1979 (*DOCE*, núm. L 18, 1980), relativa a las consultas entre los Estados miembros y la Comisión sobre cuestiones de transporte aéreo tratadas en los organismos internacio-

hacía suponer que el proceso liberalizador seguiría el mismo camino con la promulgación de un «cuarto paquete», pero la realidad ha demostrado que no ha sido así. Por el contrario, las distintas disposiciones liberalizadoras del sector se han venido promulgando de forma sucesiva y dispersa a lo largo de la última década.

Debe resaltarse la complejidad de este proceso de liberalización. Se han promulgado por el Consejo y por la Comisión un ingente número de textos desde 1987, en su mayor parte reglamentos de aplicación directa, por tanto, en los Estados miembros, por lo que éstos han ido perdiendo sus prerrogativas. Al mismo tiempo, las compañías aéreas, y más recientemente las infraestructuras aeroportuarias, han perdido su protección económica, aunque han ganado en libertad de acción. Por ello debe tenerse en cuenta que el término desregulación en modo alguno equivale a falta o ausencia de regulación, sino todo lo contrario.

2. Los distintos paquetes de medidas liberalizadoras fueron divididos a su vez en dos bloques perfectamente delimitados. El primer bloque normativo, con base en el art. 80.2 TCE (actual art. 100), contiene el conjunto de disposiciones sobre la ejecución de la política de transportes en la Comunidad y el establecimiento de la libre prestación de servicios. Por su parte, el segundo bloque se basa en el art. 83 TCE (actual art. 103 tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa), por lo que sus normas se encuadran dentro de la aplicación de las reglas de la competencia contenidas en el mismo (arts. 81 y ss.). Se centra, pues, el presente trabajo en el régimen comunitario de acceso al mercado de transporte y, por consiguiente, en el régimen incluido dentro del que fuera sistematizado como «primer bloque».

II. LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO COMUNITARIO SOBRE EL ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO

1. El primer paquete de medidas, adoptado el 14 de diciembre de 1987 y que entró en vigor el 1 de enero de 1988, supuso la fase introductoria y, por tanto, una aproximación a la liberalización del sector, que incluyó dentro del primer bloque: 1) la Directiva 87/601/CE³, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre los Estados miembros, y 2) la Decisión del Consejo 87/602/CE, de 14 de diciembre de 1987⁴, relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y el acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares entre Estados miembros.

nales, al desarrollo de relaciones en materia de transporte aéreo entre los Estados miembros y países terceros, y al funcionamiento de los acuerdos bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo.

³ DOCE, núm. L 374, 1987, p. 12.

⁴ DOCE, núm. L 374, 1987, p. 19.

2. El 24 de julio de 1990, el Consejo adoptó el segundo paquete de medidas, que no fue tan significativo como el primero, aunque fue más allá en la liberalización de la distribución de la capacidad de los aviones y dio mayor libertad a los operadores para el establecimiento de sus tarifas. Este segundo paquete estaba formado, dentro del primer bloque, por los siguientes textos: 1) el Reglamento 2342/1990⁵ del Consejo, de 24 de julio de 1990, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares, y 2) el Reglamento 2343/1990⁶ del Consejo, de 24 de julio de 1990, relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de la capacidad de pasajeros entre las compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros.

3. El tercer paquete de medidas de 1992, que tuvo como novedad más importante la no realización de distinciones entre vuelos regulares y vuelos charter, estaba formado en su primer bloque por: 1) el Reglamento 2407/1992⁷ del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas; 2) el Reglamento 2408/1992⁸ del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias; 3) el Reglamento 2409/1992⁹ del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos, y 4) el Reglamento 95/1993¹⁰ del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

Puede afirmarse que este tercer paquete de medidas fue realmente revolucionario al eliminar la mayor parte de los obstáculos existentes para un mercado competitivo, siendo quizá lo más importante o significativo la introducción de nuevas reglas sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, impidiendo, en consecuencia, que los Estados miembros continuasen con sus políticas monopolísticas. A raíz del mismo, cualquier compañía aérea que reuniese los requisitos establecidos por estos reglamentos debía garantizársele la obtención de una licencia de explotación por su Estado miembro y permitirle operar en casi cualquier destino dentro de la Comunidad. En definitiva, se proporcionó a las compañías aéreas muchas más oportunidades de entrar y competir en el mercado del transporte aéreo.

