



Màster en Diplomàcia i Funció Pública Internacional  
Especialitat de Relacions Econòmiques, Europees i Internacionals  
Curs 2017-2018

# **La regulació de l'aviació civil a la Unió Europea en el marc de les noves relacions amb l'Estat d'Israel**

Autor: Lluís Girbau Cabanas  
Tutor: Jordi Sellarés Serra  
20 d'abril de 2018

*“Two miles of highway will take you two miles, but two miles of runway will take you anywhere and once you have tasted flight, you will forever walk the earth with your eyes turned skyward”*

Anònim

## **Índex**

<b>Llistat d'abreviacions</b>	<b>5</b>
<b>1. Introducció</b>	<b>6</b>
<b>Capítol I</b>	<b>8</b>
<b>2. Marc jurídic</b>	<b>8</b>
<b>2.1. El concepte jurídic d'espai aeri</b>	<b>8</b>
<b>2.2. L'espai aeri com a règim internacional general</b>	<b>10</b>
<b>2.3. Els principals tractats internacionals multilaterals relatius a l'aviació civil</b>	<b>11</b>
2.3.1. El Conveni de París, de 13 d'octubre de 1919	11
2.3.2. El Conveni de Varsòvia, de 12 d'octubre de 1929	13
2.3.3. El Conveni de Chicago de 1944	14
2.3.4. Conveni de Montreal de 1971	16
2.3.5. Miscel·lània	17
<b>2.4. Legislació espanyola de l'espai aeri i l'aviació civil</b>	<b>18</b>
<b>3. Marc jurisprudencial</b>	<b>20</b>
<b>3.1. Jurisprudència rellevant de la Cort Internacional de Justícia</b>	<b>20</b>
<b>3.2. Altres casos rellevants que no han estat sotmesos a la jurisdicció de la Cort Internacional de Justícia</b>	<b>22</b>
<b>Capítol II</b>	<b>26</b>
<b>4. El transport aeri civil a la Unió Europea</b>	<b>26</b>
<b>4.1. Base jurídica comunitària</b>	<b>26</b>
<b>4.2. Institucions principals</b>	<b>28</b>
4.2.1 Comissió Europea	29
4.2.2 Eurocontrol	29
4.2.3. Agència Europea de la Seguretat Aèria	32
<b>4.3. Evolució històrica de l'aviació civil a la Unió Europea</b>	<b>34</b>
<b>4.4. L'impacte de les aerolínies de baix cost</b>	<b>36</b>

<b>Capítol III</b>	<b>39</b>
<b>5. Acord bilateral entre Espanya i Israel</b>	<b>39</b>
<b>6. Les relacions entre la Unió Europea i Israel en l'àmbit de l'aviació civil</b>	<b>41</b>
<b>7. Els Acords de Cels Oberts</b>	<b>43</b>
<b>7.1. L'acord de Cels Oberts entre la Unió Europea i Israel</b>	<b>44</b>
<b>7.2. Incidència de l'acord a Catalunya</b>	<b>46</b>
<b>8. El Cel Únic Europeu</b>	<b>47</b>
<b>9. Conclusions</b>	<b>49</b>
<b>10. Bibliografia</b>	<b>52</b>

### **Llistat d'abreviacions**

AESA, Agència Estatal de Seguretat Aèria.

AENA, Aeroports Espanyols i Navegació Aèria.

BOE, Butlletí Oficial de l'Estat.

CIAIAC, Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents de l'Aviació Civil.

CIJ, Cort Internacional de Justícia.

CINA, Conveni Internacional de la Navegació Aèria.

EASA, en anglès *European Aviation Safety Agency*, Agència Europea de la Seguretat Aèria.

FMI, Fons Monetari Internacional.

IAG, *International Air Group*.

IATA, Associació Internacional del Transport Aeri, en anglès *International Air Transport Association*.

OACI, Organització de l'Aviació Civil Internacional.

OMC, Organització Mundial del Comerç

OTAN, Organització del Tractat de l'Atlàntic Nord.

TFUE, Tractat de Funcionament de la Unió Europea.

TJUE, Tribunal de Justícia de la Unió Europea.

TUE, Tractat de la Unió Europea.

UE, Unió Europea.

URSS, Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques.

## **1. Introducció**

El tema d'investigació d'aquest treball de fi de màster és fruit de diferents inquietuds personals. Sempre he tingut un profund interès pel conjunt d'activitats relacionades amb la l'aviació i l'aeronàutica. En el decurs del procés de formació acadèmica, he centrat els meus estudis en l'àmbit jurídic i també en aspectes de caire polític i econòmic. Actualment, m'estic especialitzant en les relacions internacionals i en el procés d'integració europea. D'altra banda, també m'interessen molt el conjunt d'esdeveniments relacionats amb l'Estat d'Israel i el seu encaix al pròxim orient. L'elecció del tema del treball encaixa molt bé amb el conjunt d'interessos i inquietuds exposades.

L'aviació civil és un sector essencial per entendre el desenvolupament econòmic, tecnològic i social a nivell mundial al llarg de les últimes dècades. Tot i així, malgrat la importància estratègica que té, és un àmbit de coneixement amb poca investigació jurídica en comparació amb altres branques del dret.

Són diverses les preguntes que sorgeixen a nivell inicial en relació a l'articulació jurídica del conjunt de regulacions relacionades amb l'aviació civil: la organització i les funcions de les principals institucions a nivell mundial al respecte, el marc normatiu que ha desenvolupat la Unió Europea i el nivell de profunditat de les relacions d'aquest marc normatiu amb Israel, que no és Estat membre de la Unió Europea.

El present treball no està centrat exclusivament en Espanya sinó que pren com a referència d'anàlisi el marc comunitari i l'Estat d'Israel. Degut a l'amplitud i a la profunditat del conjunt d'assumptes relacionats amb el tema del treball, la delimitació de les qüestions a tractar no ha estat un assumpte senzill. El resultat del procés d'investigació no pretén ser una guia de divulgació tècnica sobre l'aviació ni tampoc sobre el detall de les actuals relacions bilaterals entre la Unió Europea i Israel, sinó una aproximació a la regulació de l'aviació civil entre tots dos subjectes, tenint en compte el context jurídic i institucional global.

La metodologia de la redacció d'aquest treball s'ha basat en les fonts recollides a la bibliografia: lectura de monografies i obres col·lectives, articles de revistes, estudis, monogràfics, documentació diversa, legislació internacional i interna, jurisprudència i material de pàgines web oficials; amb especial èmfasi en l'anàlisi del marc jurídic de la Unió Europea.

L'edició s'organitza en punts de l'1 al 10, amb els corresponents subapartats quan el desenvolupament dels conceptes així ho requereix. A nivell estructural, el treball està constituït per tres blocs:

El primer bloc està format per la portada, la llista d'abreviacions, l'índex i la introducció.

El segon bloc, subdividit en tres capítols, desenvolupa el cos del treball. El contingut dels tres capítols és el següent:

El primer capítol, essencial per poder entendre els següents capítols del treball, serveix d'introducció al marc jurídic i jurisprudencial de l'aviació civil a nivell internacional. S'hi analitza el concepte jurídic d'espai aeri, tenint en compte l'extensió vertical i horitzontal. A continuació, s'aprofundeix en la consideració d'espai aeri com a règim internacional general d'acord amb el dret internacional públic. Tot seguit, s'explica el contingut normatiu més destacat dels principals tractats internacionals multilaterals sobre l'aviació civil: el Conveni de París de 1919, el Conveni de Varsòvia de 1929, el Conveni de Chicago de 1944, el Conveni de Montreal de 1971 i finalment una miscel·lània amb un format més breu d'altres tractats internacionals importants. També es fa una breu exposició de la legislació interna espanyola sobre el conjunt d'activitats relacionades amb l'aviació.

La segona part del primer capítol consisteix en una anàlisi jurisprudencial dels principals incidents aeris sotmesos a la Cort Internacional de Justícia i d'altres incidents destacats que malgrat no haver estat sotmesos a la jurisdicció de la Cort, han tingut una especial rellevància a nivell polític i diplomàtic.

El segon capítol aprofundeix en el context Europeu, exposant breument el funcionament del marc jurídic de la Unió Europea, que és essencial per entendre com s'articula la regulació del transport aeri en l'àmbit comunitari. En aquest sentit, també es descriuen les principals institucions amb més implicacions en aquest sector: la Comissió Europea, Eurocontrol i l'Agència Europea de Seguretat Aèria. A continuació, s'analitza l'evolució històrica de l'aviació civil a la Unió Europea i el seu impacte econòmic, els plans d'actuació a nivell polític i l'aparició de les aerolínies de baix cost com a punt d'inflexió per la indústria, però sobretot, pels passatgers.

El tercer capítol comença amb una breu introducció sobre l'Estat d'Israel i les relacions bilaterals amb Espanya, fent especial èmfasi en l'antic Conveni bilateral aeronàutic, vigent des del 1989 fins al 2013. Posteriorment s'analitzen les relacions entre la Unió Europea i Israel en l'àmbit de l'aviació civil. A continuació s'explica el concepte dels Acords de Cels Oberts i tot seguit, s'analitza l'acord actual entre Israel i la Unió Europea, amb les corresponents implicacions diplomàtiques, econòmiques i territorials, fent una menció especial amb la incidència de l'acord a Catalunya. L'últim punt del tercer capítol exposa el projecte de Cel Únic Europeu.

Finalment, el tercer bloc està format per les conclusions i la bibliografia.

## Capítol I

### 2. Marc jurídic

#### 2.1. El concepte jurídic d'espai aeri

L'espai aeri és la columna d'aire que s'estén sobre el territori terrestre, les aigües interiors i el mar territorial (extensió de 12 milles nàutiques des de la línia de la costa) d'un Estat<sup>1</sup>. Segons el laude de relatiu als Pesquers de l'Atlàntic Nord (1910) “un dels elements de la sobirania és que ha de ser exercida en un àmbit territorial concret, per tant, a excepció de prova en contrari, el territori delimita la sobirania<sup>2</sup>”. En l'àmbit de l'espai aeri, l'Estat pot exercir la seva sobirania amb criteris d'exclusivitat, inviolabilitat i plenitud, sense que cap altre Estat pugui exercir o limitar aquests poders en el territori sobirà d'un tercer Estat<sup>3</sup>.

Això no obstant, l'espai aeri s'estén també a zones que no corresponen ni al territori ni a la sobirania de cap Estat. L'Article 87.1 d) de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret Marítim de 1982, estableix la llibertat de sobrevolar les zones considerades d'alta mar. Malgrat això, algunes d'aquestes zones no sobiranes formen part de sectors de control aeri estatal, encara que els sistemes de control radar aeronàutics només cobreixen fins a 250 quilòmetres aproximadament mar endins des de la línia de la costa.

L'àrea de l'Atlàntic nord, una de les més transitades del món a nivell aeri, és un exemple de control aeri sense radar en la major part de territori. El centre de control aeri de Gander (Canadà) i el de Prestwick (Regne Unit) coordinen diàriament en base a les condicions meteorològiques, les rutes més eficients per creuar l'atlàntic. Es tracta d'entre 10 i 12 recorreguts amb coordenades, prefixats pels centre de control aeri per tal que les aeronaus puguin volar d'acord amb els criteris d'eficiència.

Per tal de garantir en tot moment els màxims estàndards de seguretat, cada vol té una hora exacta d'entrada, de pas i de sortida. Cada cert temps, prèviament estipulat en funció de l'altitud i velocitat de l'aeronau, la tripulació transmet al centre de control corresponent, la posició real i l'hora estimada de pas pel següent punt de contacte. Malgrat que la major part dels fluxos de vols van en la mateixa direcció en funció de l'hora del dia, s'estableixen nivells de creuer prefixats amb altituds diferents pels vols en sentit est-oest i pels vols en sentit oest-est per tal d'evitar col·lisions.

Hi ha consens doctrinal en la delimitació de l'espai aeri des del punt de vista horitzontal però no des del punt de vista vertical.

---

<sup>1</sup> SÁNCHEZ V. i altres autors, *Derecho Internacional Público*, Editorial Huygens, Barcelona, 2010, p. 252.

<sup>2</sup> Cas dels pesquers a l'Atlàntic Nord. Cort Permanent d'Arbitratge Internacional. Gran Bretanya c. Estats Units d'Amèrica. Laude de 7 de setembre de 1910. Qüestió 1ª, p.8.

<sup>3</sup> CASANOVAS O. i RODRIGO A., *Compendio de Derecho Internacional Público*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014, p. 246.



Històricament, hi ha hagut divergència de criteris entre la regulació jurídica anglosaxona i la continental en l'establiment i delimitació dels límits ulteriors de la sobirania Estatal, fins i tot en termes d'extensió de la propietat privada.

La delimitació vertical de l'espai aeri té implicacions jurídiques molt importants, especialment en l'àmbit relatiu a la sobirania estatal perquè en funció del punt de divisió entre l'espai aeri i l'espai ultra terrestre, les competències estatals varien substancialment. L'espai ultra terrestre és considerat d'interès internacional, i per tant, es regeix pel principi de no apropiació nacional<sup>4</sup>.

Els Estats no poden exercir-hi cap tipus de control ni restricció així com tampoc cobrar taxes de vol o de control aeri. L'altitud de la línia de divisòria és un concepte clau.

Diverses institucions com les Nacions Unides, l'*Institut de Droit International*, l'*International Law Assotiation* i juristes de reconegut prestigi com *Cooper*, *Mankiewicz*, *Chaumont*, *Homburg* i *Cocca*, entre d'altres, s'han pronunciat respecte l'establiment del límit entre l'espai aeri i l'espai ultra terrestre<sup>5</sup>. Malgrat que la delimitació no és clara, un gran nombre d'experts donen suport a la tesi de la línia de *Von Kármán*, situada entre 80km i 85km d'altitud sobre el nivell del mar<sup>6</sup>. Aquesta línia, establerta l'any 1964 en base a estudis científics sobre els límits de la densitat de l'aire per generar sustentació d'aeronaus<sup>7</sup>, està subjecte a modificacions de traçat degut als avenços tecnològics aeronàutics. Això no obstant, actualment no hi ha cap tractat internacional que reguli amb exactitud la delimitació.

En comparació amb altres àmbits jurídics del transport internacional com el Dret Marítim i Fluvial, la regulació de l'espai aeri i de la navegació aèria és un assumpte relativament recent<sup>8</sup> que s'ha desenvolupat al llarg del segle XX però que està experimentant grans canvis tecnològics, econòmics i normatius des de l'inici del segle XXI.

El règim jurídic relatiu a l'espai aeri es regula principalment en tractats de caràcter multilateral que serveixen de marc normatiu a nivell internacional. En l'actualitat i especialment en les economies més desenvolupades, la navegació aèria està immersa en un important procés de liberalització. Apareix regulada en acords internacionals multilaterals però és habitual que els Estats les regulin mitjançant tractats bilaterals, amb l'excepció de la Unió Europea (UE) en determinats casos, com amb els acords de "cels oberts" entre la UE i els Estats Units d'Amèrica i entre la UE i Israel.

---

<sup>4</sup> Article 2 del "Tractat sobre Principis que han de regir les activitats dels Estats en l'Exploració i Explotació de l'Espai ultra terrestre, inclosa la Lluna i altres Cossos Celestes" de 27 de Gener de 1967.

<sup>5</sup> VIDELA F., *Aeronautical Law*, Editorial Sitjhoff & Noordhoff, Germantown (Maryland), 1979, p.53.

<sup>6</sup> BITTENCOURT O., *Defining the Limits of Outer Space for Regulatory Purposes*, Springer International Publishing, Londres, 2015, p. 47.

<sup>7</sup> Actualment, la gran majoria d'aeronaus comercials volen entre els 29.000 i els 43.000 peus d'altitud (8.840 i 13.100 metres d'altitud, respectivament).

<sup>8</sup> Cal tenir en compte que el primer vol amb una aeronau es va produir el 17 de desembre de 1903, però el primer vol comercial amb un avió de reacció es va produir 46 anys més tard, el 27 de juliol de 1949. El desenvolupament tecnològic ha estat tan eficaç que el 1969, només 66 anys més tard del primer vol, l'home va arribar a la lluna.

## 2.2. L'espai aeri com a règim internacional general

El dret internacional públic defineix mitjançant diverses aproximacions el concepte de règim internacional general. Des d'un punt de vista ampli s'entén com a "conjunt de pautes de comportament, regles i orientacions polítiques referents a qualsevol qüestió internacional que fan possible que els Estats destinataris assoleixin fórmules de concertació substantives o de procediment"<sup>9</sup>. Conformen un sistema de normes destinat a aconseguir objectius comuns dels Estats, amb vocació internacional, caràcter dinàmic i amb autonomia relativa. A nivell esquemàtic, els règims internacionals generals tenen les característiques següents<sup>10</sup>:

-Protegeixen interessos comuns o generals del conjunt de la comunitat internacional.

-Estan constituïts per normes primàries i secundàries de diversa naturalesa: consuetudinàries, institucionals i convencionals; que es plasmen en una pluralitat d'instruments normatius: tractats internacionals, resolucions d'organitzacions internacionals, declaracions de reunions polítiques, entre d'altres<sup>11</sup>.

-Les normes secundàries d'aplicació estableixen mecanismes de compliment i mitjans de solució de controvèrsies. En alguns casos, les normes secundàries regulen de forma detallada i específica la responsabilitat derivada de l'incompliment de les normes primàries.

El règim jurídic de l'espai aeri compleix la major part de les característiques dels règims internacionals generals, amb determinades peculiaritats:

En primer lloc, és un interès comú de tots els Estats que s'ha convertit en un interès general degut a l'evolució de la tecnologia, a l'exponencial evolució dels passatgers transportats mitjançant l'ús l'aviació civil a nivell mundial i l'increment d'importància estratègica que ha adquirit la l'espai aeri emmarcada en la gestió de la sobirania dels Estats.

La naturalesa dels instruments normatius és àmplia. El conjunt de regulacions s'estructuren en tractats internacionals de caràcter bilateral i multilateral, resolucions de les principals organitzacions internacionals al respecte, com l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), Eurocontrol, l'Associació Internacional del Transport Aeri (IATA) i l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (OACI), entre d'altres, i en la legislació interna, que en moltes ocasions adopta compromisos internacionals.

Les normes relatives a l'espai aeri són un clar exemple de clara vocació d'universalitat. El contingut material que regulen afecta a subjectes i actors amb interessos divergents però complementaris. Els efectes que se'n deriven són d'abast mundial ja que els estàndards mínims essencials de navegació aèria i seguretat són d'aplicació uniforme a nivell mundial.

El conjunt de disposicions normatives es nodreixen del dret internacional públic i en són part, formant una branca de l'ordenament, amb autonomia relativa i evolució constant.

---

<sup>9</sup> KLEIN E., *Encyclopedia of Public International Law*, International Regimes, vol.9. Amsterdam, 1986, p. 202.

<sup>10</sup> CASANOVAS O. i RODRIGO A., *Compendio de Derecho Internacional Público*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014, pp. 65-66.

<sup>11</sup> La majoria de resolucions tenen caràcter vinculant i la resta d'acords tenen consideració de *soft law*.

Aquest dinamisme normatiu es deu al conjunt de sensibilitats diverses sobre aquest àmbit en funció de cada Estat i organització internacional però també a la constant evolució de la tecnologia aeronàutica, que ha canviat substancialment els procediments de vol al llarg dels darrers anys en aspectes com el consum de querosè, la contaminació acústica, la navegació aèria, l'autonomia de vol de les aeronaus, l'altitud de vol i la velocitat, entre d'altres.

Això no obstant, malgrat que el Conveni de Chicago de 1944 és l'eix vertebrador central de la regulació aèria mundial, l'estructura normativa a l'aviació civil internacional està molt poc sistematitzada: s'articula en un gran nombre de tractats i convenis amb nombroses esmenes, protocols addicionals, annexos, reserves, i modificacions parcials al llarg del temps. D'altra banda, el nombre d'Estats part és molt variable en funció de l'àmbit regulat, fet que crea situacions de manca d'harmonització normativa. En conseqüència, hi ha un cert desordre de caràcter concèntric, on és difícil destriar quines disposicions estan efectivament en vigor i en quin àmbit territorial concret.