En efecto, el tercer paquete de medidas supuso realmente el logro de un mercado interior de transporte aéreo en el territorio de la Comunidad Europea, al incluir la séptima y la octava (cabotaje) libertades del aire, que previó y entraron en vigor el 1 de julio de 1997. En consecuencia, se otorgó a las compañías aéreas comunitarias el derecho a: 1) embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga sin que la ruta incluya una escala en el Estado al que pertenece la compañía aérea (séptima libertad), y 2) a operar en el territorio de un Estado distinto al de la compañía aérea (oc-

⁵ DOCE, núm. L 217, 1990, p. 1.

⁶ DOCE, núm. L 217, 1990, p. 8.

⁷ DOCE, núm. L 240, 1992, p. 1.

⁸ DOCE, núm. L 240, 1992, p. 8.

⁹ DOCE, núm. L 240, 1992, p. 15.

¹⁰ DOCE, núm. L 14, 1993, p. 1.

tava libertad). De este modo, la regulación comunitaria vino a modificar la estructura predominantemente bilateral del sector, basada en acuerdos entre Estados guiados por criterios de reciprocidad¹¹. Se suprimió, pues, la necesidad de celebración de acuerdos bilaterales entre Estados miembros para efectuar vuelos intracomunitarios, regulándose el transporte aéreo intracomunitario y los vuelos internos, esto es, los vuelos de cabotaje dentro del territorio de un Estado miembro, que ya no quedan sometidos exclusivamente a la normativa interna de cada Estado, sino, por el contrario, al régimen comunitario¹².

Sin embargo, los resultados del tercer paquete no fueron tan satisfactorios para la consecución de un mercado de transporte aéreo comunitario en régimen de libre competencia. Ello se debió a que el ámbito al que se dirigió la liberalización fue sólo el de las compañías aéreas, sin que se iniciase una liberalización estructural del sector aéreo¹³, por lo que pronto se pusieron de manifiesto los fallos del nuevo sistema debidos fundamentalmente a la escasa disponibilidad de periodos horarios en los aeropuertos y a la limitada capacidad del espacio aéreo, ambos congestionados.

4. Por ello, desde 1993 se ha continuado trabajando en la Unión Europea, adoptándose las medidas necesarias para lograr el deseado mercado único de transporte aéreo. Muchas de ellas ya se han realizado, como la liberalización de los servicios de asistencia en tierra, con la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad¹⁴; la revisión del Reglamento (CE) núm. 95/1993, relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (*slots*) (*vid. infra*); el paquete legislativo sobre gestión del tráfico para lograr una utilización óptima del espacio aéreo europeo (denominado cielo único europeo) iniciado en 2004¹⁵, o en materia de sistemas

¹¹ Vid. A. RUIZ OJEDA y G. BENÍTEZ MORCILLO, «Cielo Único Europeo y Cielos Abiertos Transatlánticos. Bases de la nueva regulación para la competencia en el transporte aéreo», en *Derecho de la regulación económica*, VI, *Transportes*, Madrid, Iustel-Fundación Instituto Universitario de Investigación José Ortega y Gasset, 2010, p. 700.

¹² M. CASANOVA y M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, vol. I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, *op. cit.*, p. 288.

¹³ A. RUIZ OJEDA y G. BENÍTEZ MORCILLO, «Cielo Único Europeo y Cielos Abiertos Transatlánticos. Bases de la nueva regulación para la competencia en el transporte aéreo», *op. cit.*, p. 722.

¹⁴ DO, núm. L, 25 de octubre de 1996, p. 36.

¹⁵ Integrado por un reglamento marco [Reglamento (CE) núm. 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del Cielo Único Europeo, modificado en varias ocasiones, siendo la última por Reglamento (CE) núm. 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009] y tres reglamentos técnicos de aplicación sobre la prestación de servicios de navegación aérea, la organización y utilización del espacio aéreo, y la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo [Reglamento (CE) núm. 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el Cielo Único Europeo; Reglamento (CE) núm. 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, y Reglamento (CE) núm. 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 tráfico aéreo, con sus sucesivas modificaciones y actos conexos].

informatizados de reserva (SIR), la adopción del nuevo Reglamento (CE) núm. 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 2299/1989 del Consejo.