La dispersió normativa és un dels grans problemes d'aquest règim jurídic, perquè no afavoreix un tractament uniforme davant dels possibles incompliments de les normes primàries. Tot i així, el Conveni de Chicago inclou normes secundàries que regulen les conseqüències de l'incompliment de la seva normativa i com resoldre els conflictes que puguin sorgir entre els Estats part<sup>12</sup>. Tot i així, les conseqüències d'incompliment o el mètode de resolució de controvèrsies varia en funció del que estableix cada conveni, acord o reglament comunitari en el cas de la Unió Europea.

### **2.3. Els principals tractats internacionals multilaterals relatius a l'aviació civil**

Són moltes les fites de l'aviació civil internacional al llarg del segle XX. A continuació, s'exposa de manera breu i per ordre cronològic d'elaboració, la normativa convencional multilateral més destacada del sector aeri. Els quatre tractats internacionals analitzats, amb les reserves i actualitzacions corresponents, formen la base jurídica sobre la qual s'ha desenvolupat el transport aeri en l'àmbit civil a nivell mundial al llarg dels últims cent anys. Els següents Convenis estableixen les directrius globals dels aspectes més essencials: la navegació aèria, la responsabilitat del transport civil per via aèria dins del règim jurídic aplicable a les aerolínies i al manteniment de la seguretat de les persones en l'aviació civil internacional. En conjunt, protegeixen interessos generals i estableixen normes d'interès públic d'estructura integral.

#### **2.3.1. El Conveni de París, de 13 d'octubre de 1919**

Aquest tractat també es denomina Conveni Internacional de la Navegació Aèria (CINA), s'emmarca en el context històric de la fi de la primera guerra mundial. Aquest tractat, redactat sota la influència de la Societat de Nacions, és considerat com la primera base jurídica de l'actual regulació aeronàutica mundial.

---

<sup>12</sup> En l'apartat de Disposicions Finals del Conveni de Chicago, articles del Capítol XVIII.

Ratificat inicialment per 24 Estats<sup>13</sup>, està compost per 9 capítols, 43 articles i 8 annexos, on es regulen de manera pionera i exhaustiva el conjunt d'aspectes relatius a les operacions aèries.

El Capítol I regula el reconeixement de la sobirania estatal de l'espai aeri, les autoritzacions per sobrevolar amb caràcter pacífic els territoris autoritzats dels Estats part, la potestat dels Estats per prohibir i restringir el vol sobre certes zones militars o per motius de seguretat pública, i la capacitat dels Estats part de concloure acords amb Estats no part contractants.

El Capítol II estableix el concepte de la nacionalitat de les aeronaus, entesa com a vincle jurídic entre els aparells i l'Estat al qual estan matriculats. A diferència de les persones físiques, les aeronaus no poden tenir més d'una nacionalitat. El registre o matrícula es obligatori per tal de poder operar.

El Capítol III, entre d'altres qüestions, obliga a disposar d'un certificat d'aeronavegabilitat atorgat per l'Estat del qual l'aeronau és nacional. També obliga a l'obtenció de diplomes i llicències de competència homologats a la tripulació.

El Capítol IV determina els requisits d'admissió de la navegació aèria d'aeronaus d'un Estat sobre el territori estranger, amb el dret dels Estats contractants d'establir reserves i restriccions envers a aeronaus de tercers Estats sempre que s'hagin comunicat a la Comissió Internacional de la Navegació Aèria<sup>14</sup>.

El Capítol V enumera el conjunt de requisits tècnics, legals i fiscals que han de complir les aeronaus per poder realitzar vols internacionals.

El Capítol VI regula la prohibició del transport d'explosius, armes i municions de guerra a nivell internacional, així com també la potestat dels Estats contractants de limitar l'ús dels aparells fotogràfics o el transport de materials que puguin afectar l'ordre públic.

El Capítol VII fa referència a les "Aeronaus de l'Estat", que amb caràcter general són les de caràcter militar, correus, duanes i policia.

El Capítol VIII crea la Comissió Internacional de la Navegació Aèria, òrgan permanent sota l'autoritat de la Societat de Nacions amb les atribucions consultives, de control, de regulació i de coordinació.

El Capítol XIX tracta qüestions generals relatives a l'entrada en vigor, la cooperació entre Estats i els mètodes de solució de controvèrsies sorgides de l'aplicació del Conveni.

---

<sup>13</sup> Espanya va ratificar el Conveni el 14/11/1934, amb la publicació a la *Gaceta de Madrid*, Ministerio de Estado, el 22 de novembre de 1934, número 326, pp.1450-1473.

<sup>14</sup> Veure Capítol VIII del Conveni de París.

Els Annexos regulen aspectes principalment tècnics relatius a la documentació de bord, il·luminació dels aparells, senyals, estàndards operatius de les maniobres d'enlairament i aterratge o requisits mèdics per la tripulació, entre d'altres.

Coetàniament i per tal de coordinar la documentació i el conjunt de requisits tècnics, sis companyies aèries van constituir a La Haia, l'associació del trànsit aeri internacional<sup>15</sup>, que a partir del 19 d'abril del 1945 s'anomena associació del transport aeri internacional.

### **2.3.2. El Conveni de Varsòvia, de 12 d'octubre de 1929**

Aquest tractat, inicialment firmat<sup>16</sup> per 30 Estats, consta de cinc capítols i d'un protocol addicional.

Posteriorment, ha estat modificat i complementat pel Protocol de la Haia de 28 de setembre de 1955, el Conveni Complementari de Guadalajara de 19 de setembre de 1961, pel Protocol de Guatemala de 1971<sup>17</sup> i pels Protocols addicionals I, II, III i IV de Montreal de 25 de setembre de 1975. Aquest conjunt de normes internacionals formen l'anomenat "Sistema de Varsòvia", amb voluntat d'unificar el conjunt de regles del transport internacional de persones i mercaderies efectuats amb aeronau mitjançant contraprestació econòmica.

El Capítol I defineix el transport internacional i delimita l'àmbit d'aplicació del conveni, a nivell material, territorial i personal.

El Capítol II enumera els requisits mínims que han de complir els bitllets emesos per les aerolínies i els documents relatius als equipatges per tal de ser considerats vàlids. També s'estableixen els requeriments de la "carta del portador aeri", document obligatori per tots els transportistes de mercaderies mitjançant aeronaus.

El Capítol III estableix la responsabilitat de l'empresa que realitza el transport en els supòsits d'accident amb danys a les persones o resultat de mort. En aquest capítol també es fa referència a la responsabilitat derivada de la pèrdua, retard o integritat de les mercaderies, així com també el conjunt d'accions de responsabilitat que se'n deriven a nivell processal.

El Capítol IV, format exclusivament per l'article 31, determina que en cas de transport de béns efectuat amb més d'un tipus de mitjà, el conveni només s'aplicarà en la part del trajecte multimodal efectuat per via aèria.

El Capítol V enumera un conjunt de disposicions generals i finals, en les que es fixa l'entrada en vigor i les facultats que tenen les parts per modular-ne l'aplicació.

---

<sup>15</sup> IATA, per les seves sigles en anglès, fundada per les aerolínies de bandera de Dinamarca, Alemanya, el Regne Unit, Noruega, Suècia. i els Països Baixos.

<sup>16</sup> Espanya va ratificar el Conveni el 21/08/1931, amb la publicació a la *Gaceta de Madrid*, Ministerio de Estado, el 21 d'agost de 1931, número 223, pp.1362-1367.

<sup>17</sup> Encara no ha entrat en vigor perquè ha estat ratificat per menys de 30 Estats. Espanya el va firmar el 10 de maig de 1971 però no l'ha ratificat. Això no obstant, el 18 de gener de 1994 va entrar en vigor el Conveni bilateral de Serveis Internacionals Regulars de Transport Aeri entre el Govern d'Espanya i el Govern de la República de Guatemala (BOE nº 42 de 18 de febrer de 1994).

### 2.3.3. El Conveni de Chicago, de 7 de desembre de 1944

És el tractat internacional sobre aviació més important fins aleshores, però també de la història de l'aviació civil. Constitueix el fonament jurídic més important de l'aviació civil internacional, basat en la forma i el contingut del Conveni de París de 1919<sup>18</sup>.

El Conveni de Chicago de 1944 el desenvolupa, el consolida, i l'aprofundeix; complementant-lo de manera considerable. El tractat, ratificat inicialment per 54 Estats i per 197 en l'actualitat<sup>19</sup>, es va acordar en el un context històric convuls.

La conferència de Chicago, com a preludi dels acords de *Bretton Woods*, va ser convocada pel Govern dels Estats Units al final de la segona guerra mundial. Precisament, el conflicte bèl·lic va crear un gran progrés tecnològic en l'entorn de l'aviació que diversos Estats van voler aprofitar per establir les normes bàsiques i procediments de la navegació aèria civil mundial en temps de pau.

El cos normatiu s'estructura en 6 títols, 53 articles i 19 annexos que segueixen l'estructura i el contingut del Conveni de París; contenen el conjunt de disposicions relatives a la navegació aèria en tots els seus aspectes. S'actualitzen constantment per tal d'adaptar-les a la nova realitat aeronàutica i aeroportuària derivada de la influència dels avenços tecnològics.

Les fites més rellevants del Conveni són les següents:

#### →La creació de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, l'OACI.

És la principal organització internacional sobre l'aviació civil a nivell mundial, amb seu a Montreal, (Canadà). Des de 1947 és un organisme especialitzat de les Nacions Unides amb especial vinculació amb el Consell Econòmic i Social (ECOSOC) i altres organismes especialitzats de l'ONU de caràcter tècnic. La seva funció és administrar i vetllar per l'aplicació del Conveni sobre l'Aviació Civil Internacional<sup>20</sup> i crear normes i polítiques que afavoreixin la seguretat, l'eficiència, el desenvolupament econòmic i el respecte pel medi ambient en l'àmbit de les operacions aeronàutiques civils.

L'OACI també s'encarrega de coordinar estratègies globals per la seguretat operacional i la millora de la navegació aèria per tal d'aconseguir el desenvolupament sostenible de l'aviació civil a nivell mundial mitjançant l'establiment d'un fòrum mundial per tal d'elaborar polítiques i normes, auditar-ne el compliment, realitzar estudis i anàlisis, prestar assistència a les parts implicades i establir canals de cooperació permanents entre els Estats membres<sup>21</sup>.

Els òrgans rectors de l'organització són els següents:

---

<sup>18</sup> L'article 80 del Conveni implica la denúncia del Conveni de París per part dels Estats part si el substitueix a tots els efectes.

<sup>19</sup> Espanya va ratificar el nou Conveni el 18/03/1969, amb la publicació al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE de 29 de desembre de 1969. (Referència BOE-A-1947-2069 degut a que el document oficial no està publicat a la pàgina web del Ministeri de Presidència i per les Administracions Territorials).

<sup>20</sup> També anomenat Conveni de Chicago de 1944.

<sup>21</sup> Segons la missió i els valors de l'OACI establerts a l'Article 44 del Conveni.

-L'Assemblea Triennal:

Òrgan de caràcter polític i representatiu, constituït per tots els Estats Membres, es reuneix cada tres anys o en cada ocasió que es consideri necessari. S'encarrega d'escollir els representants del Consell, avaluar els seus informes a nivell tècnic, jurídic econòmic i legal, atorgar o suprimir al Consell les facultats que es considerin oportunes i aprovar esmenes sobre el Conveni.

-El Consell Rector:

Òrgan de caràcter executiu, compost per 36 Estats Membres que compten amb un mandat de 3 anys. S'encarrega d'elaborar i presentar els informes anuals a l'Assemblea, exerceix les funcions d'administració i finances, nomena els màxims responsables de cada comitè tècnic i el Secretari General. També orienta la política de l'organització, adaptant i actualitzant els Annexos del Conveni i exerceix d'àrbitre entre els conflictes que puguin sorgir entre els Estats Membres. Espanya disposa d'un representant permanent al Consell.

-La Comissió de Navegació Aèria:

Òrgan eminentment tècnic, format per 19 membres amb "les qualificacions i experiència apropiades en la ciència i pràctica aeronàutica<sup>22</sup>" amb l'objectiu de representar els interessos de la totalitat d'actors implicats en l'aviació civil a nivell mundial. La seva funció és recomanar i elaborar normes, mètodes i procediments pels serveis de navegació aèria per tal de mantenir i millorar els estàndards de seguretat. Espanya disposa d'un representant permanent a la Comissió.

-La Secretaria General:

Òrgan administratiu, compost per 5 direccions generals de: navegació aèria, transport aeri, cooperació tècnica, assumptes jurídics i administració i serveis. Les competències de la secretaria general també inclouen l'auditoria interna, el departament de comunicació i les 7 representacions mundials de l'organització a Bangkok, Nairobi, Dakar, El Caire, París, Lima i Mèxic.

→Les llibertats de l'aire:

El primer i el segon article de la Convenció fan referència a la sobirania plena dels Estats sobre l'espai aeri situat sobre el seu territori. Per tal de regular el vol de les aeronaus civils sobre el territori dels Estats membres, es crea el concepte de les llibertats de l'aire. Són principis convencionals multilaterals que regeixen entre els Estats part del conveni, no són normes consuetudinàries internacionals. S'apliquen als serveis aeris comercials i es poden dividir en dos blocs: les llibertats de trànsit i les llibertats de tràfic<sup>23</sup>.

-Llibertats de trànsit:

1. Dret a sobrevolar l'espai aeri del territori d'un Estat sense aterrar-hi.

<sup>22</sup> Segons l'article 56 del Conveni de Chicago de 1944.

<sup>23</sup> CASANOVAS O. i RODRIGO A., *Compendio de Derecho Internacional Público*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014, p. 252.

Aquest dret, implica el pagament de les corresponents taxes als serveis de navegació aèria de l'Estat en qüestió i l'acceptació de les restriccions que els Estats considerin pertinents amb l'objectiu de mantenir la seguretat<sup>24</sup>.

2. Dret a fer una escala tècnica o aterratge per motius no comercials; principalment recàrrega de combustible o reparacions derivades de problemes tècnics.

Anteriorment, l'autonomia de vol de les aeronaus civils era considerablement menor i en la major part de rutes aèries de mitjà i llarg recorregut, era necessari fer aturades tècniques per recarregar combustible. En l'actualitat, aquesta llibertat té un ús marginal degut a l'augment d'autonomia de vol de les aeronaus civils.

-Llibertats de tràfic:

3. Dret a desembarcar passatgers, correus i mercaderies que han estat embarcades en territori estatal de la nacionalitat de l'aeronau.

4. Dret a embarcar passatgers, correus i mercaderies amb destinació el territori de l'Estat del qual l'aeronau té la nacionalitat.

5. Dret a embarcar i desembarcar passatgers, correus i mercaderies procedents o amb destinació a qualsevol Estat part del conveni.

El concepte de “cinquena llibertat”, és un dels més controvertits perquè permet que qualsevol companyia aèria amb aeronaus matriculades a qualsevol dels Estats part del conveni, pugui operar qualsevol ruta entre qualsevol aeroport dels Estats part sense restriccions. Aquesta situació representa un canvi substancial en el transport aeri civil però ha comptat amb diferents graus d'implementació a nivell mundial, condicionat per les polítiques de caire proteccionista de molts Estats.

Els primers acords desenvolupant la cinquena llibertat<sup>25</sup> es van signar entre el Regne Unit i els Estats Units. La Unió Europea, és el subjecte internacional amb un protagonisme més destacat en aquest àmbit, especialment amb el desenvolupament dels Acords de Cels Oberts i el desplegament del projecte polític de Cel Únic Europeu<sup>26</sup>.

#### **2.3.4. Conveni de Montreal, de 23 de setembre 1971**

El Conveni de Montreal de 23 de setembre de 1971, és el document jurídic de referència en l'àmbit de la seguretat en l'aviació civil internacional. Regula la repressió dels actes il·límits contra la seguretat de l'aviació civil. Va entrar en vigor el 26 de gener de 1973 després de ser ratificat per 10 Estats, en l'actualitat, el nombre d'Estats part és de 188. El Conveni disposa de 14 Articles i d'un Protocol addicional, firmat el 24 de febrer de 1988.

---

<sup>24</sup> La Unió Europea publica anualment un llistat que prohibeix el vol en l'espai aeri qualsevol Estat membre a determinades aerolínes que no compleixen amb els estàndards mínims de seguretat.

<sup>25</sup> Anomenats Bermudes I i Bermudes II, signats el 1946 i 1977 respectivament.

<sup>26</sup> El Capítol III del treball analitza amb profunditat aquestes qüestions.



La redacció del tractat es va dur a terme en un moment de gran preocupació pel conjunt d'actes delictius que afectaven la seguretat de les persones i la seguretat de l'aviació com a mitjà de transport, especialment degut al nombre de segrestos. Les consideracions més rellevants del conveni són les següents:

El text normatiu tipifica el conjunt d'actes considerats delictes a bord de les aeronaus o en instal·lacions o serveis de transport aeri civil, excloent l'àmbit militar. Segons el conveni, una aeronau es troba "en vol" durant el transcurs de temps des que es tanquen les portes fins que es tornen obrir. En canvi, una aeronau es considera "en servei" des que la tripulació o bé el personal de terra comença les operacions prèvies al vol fins a 24 hores després de l'aterratge. El segon concepte destacat és el que fa referència a la jurisdicció. El tractat estableix que 4 supòsits en els que l'Estat part haurà de jutjar els fets, sense excloure cap jurisdicció penal exercida d'acord amb les lleis nacionals de cada Estat<sup>27</sup>:

- Si el delictes es comet en territori d'un Estat part.
- Si el delictes es comet contra una aeronau matriculada a un l'Estat part.
- Si l'aeronau a bord del qual s'ha comès un delictes, aterra en territori d'un Estat part.
- Si el delictes es comet a bord d'una aeronau en situació d'arrendament sense tripulació<sup>28</sup> aprestada a una persona que tingui l'oficina principal o bé la residència permanent en un Estat part.

### 2.3.5. Miscel·lània

Espanya també ha firmat i ratificat altres acords internacionals d'índole operativa en el marc d'integració europeu i en l'àmbit de la seguretat. Els més destacats són els següents:

-El Conveni de Brussel·les de 13 de desembre de 1960, i 5 protocols addicionals relatius a la seguretat de la navegació aèria, cooperació i seguretat en el marc d'Eurocontrol. La Unió Europea ha aprovat diversos reglaments comunitaris perfeccionant la integració de l'espai aeri i desenvolupant el concepte de mercat comú europeu a nivell comercial, tal i com s'explica al Capítol II del treball.

-El Conveni de Tokio de 14 de setembre de 1963, sobre infraccions i actes delictius comesos a bord de les aeronaus<sup>29</sup>.

-El Conveni de La Haia de 16 de desembre de 1970<sup>30</sup>, sobre la repressió de l'apoderament il·lícit d'aeronaus. Està enfocat a la prevenció de segrestos terroristes i estableix els

---

<sup>27</sup> Per tal que no es produeixin problemes de vulneració de drets en relació al procés d'enjudiciament o que es condemni dues vegades a una mateixa persona pels mateixos fets, el conveni regula detalladament el procediment d'extradició.

<sup>28</sup> En l'àmbit aeronàutic, aquest concepte es coneix amb el nom de "Dry Leasing".

<sup>29</sup> Ratificat el 30 d'agost de 1969 (BOE nº 308 de 25 de desembre de 1969).

<sup>30</sup> Ratificat el 6 d'octubre de 1972 (BOE nº 13 de 15 de gener de 1973).

procediments jurisdiccionals i d'extradició dels processats. Aquest tractat ha estat completat pel Conveni de Pequín de 10 de setembre de 2010<sup>31</sup>.