Ahora bien, dicho mercado único difícilmente puede lograrse sin unas infraestructuras adecuadas. Por ello, la legislación comunitaria refleja en especial en los últimos años una constante preocupación por la mejora y adaptación de las infraestructuras aeroportuarias al incremento de volumen de tráfico aéreo experimentado ¹⁶.

Pero no sólo un mercado comunitario aéreo liberalizado, sino un mercado comunitario seguro y sostenible. En efecto, son muchas las disposiciones promulgadas para garantizar la seguridad de la aviación civil ¹⁷ y la protección del medio ambiente (denominado cielo limpio) ¹⁸, al

Vid. extensamente sobre el mismo A. RUIZ OJEDA y G. BENÍTEZ MORCILLO, «Cielo Único Europeo y Cielos Abiertos Transatlánticos. Bases de la nueva regulación para la competencia en el transporte aéreo», *op. cit.*, pp. 720 y ss.

¹⁶ *Vid.* Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 24 de enero de 2007, «Plan de acción para mejorar la capacidad, la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa» [COM (2006) 819 final].

¹⁷ *Vid.* Reglamento (CE) núm. 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 2320/2002, modificado por el Reglamento (UE) núm. 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010; Reglamento (UE) núm. 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea; Reglamento (UE) núm. 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación; Reglamento (UE) núm. 1254/2009 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas; Reglamento (CE) núm. 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) núm. 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo; Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 15 de junio de 2010, sobre el uso de escáneres de protección en los aeropuertos de la UE [COM (2010) 311 final]; Reglamento (CEE) núm. 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de las normas técnicas y de procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil, modificado en diversas ocasiones, siendo la última por Reglamento (CE) núm. 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 3922/1991 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.

¹⁸ *Vid.*, entre otros actos, Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, de 1 de diciembre de 1999, «Transporte aéreo y medio ambiente: retos del desarrollo sostenible» [COM (1999) 640 final]; Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 27 de septiembre de 2005, «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático» [COM (2005) 459]; Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios; Comunicación de la Comisión al Consejo, «Objetivos de la Comunidad de cara a la XXXIII Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la protección del medio ambiente previas a dicha asamblea» [COM (2000) 821 fi-

mismo tiempo velando por el incremento de la competencia en el sector, como se refleja en las Directrices de la Comisión de 2005 sobre ayudas estatales¹⁹ o en la limitación y restricciones a la admisión de categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo [Reglamento (CE) núm. 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los art. 81 y 82 del Tratado (actuales arts. 101 y 102), modificado por Reglamento (CE) núm. 411/2004 del Consejo, de 26 de febrero de 2004, y Reglamento (CE) núm. 487/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, relativo a la aplicación del art. 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo].

Entre todas estas medidas debe destacarse el Reglamento (CE) núm. 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, que organiza la concesión de licencias de explotación, la supervisión y el acceso al mercado de las compañías aéreas bajo el principio de libre competencia, pero al mismo tiempo garantizando la seguridad del sector, puesto que el incremento de los niveles de seguridad contribuye a garantizar la competitividad de las compañías aéreas²⁰.

nal]; Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios; Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 15 de febrero de 2008, con el título de «Restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE (Informe sobre la aplicación de la Directiva 2002/30/CE)» [COM (2008) 66 final]; Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental; Reglamento núm. CE/991/2001 de la Comisión, de 21 de mayo de 2005, por el que se modifica el anexo de la Directiva 92/14/CEE del Consejo relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1998); Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Reducción del impacto de la aviación sobre el cambio climático» [COM (2005) 459]; Reglamento (CE) núm. 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, modificado en sucesivas ocasiones, siendo la última por Reglamento (CE) núm. 1194/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009.

¹⁹ Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2005, «Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales». Estas directrices quizá sean objeto de revisión en un futuro inmediato, dado que la Comisión Europea ha decidido vigilar más estrechamente las ayudas públicas a los aeropuertos al ser difícil justificar el gasto en muchos aeropuertos europeos, deficitarios y que sobreviven gracias a las ayudas de las autoridades locales (30 de mayo de 2011).

²⁰ F. MARTÍNEZ SANZ y J. HUGUET MONFORT, «El arrendamiento de aeronaves tras el Reglamento (CE) núm. 1008/2008, de 24 de septiembre», en F. MARTÍNEZ SANZ y M.^a V. PETIT LAVALL (dirs.), *Estudios de Derecho aéreo: aeronave y liberalización*, Madrid, Marcial Pons, 2009, p. 262.