## 2.4. Legislació espanyola de l'espai aeri i l'aviació civil

A nivell estatal, la legislació relativa a l'espai aeri és molt diversa a nivell material ja que el sector aeri té implicacions de caràcter directe i indirecte amb altres branques i sectors de l'ordenament jurídic, com es pot veure a continuació. A més dels tractats internacionals ratificats per Espanya i del conjunt de regulacions derivades del marc jurídic de la Unió Europea, s'ha desenvolupat legislació estatal en l'àmbit aeri.

Partint del principi exposat de sobirania de l'espai aeri i d'acord amb el dret internacional convencional, s'ha aprovat un gran nombre de disposicions jurídiques de diferent rang (Llei orgànica, Llei ordinària, real decret Llei, real decret legislatiu, ordre ministerial i circular), principalment reglaments de la Unió Europea, en alguns casos transposant directives comunitàries o mitjançant la ratificació de convenis internacionals.

El conjunt de legislació regula els següents aspectes<sup>32</sup>:

-Disposicions bàsiques<sup>33</sup>: marc normatiu d'organització ministerial, delimitació de competències, actuacions processals, creació d'òrgans de control, supervisió i administració, coordinació amb altres ministeris i altres administracions públiques.

-Seguretat de les operacions<sup>34</sup>: programes estatals, plans d'acció, requisits tècnics i de control administratiu i aerolínes amb restriccions.

-Personal aeronàutic, formació i medicina aeronàutica<sup>35</sup>: requisits de caràcter tècnic i administratiu dirigit als treballadors de l'àmbit aeronàutic, títols, llicències i habilitacions.

-Aeronavegabilitat<sup>36</sup>: manteniment, components, certificacions mediambientals.

-Aeroports i aeròdroms<sup>37</sup>: seguretat operacional, consideració d'aeroports d'interès general, aeroports autonòmics, assignació de franges horàries d'enlairament i aterratge (*slots*) i soroll relatiu a les operacions en l'àmbit aeroportuari.

---

<sup>31</sup> Adoptat el 10 de setembre de 2010 però encara no ha entrat en vigor ni ha estat ratificat per Espanya.

<sup>32</sup> Informacions del Ministeri de Foment i del Butlletí Oficial de l'Estat (BOE).

<sup>33</sup> Reial Decret 384/2015 de 22 de maig, en el que s'aprova el Reglament de matriculació d'aeronaus civils.

<sup>34</sup> Reglament (CE) 300/2008 del Parlament Europeu i del Consell de l'11 de març de 2008, sobre normes comunes per la seguretat de l'aviació civil. Deroga el Reglament (CE) 2320/2002.

<sup>35</sup> Reglament (UE) 1178/2011 de la Comissió de 3 de novembre de 2011, pel que s'estableixen requisits tècnics i de procediment administratiu relacions amb el personal de vol de l'aviació civil en virtut del Reglament (UE) 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell.

<sup>36</sup> Reglament (UE) 1321/2014 de la Comissió de 26 de novembre de 2014, sobre el manteniment de la aeronavegabilitat de les aeronaus i equips i sobre l'aprovació de les organitzacions i personal que participen en les tasques esmentades.

-Navegació aèria<sup>38</sup>: prestació de serveis de control aeri, serveis d'informació aeronàutica, ús i restriccions de l'espai aeri, controladors de trànsit aeri, taxes i tarifes de la navegació aèria.

-Usuaris<sup>39</sup>: condicions de transport, garanties pels passatgers i bitllets subvencionats pels ciutadans de les Balears, Canàries, Ceuta i Melilla.

-Seguretat<sup>40</sup>: estàndards mínims de seguretat aeronàutica i aeroportuària.

-Investigació d'accidents i d'incidents<sup>41</sup>: protocols de seguretat i delimitació dels òrgans encarregats d'investigar els fets.

-Estadístiques<sup>42</sup>: obligacions de publicació de dades de passatgers, correus i càrrega amb origen, trànsit o destinació aeroports públics espanyols.

-Comerç d'emissions i contaminació acústica<sup>43</sup>: objectius de reducció de gasos que produeixen l'efecte hivernacle, objectiu i control de contaminació acústica i emissió de partícules contaminants.

-Assistència a les víctimes i familiars<sup>44</sup>: protocols d'actuació, delimitació de responsabilitat i regulació d'indemnitzacions.

---

<sup>37</sup> Reglament (CEE) 95/93 del Consell de 18 de gener de 1993, relatiu a les normes comunes per l'assignació de franges horàries als aeroports comunitaris.

<sup>38</sup> Llei 48/1960 de 21 de juliol de la Navegació aèria. En vigor fins l'octubre de 2014, modificada per la Llei 5/2010 de 17 de març.

<sup>39</sup> Reglament (CE) 261/2004 del Parlament Europeu i del Consell de l'11 de febrer de 2004, pel que s'estableixen normes comunes sobre la compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i de cancel·lació o de gran retard dels vols. Deroga el Reglament (CEE) 295/91.

<sup>40</sup> Llei orgànica 1/1986 de 8 de gener de supressió de la Jurisdicció Penal Aeronàutica i d'adequació de penes. Modificada parcialment en la reforma del Codi Penal de 1995 i Llei de 21/2003 de 7 de juliol sobre la Seguretat Aèria. En vigor fins el juny de 2017, modificada per la Llei 1/2011 de 4 de març.

<sup>41</sup> Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil. Deroga la Directiva 94/56/CE.

<sup>42</sup> Reglament (CE) 1358/2003 de la Comissió de 31 de juliol de 2003, pel que s'aplica el Reglament (CE) 437/2003 del Parlament Europeu i del Consell, relatiu a les estadístiques de transport aeri de passatgers, càrrega i correus.

<sup>43</sup> Reglament (UE) 421/2014 del Parlament Europeu i del Consell de 16 d'abril de 2014, que modifica la Directiva 2003/87/CE, per la que s'estableix un règim pel comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a la UE.

<sup>44</sup> Conveni de Montreal de 28 de maig de 1999 per la unificació de certes regles del Transport Aeri Internacional (BOE nº 122, de 20 de maig de 2004) i Llei 17/2015 de 9 de juliol, del Sistema Nacional de Protecció Civil.

### **3. Marc jurisprudencial**

#### **3.1. Jurisprudència rellevant de la Cort Internacional de Justícia**

Malgrat el que estableixen les disposicions dels tractats internacionals, eventualment es produeixen violacions del seu contingut.

La Cort Internacional de Justícia (CIJ) s'ha pronunciat en diverses ocasions sobre assumptes de caràcter divers sorgits arran de controvèrsies relacionades amb l'espai aeri. Malgrat això, en la majoria de casos s'han discutit qüestions processals i de competència de la Cort en comptes d'analitzar els fets i el fons de l'assumpte. Els casos més rellevants a nivell diplomàtic o pel nombre de víctimes, no han estat jutjats per la CIJ.

La majoria dels incidents s'han produït amb anterioritat a l'entrada en vigor de l'Estatut de Roma de la Cort Penal Internacional<sup>45</sup>. A continuació, s'analitzen breument alguns dels casos més rellevants, alguns dels quals sotmesos al procés d'enjudiciament de la Cort i en d'altres casos resolts mitjançant alternatives a la via jurisdiccional:

##### -Estats Units d'Amèrica c. Hongria, 1954

Entre el 7 d'octubre de 1952 i el 7 de novembre de 1954 es van produir sis incidents aeris amb elements similars, entre els Estats Units d'Amèrica i Hongria, els Estats Units d'Amèrica i Txecoslovàquia i els Estats Units d'Amèrica i la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques (URSS). En aquest últim cas en quatre ocasions.

El cas més rellevant va ser el d'Hongria: el conflicte es basava en l'ordre d'aterratge forçós donada a la tripulació d'una aeronau nord-americana que havia volat sobre l'espai aeri d'Hongria. Després de ser interceptat per part del govern hongarès, l'avió va ser obligat a aterrar i no es va produir cap notificació dels fets al govern dels Estats Units. Hongria va confiscar l'aeronau al·legant sospites d'espionatge i la tripulació va ser detinguda, sotmesa a un judici militar sense garanties processals i que vulnerava diversos drets fonamentals.

Els Estats Units van presentar una demanda a la CIJ, fonamentant-la en l'article 36.1 de l'Estatut de la Cort Internacional de Justícia, que estableix que "la competència de la Cort s'estén a tots els litigis que les parts li presentin i a tots els assumptes especialment previstos en la Carta de les Nacions Unides o en els tractats convencionals vigents". Hongria no havia donat el consentiment per acceptar la submissió voluntària del conflicte a la jurisdicció de la CIJ. Com a conseqüència, la Cort va considerar que no era competent per jutjar els fets degut a la falta de jurisdicció sobre els fets al·legats.

Aquesta situació processal es va donar en els altres cinc casos relatius a les repúbliques soviètiques del bloc comunista. La Cort no va poder considerar cap dels contenciosos per manca de jurisdicció i van haver de ser desestimats sense poder-se jutjar.

---

<sup>45</sup> Que malgrat ser aprovat per 120 Estats el 17 de juliol de 1998, no va entrar en vigor fins l'1 de juliol de 2002. Actualment, 123 Estats l'han ratificat.

### -Cas Índia c. Pakistan, 1971

Segons el que estableix el Conveni de Chicago de 1944, les aeronaus civils d'un Estat tenen dret a volar sobre el territori d'un altre Estat. Degut al conflicte bèl·lic entre l'Índia i el Pakistan (especialment agut a la zona del Caixmir), des de l'agost de 1965 es va suspendre amb caràcter de reciprocitat, el vol de qualsevol aeronau d'un Estat sobre territori de l'altre Estat. En un intent de rebaixar les tensions, el febrer de 1966 totes dues parts van arribar a un acord per tal de restablir el vol en els respectius espais aeris d'acord amb les condicions prèvies al sorgiment del conflicte. El Pakistan va interpretar que el règim jurídic aplicable era el del Conveni de Chicago de 1944. Això no obstant, l'Índia considerava que el tractat havia quedat suspès i que l'acord que permetia el vol formava part d'un règim jurídic especial, independent del Conveni.

L'any 1971, després d'un incident aeri derivat d'un segrest que va comportar que l'Índia suspengués de nou el vol a les aeronaus pakistaneses sobre el seu espai aeri, el Pakistan va presentar una denúncia al Consell de l'OACI, al·legant la vulneració de diverses disposicions del tractat. L'Índia considerava que la controvèrsia s'havia de resoldre fora de l'àmbit del tractat perquè aquest no era aplicable i per tant, el Consell de l'OACI no era competent per conèixer el cas.

La CIJ va concloure que el Consell era competent per conèixer el cas i que les consideracions jurídiques de l'Índia no tenien fonament, ja que el règim jurídic independent al·legat era contrari a les disposicions del Conveni de Chicago relatives a la terminació i suspensió del tractat. El 1999 es va produir un altre conflicte entre els mateixos països, derivat de la destrucció per part de l'exèrcit indi d'una aeronau militar paquistanesa que havia sobrevolat territori indi. Malgrat que el Pakistan va portar els fets a la CIJ, el cas es va ser desestimat per manca de competència, tot i que va instar a les parts a resoldre el conflicte de manera pacífica.

### -Cas EUA c. Iran, 1988

El 3 de juliol de 1988, el vol 655 d'Iran Air que cobria la ruta Teheran-Dubai va ser abatut per un míssil llançat des del vaixell de guerra de l'exèrcit estatunidenc "*Vincennes*". El comandament del vaixell va intentar establir contacte amb l'aeronau en dues ocasions però no va ser possible. El vaixell de guerra nord americà<sup>46</sup> va confondre l'aeronau civil amb un avió de combat iranià, amb carregament de municions i arsenal militar. Després dels intents fallits de comunicació, els Estats Units van disparar dos míssils que van interceptar l'avió, provocant que es precipités a l'estret d'Hormuz (Golf Pèrsic), causant la mort dels 290 ocupants.

Aquest incident va tenir lloc durant la guerra entre l'Iran i l'Iraq. El Consell de Seguretat de les Nacions Unides es va reunir d'urgència per avaluar la situació, que la Unió Soviètica i

---

<sup>46</sup> Les investigacions sobre si el vaixell navegava en aigües iranianes o internacionals són contradictòries.

l'Iran consideraven com a "acte criminal de barbàrie i atrocitat"<sup>47</sup> tot i que els Estats Units no van disculpar-se formalment en considerar els fets com un error en la resposta d'una situació de perill imminent.

Les Nacions Unides van expressar el condol per la mort dels ocupants i van instar l'obertura d'una investigació independent per tal d'aclarir les causes de l'incident<sup>48</sup>.

L'Iran va denunciar els fets a la Cort Internacional de Justícia, al·legant la violació de diverses disposicions del Conveni de Chicago de 1944 i del Conveni de Montreal de 1971. Els Estats Units van considerar que la Cort no podia jutjar els fets per manca de jurisdicció. Això no obstant, després d'un procés de negociacions diplomàtiques, les parts van arribar a un acord compensatori de 131.8 milions de dòlars, 61.8 dels quals destinats als familiars de les víctimes. Després de l'acord, els Estats Units i l'Iran van decidir abandonar la via jurisdiccional i retirar el contenciós.

### **3.2. Altres casos rellevants que no han estat sotmesos a la jurisdicció de la Cort Internacional de Justícia**

L'abatiment d'aeronaus civils, per error o per voluntat, no és un fenomen aïllat. L'aviació civil ha estat sovint un objectiu terrorista. Desgraciadament, diversos avions han estat atacats<sup>49</sup> al llarg de la història i fins i tot, aeronaus civils han estat utilitzats com a míssil en els atemptats de l'11-S contra el World Trade Center de Nova York, el Pentàgon i el vol United 093 estavellat a Pensilvània. És important destacar que l'Article 4 del Conveni de Chicago de 1944 estableix que els Estats part es comprometen a no utilitzar l'aviació civil per propòsits incompatibles amb les finalitats del Conveni.

La manca de transparència en el procés d'investigació dels fets per part dels governs implicats ha dificultat enormement les tasques de les autoritats encarregades de dur-les a terme. Sovint, les investigacions dutes a terme per organismes governamentals resulten contradictòries entre sí. De cada incident exposat a continuació, hi ha nombroses teories conspiratives (que no han estat incloses en l'exposició del cas) basades en inexactituds dels fets, presumptes filtracions dels serveis d'intel·ligència i comandaments militars de les parts implicades o per revelacions de testimonis. Degut a que la majoria dels casos no han estat jutjats ni investigats en profunditat, no s'ha pogut confirmar o desmentir categòricament el conjunt d'informacions no oficials.

---

<sup>47</sup> Declaracions del Ministre d'Assumptes Exteriors de l'Iran, Ali Akbar Velayati, el 14 de juliol de 1988 al Consell de Seguretat de les Nacions Unides. Informació disponible a la següent pàgina web: <http://www.nytimes.com/1988/07/15/world/iran-falls-short-in-drive-at-un-to-condemn-us-in-airbus-case.html> (Consultada el 3/1/2018).

<sup>48</sup> Resolució 616 (1988) de 20 de juliol del Consell de Seguretat de les Nacions Unides. Aprovada per unanimitat a la sessió 2821.

<sup>49</sup> Una de les característiques de l'abatiment d'aeronaus civils mitjançant míssils és la dispersió de les restes del fuselatge i de les víctimes, fet que dificulta les tasques de recuperació, identificació i investigació.

Vol 402 d'El Al Israel Airlines, 27 de juliol de 1955

L'avió que cobria la ruta Viena – Tel Aviv, un Lockheed Constellation amb 58 persones a bord, va ser abatut per les forces aèries de Bulgària en un moment de gran tensió en el conflicte de la Guerra freda. Presumptament per error, a causa de problemes amb els aparells de comunicació, l'aeronau civil va volar en l'espai aeri búlgar i posteriorment va ser abatut per dos avions de combat de l'exèrcit de Bulgària. L'Estat búlgar va assumir la responsabilitat dels fets, es va comprometre a indemnitzar les víctimes i va reconèixer que els avions militars no havien pres totes les mesures pertinents per tal d'advertir a l'aeronau israeliana que canviés de rumb.

No obstant això, no s'han pogut determinar amb exactitud les circumstàncies dels fets degut a que el govern de Bulgària no va permetre que experts israelians poguessin participar en les investigacions oficials de l'accident.

Vol 114 de Lybian Arab Airlines, 21 de febrer de 1973

Un Boeing 727-200 que volava entre Trípoli i el Caire va ser abatut per dos avions de combat de l'exèrcit israelià quan volava en l'espai aeri de la península del Sinaí. L'aeronau va patir problemes tècnics a causa d'una tempesta de sorra, fet que va desorientar a la tripulació. L'exèrcit israelià va interceptar l'avió en detectar que volava sobre zona restringida. Per tal d'evitar la catàstrofe, les aeronaus militars van establir contacte visual amb la tripulació i van de fer moviments d'advertència amb les ales dels avions de combat. L'avió de Lybian Arab Airlines<sup>50</sup> va canviar el rumb en direcció oest per error, amb la percepció que els avions militars eren de les forces aèries egípcies. Per l'exèrcit israelià, aquest fet va ser interpretat com un intent de fuga. Assumint que l'avió era una missió terrorista contra l'Estat, els dos caces van disparar contra l'aeronau, que va intentar un aterratge d'emergència amb el resultat de 108 víctimes mortals i 5 supervivents.

El Consell de l'OACI va condemnar els fets, amb l'abstenció dels Estats Units i Nicaragua. L'Estat d'Israel va indemnitzar econòmicament les famílies de les víctimes però va manifestar que havia actuat en legítima defensa.

Vol 007 de Korean Airlines, 1 de setembre de 1983

És considerat com un dels incidents més greus de la Guerra freda. Un Boeing 747-200 que cobria la ruta entre Nova York-JFK i Seül-Gimpo, va ser abatut per un míssil aire-aire llançat des d'un avió militar soviètic, quan sobrevolava l'espai aeri de l'URSS a l'alçada del nord del mar del Japó i al sud de l'illa de Sakhalín.

En l'actualitat, encara no s'han pogut aclarir les circumstàncies que van causar els fets degut a que els informes de les investigacions presentats són contradictoris o es bé divergents amb els fets. Segons l'informe independent de l'OACI<sup>51</sup>, redactat inicialment el 1983 però revisat el

---

<sup>50</sup> La tripulació de l'aeronau era d'Air France, subcontractada per Lybian Arab Airlines. El co-pilot, de nacionalitat francesa, va ser un dels 5 supervivents.

<sup>51</sup> En base a l'Article 26 del Conveni de Chicago de 1944.

1993 després que el govern soviètic proporcionés les caixes negres de l'aparell sinistrat<sup>52</sup>, l'aeronau es va desviar de la ruta prevista de manera involuntària degut a un problema amb el pilot automàtic. En detectar que l'avió volava en una zona aèria restringida<sup>53</sup> i assumint que es tractava d'un cas d'espionatge, l'URSS va donar l'ordre de destruir l'avió, sense que els presumptes advertiments previs per part de l'exèrcit soviètic fossin rebuts per part de la tripulació del vol 007.

La metralla de l'explosió del míssil va perforar el fuselatge, causant una despresurització de la cabina de passatgers i la pèrdua de control de l'aeronau fins al posterior impacte contra el mar, que va provocar la mort dels 296 ocupants.

Els fets van provocar un augment considerable de les tensions entre els dos blocs, moviments militars de l'OTAN, la condemna per part de les Nacions Unides, la celebració d'una sessió d'emergència de l'OACI, canvis tècnics en el sistema de GPS i diverses restriccions de vol en l'àmbit civil, entre d'altres mesures.

#### Vol 103 de Pan Am, 21 de desembre de 1988<sup>54</sup>

L'explosió d'una bomba dins d'una maleta situada a la bodega davantera<sup>55</sup>, va fer estavellar el Boeing 747-100 de la companyia estadounidense Pan Am que cobria la ruta de Londres-Heathrow a Nova York-JFK. L'aeronau va precipitar-se a la localitat escocesa de Lockerbie, causant un cràter considerable i la mort d'11 persones de la població. Els 259 ocupants de l'aeronau accidentada van morir. Inicialment, les investigacions treballaven amb la possibilitat d'una anomalia mecànica com a causa de l'accident. El juliol de 1990 l'autoritat britànica d'investigació d'accidents d'aeronaus civils va comunicar oficialment que l'aeronau es va estavellar a causa de l'explosió d'una bomba a bord.

El procediment d'enjudiciament del cas no va ser senzill<sup>56</sup>. Tant el Regne Unit com els Estats Units van dur a terme investigacions per tal d'aclarir les circumstàncies de l'atemptat i trobar-ne els responsables; dos ciutadans libis sospitosos de pertànyer als serveis d'intel·ligència de l'Estat. Malgrat que el Consell de Seguretat va imposar sancions a Líbia com a mesura per aconseguir l'extradició a Escòcia dels acusats, el govern libi s'hi va negar inicialment. Posteriorment, va indicar que s'avindria a sotmetre el cas a judici amb la condició que el procediment es dugués a terme en un territori neutral i amb un tribunal format per jutges internacionals. Inicialment, el Regne Unit i els Estats Units s'hi van oposar.

---

<sup>52</sup> Formades per dos instruments: el Voice Data Recorder, que enregistra les converses de la cabina de comandament i el Flight Data Recorder, que enregistra el conjunt de dades tècniques del vol.

<sup>53</sup> Segons l'Article 9 del Conveni de Chicago de 1944, en cas que una aeronau sobrevoli una zona considerada com a prohibida per un Estat part del Conveni, pot exigir l'aterratge immediat a l'aeroport que es designi per tal efecte, però no abatre l'avió.

<sup>54</sup> També conegut com a "Cas Lockerbie".

<sup>55</sup> En el vol 182 d'Air India (23/6/1985) i en el vol 203 d'Avianca (27/11/1989) es van produir atemptats amb el mateix mètode.

<sup>56</sup> Líbia va interposar una demanda a la Cort Internacional de Justícia contra el Regne Unit i els Estats Units d'Amèrica per una qüestió interpretativa del Conveni de Montreal de 1971. Aquest procediment va ser paral·lel als contactes entre les parts per establir les condicions de judici dels acusats pel Cas Lockerbie. Les parts van arribar a un acord al respecte i el 2003, van demanar formalment a la Cort retirar el cas.



El 3 de maig del 2000, després de la mediació del Secretari General de les Nacions Unides i de negociacions entre les parts, va començar el judici a “Camp Zeist” una antiga base nord-americana situada als Països Baixos, amb l’aplicació de la llei escocesa i amb un tribunal<sup>57</sup> format per tres jutges i un quart de reserva.

El 31 de gener de 2001 es va dictar sentència, en la que es va considerar culpable un dels dos acusats; Abdelbeset Ali Mohmed Al-Megrahi, que va ser condemnat a 27 anys de presó. El 2003, Moammar al Gadafhi va acceptar pagar una indemnització de 2.700 milions de dòlars a les famílies de les víctimes. El 20 d’agost de 2009, Al-Megrahi va ser alliberat per raons humanitàries, i va morir a Líbia el 20 de maig de 2012.

El 15 d’octubre de 2015, la fiscalia escocesa juntament amb la fiscalia general nord-americana van anunciar que estaven investigant dos ciutadans libis com a presumptes implicats en l’atemptat terrorista.

#### Vol 017 de Malaysian Airlines, 14 de juliol de 2014

Un Boeing 777-200ER que feia la ruta d’Amsterdam a Kuala Lumpur, va ser abatut per un míssil terra-aire quan volava sobre la zona est d’Ucraïna, a la zona fronterera entre les províncies de Donetsk i Lugansk (zona en guerra civil en el moment dels fets). L’aeronau va estavellar-se a la localitat de Grábovo. Els 298 ocupants van morir.

L’autoria de l’atac no s’ha pogut determinar amb exactitud ja que les versions dels fets són contradictòries. La majoria de països occidentals donen suport a les investigacions del Joint Investigation Team<sup>58</sup> que conclouen que milicians pro-russos de l’autoproclamada República de Donetsk van disparar un míssil del tipus “Buk” des de territori rebel. En canvi, les autoritats russes acusen a l’exèrcit ucraïnès d’haver abatut l’avió en confondre’l amb l’aparell de Vladimir Putin. Rússia va vetar al Consell de Seguretat de les Nacions Unides la creació d’un tribunal internacional per jutjar els fets. Des del dia dels fets, Eurocontrol va prohibir sobrevolar l’espai aeri de l’est d’Ucraïna, tot i que en el moment de l’incident, moltes aerolínies havien decidit voluntàriament evitar la zona com a mesura de seguretat.

El 4 d’octubre de 2001, el vol 1812 de Siberia Airlines que volava de Tel-Aviv a Novosibirsk (Rússia), va ser destruït mentre a l’altura de la península de Crimea, per un error de càlcul reconegut per Ucraïna, durant unes maniobres militars amb un míssil terra-aire. L’Estat va compensar econòmicament les famílies de les víctimes.

---

<sup>57</sup> Formalment no tenia la consideració de tribunal sinó de tres jutges presidents.

<sup>58</sup> Format per Malàisia, Austràlia, els Països Baixos, Bèlgica i Ucraïna, amb el suport dels Estats Units, l’OACI, i altres Estats de la UE. Els resultats preliminars poden ser consultats a la següent pàgina web: <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-vliegramp/presentaties/presentation-joint/> (consultada el 2/1/2018).

## Capítol II

### 4. El transport aeri civil a la Unió Europea

#### 4.1. Base jurídica comunitària

Els Estats són subjectes jurídics originaris de dret internacional. Les organitzacions internacionals disposen de subjectivitat jurídica internacional derivada, perquè està condicionada a la voluntat dels Estats, que en determinen l'abast al tractat constitutiu o fundacional de l'organització en base al que estableix el dret internacional públic.

La Unió Europea és una organització internacional d'integració *sui generis*, amb personalitat jurídica pròpia<sup>59</sup>, formada per 28 Estats<sup>60</sup> i única al món a nivell econòmic, jurídic i polític. Ha evolucionat considerablement al llarg dels últims anys, consolidant-se com a referència mundial com actor econòmic indiscutible i garant de l'Estat de dret, però encara amb reptes de futur pendents en l'àmbit social, polític i militar.

El concepte de personalitat jurídica és de vital importància en el marc jurídic comunitari. En aquest aspecte, com a subjecte jurídic internacional, la Unió Europea té implicacions directes en la capacitat per concloure tractats internacionals, en l'exercici del dret de legació a nivell actiu i passiu, en l'exercici el dret de participació en altres organitzacions internacionals i en l'exercici d'exigència i d'assumpció de la responsabilitat a nivell internacional derivada d'actes contraris al dret internacional.

Totes les decisions de caràcter legislatiu que es prenen a nivell comunitari parteixen del concepte de "base jurídica", entesa com a fonament legal de qualsevol acció legislativa. La base jurídica determina l'existència de competències de la Unió Europea per adoptar actes jurídics sobre un àmbit d'actuació i el procediment que s'ha de seguir per dur-lo a terme. En la gran majoria de casos, la legislació europea s'adopta mitjançant el procediment legislatiu ordinari, en el que la Comissió Europea impulsa i proposa la regulació d'una determinada matèria. Mitjançant diverses lectures i consultes a agències i institucions comunitàries si s'escau, el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea co-decideixen transformant o no en acte jurídic la proposta legislativa d'acord amb les disposicions de l'Article 294 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE).

La Unió Europea no disposa de la *Kompetenz-Kompetenz*<sup>61</sup>, i per tant, no pot decidir lliurement sobre quins aspectes és competent per legislar. La delimitació competencial es regeix pel principi d'atribució. El Tractat de la Unió Europea (TUE) i el Tractat de Funcionament de la Unió Europea són el fonament i el límit del sistema competencial de la

---

<sup>59</sup> Segons l'Article 47 del Tractat de la Unió Europea (TUE).

<sup>60</sup> 27 Estats a partir del 29 de març de 2019, data efectiva del Brexit.

<sup>61</sup> Principi jurídic que emana de la sentència del cas "*Brunner c. Tractat de la Unió Europea*" del Tribunal Constitucional Alemany de 12 d'octubre de 1993, principi que és molt habitual en els casos sotmesos a arbitratge per fonamentar un primer laude sobre la jurisdicció del tribunal.

UE, que s'organitza en diferents graus: competències exclusives de la UE<sup>62</sup>, competències compartides amb els Estats membres,<sup>63</sup> competències de coordinació de polítiques econòmiques i competències complementàries i de suport als Estats membres<sup>64</sup>. En l'àmbit normatiu amb incidència sobre assumptes relatius a l'aviació civil, els actes jurídics comunitaris més rellevants<sup>65</sup> es concentren en reglaments, directives i decisions:

-Els **Reglaments** es caracteritzen per ser vinculants en la seva totalitat i directament aplicables amb les mateixes condicions a tota la Unió Europea, sense que sigui necessària cap tipus d'adaptació legislativa per part dels Estats membres. Tenen efecte directe tant pels Estats com per les persones físiques i jurídiques, que poden invocar el seu contingut i compliment directament als jutges nacionals dels Estats membres.

-Les **Directives** s'adrecen als Estats membres. Estableixen una obligació o un resultat a complir però el poder legislatiu dels Estats disposa de llibertat en l'elecció dels instruments jurídics interns més adequats per assolir els objectius marcats.

S'estableix un període de transposició per tal d'adaptar la legislació nacional de cada Estat membre al contingut jurídic de la directiva. A diferència dels Reglaments, les Directives no són directament aplicables, amb l'excepció de determinades circumstàncies especials en què poden tenir efecte directe. Per tant, en la gran majoria de casos, els ciutadans europeus no poden invocar-les davant dels tribunals interns dels Estats membres.

-Les **Decisions**, d'abast considerablement més reduït que els reglaments i les directives, són directament aplicables i obligatòries en tots els seus elements. Es dirigeixen a un destinatari concret que pot ser un, diversos o la totalitat dels Estats membres, persones físiques i persones jurídiques.

Els Reglaments sempre<sup>66</sup> tenen efecte directe. En canvi, les Directives només tenen efecte directe quan les seves provisions són "incondicionals, clares, precises i l'Estat membre no està complint amb el període de transposició acordat<sup>67</sup>". Les Decisions només tenen efecte directe quan es dirigeixen a un Estat membre en concret<sup>68</sup>.

Degut a l'amplitud de sectors legislatius afectats, en l'àmbit del transport aeri no sempre és senzill determinar la base jurídica aplicable a cada proposta legislativa, ja que en alguns casos la base jurídica pot ser doble.

---

<sup>62</sup> Article 3 del TFUE: unió duanera, normes de competència pel funcionament del mercat interior, política monetària, política comercial i conservació dels recursos biològics marins i política pesquera.

<sup>63</sup> Article 4 del TFUE: mercat interior, cohesió econòmica i territorial, agricultura, medi ambient, protecció dels consumidors, transports i xarxes transeuropees, energia, espai de llibertat, seguretat i justícia, salut pública, desenvolupament tecnològic i espai ultra terrestre, cooperació al desenvolupament.

<sup>64</sup> Article 6 del TUE: millora de la salut humana, indústria, cultura, turisme, educació i formació professional, joventut i esports, protecció civil i cooperació administrativa.

<sup>65</sup> BORCHARDT K., *El ABC del Derecho Comunitario de la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburg (Luxemburg), 2011, pp. 93-105.

<sup>66</sup> Segons la sentència del TJUE de 14 de desembre de 1971 sobre el cas *Politi*.

<sup>67</sup> Segons la sentència del TJUE de 4 de desembre de 1974 sobre el cas *Van Duyn*.

<sup>68</sup> Segons la sentència del TJUE de 10 de novembre de 1992 en el cas *Hansa Fleisch*.

L'espectre competencial amb possibilitat de desenvolupament normatiu s'estén a sectors tan diversos com: el medi ambient, els drets dels passatgers, la política de seguretat i antiterrorista, la política d'infraestructures i de navegació aèria, la política comercial i de competència del mercat interior, entre d'altres.

Per tal de garantir el bon funcionament del complex marc jurídic comunitari, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) i les institucions de la UE han consolidat quatre principis jurídics fonamentals com a resultat de l'aplicació del dret comunitari: els principis de subsidiarietat i proporcionalitat, el principi de primacia i el principi d'efecte directe.

-Els principis de subsidiarietat i proporcionalitat són fonamentals per tal d'evitar duplicitats d'actuacions legislatives entre els Estats membres i les institucions comunitàries, amb l'objectiu de poder garantir el bon funcionament de l'engranatge competencial. Exceptuant l'àmbit de competències exclusives, aquests principis impliquen que la Unió Europea només actuarà en aquells supòsits en què la seves accions siguin més efectives que a nivell estatal si l'aprovació de legislació és l'única via possible per tal d'aconseguir els objectius establerts.

-El principi de de primacia<sup>69</sup>, garanteix l'aplicació del dret comunitari de manera preferent sobre la legislació interna dels Estats membres, desplaçant la legislació nacional contrària a les disposicions comunitàries en cas que sigui necessari per garantir el compliment efectiu de la legislació de la Unió Europea.

-El principi d'efecte directe<sup>70</sup> del dret de la Unió Europea atorga als ciutadans la possibilitat d'invocar legislació europea davant dels tribunals de justícia dels Estats membres sense cap tipus d'impediment legal de caràcter formal o material. D'aquesta manera es garanteix que l'efectivitat de les disposicions comunitàries sigui uniforme al conjunt d'Estats membres. Els efectes inherents a aquest principi que poden ser verticals o horitzontals, estan condicionats als límits establerts en les interpretacions jurisprudencials del TJUE.

## 4.2. Institucions principals

La superposició legislativa entre la normativa comunitària i la normativa dels Estats membres comporta que a nivell institucional, també hi pugui haver certa superposició en les funcions executives i de control. En alguns casos, la delimitació dels àmbits d'actuació de cada institució no sempre és prou clara, fet que en ocasions provoqui conflictes de competència o d'actuacions entre institucions comunitàries i institucions dels Estats membres o entre institucions d'Estats membres.

---

<sup>69</sup> Apareix per primera vegada a la sentència del TJUE de 15 de juliol de 1964 sobre el cas *Costa c. Enel*.

<sup>70</sup> Apareix per primera vegada a la sentència del TJUE de 5 de febrer de 1963 sobre el cas *Van Gend en Loos*.

#### 4.2.1 Comissió Europea

Segons l'article 17 del Tractat de la Unió Europea, la Comissió Europea és la institució encarregada de promoure l'interès general de la UE i de vetllar pel compliment dels tractats<sup>71</sup> i de la legislació comunitària, entre d'altres responsabilitats com la representació internacional de la Unió, la gestió del conjunt de polítiques comunitàries i l'impuls legislatiu general.

Tal i com s'exposarà al següent apartat, la Comissió té un rol fonamental en l'assoliment i la consolidació del lideratge de la UE a nivell mundial en el conjunt de polítiques i actuacions relacionades amb l'aviació civil i l'harmonització normativa. Aquest lideratge és especialment destacat en els drets dels passatgers aeris, els estàndards de respecte pel medi ambient i de seguretat en les operacions aeronàutiques.

Això no obstant, malgrat que la Comissió sigui considerada el "braç executiu" de la UE, no pot assimilar-se al govern de la Unió Europea com a tal ja que la Unió Europea no és un Estat federal ni disposa formalment d'una Constitució, entre d'altres consideracions de caràcter jurídic i polític. A nivell intern, els Governos dels Estats membres són la institució estatal que més s'adequa a les actuacions i competències de la Comissió Europea perquè l'execució de certes normes comunitàries recau en els Estats membres.

En l'àmbit aeri, els Estats articulen la majoria d'actuacions governamentals a través dels ministeris corresponents i del poder legislatiu quan sigui s'escaigui. En el cas d'Espanya, el Ministeri de Foment i en menor mesura el Ministeri de Defensa, són els encarregats de gestionar els assumptes relatius al sector aeri, mitjançant les corresponents Secretaries d'Estat, agències governamentals associades i empreses públiques.

#### 4.2.2 Eurocontrol

Eurocontrol és una organització internacional creada a Brussel·les el 13 de desembre de 1960<sup>72</sup> amb l'objectiu de desenvolupar i consolidar la coordinació en el control de la navegació aèria a Europa. Actualment, està formada per 41 Estats que són membres de ple dret de la organització, inclosos tots els Estats membres de la UE i altres Estats europeus<sup>73</sup>. La seu principal és a Brussel·les tot i que també disposa de delegacions a Bretigny i Luxemburg i del principal centre de gestió de trànsit aeri del centre i nord d'Europa, situat a Maastricht.

Els objectius generals d'Eurocontrol es centren en el funcionament segur i respectuós amb el medi ambient del trànsit aeri a Europa<sup>74</sup>. Per fer-ho, està treballant intensament amb la Unió

---

<sup>71</sup> En l'argot jurídic, la doctrina sol referir-se a la Comissió Europea com la "Guardiana dels Tractats".

<sup>72</sup> La República Federal d'Alemanya, Bèlgica, França, Luxemburg, els Països Baixos i el Regne Unit van signar el tractat multilateral anomenat *Eurocontrol International Convention* per constituir l'organització. Amb la progressiva incorporació de nous Estats part, s'ha modificat la Convenció per adaptar-la a les noves característiques operatives.

<sup>73</sup> Albània, Armènia, Bòsnia i Hercegovina, Geòrgia, Macedònia, Moldàvia, Mònaco, Montenegro, Sèrbia, Suïssa, Turquia i Ucraïna.

<sup>74</sup> Segons dades oficials d'Eurocontrol, l'organització gestiona prop de 10 milions de vols anualment.

Europea mitjançant la Comissió Europea<sup>75</sup>, amb els Estats membres de l'organització i amb empreses privades en el desenvolupament del projecte de Cel Únic Europeu. Al mateix temps, assessora i col·labora amb la Comissió, l'Agència Europea de Seguretat Aèria (AESA), l'OTAN, l'Agència de Defensa Europea, l'OACI, la IATA i les autoritats dels Estats membres en assumptes de regulació legislativa, entre d'altres.

Tanmateix, també s'encarrega de prestar serveis a les aerolínies, aeroports i a institucions civils i militars de gestió i control, l'aprovació de plans de vol, la coordinació dels espais aeris, la gestió de taxes, dades i l'assignació de *slots*<sup>76</sup>.

### -Què és un *slot*?

Un *slot* és el concepte fonamental en la navegació aèria que fa referència a l'espai de temps del que disposa una determinada aeronau per efectuar una determinada operació. Els *slots* poden ser de caràcter aeroportuari o bé de caràcter aeronàutic<sup>77</sup>:

-Els *slots* aeroportuaris els administra el gestor aeroportuari en coordinació amb Eurocontrol, establint autoritzacions ordenades per franges horàries a cada aeronau perquè pugui fer ús de pistes d'enlairament i aterratge, de la plataforma de rodatge o de la plataforma d'estacionament, entre d'altres.

-Els *slots* aeronàutics estan gestionats per Eurocontrol. Determinen la franja horària de navegació d'una aeronau en un espai aeri concret d'acord amb la congestió aeronàutica, la meteorologia en origen, destí i ruta, la operativitat dels centres de control disponibles i altres factors de caràcter tècnic.

L'incompliment d'un *slot* assignat a una aeronau, encara que es degui a circumstàncies externes, comporta la pèrdua del dret per tal d'evitar un efecte cadena de retards en la resta d'operacions. L'aerolínia implicada en el retard té l'obligació de sol·licitar un altre *slot*, que s'atorgarà en funció de l'evolució de la situació del trànsit aeri. Degut a l'elevadíssim nombre de vols, és crucial el compliment estricte de cada franja de temps assignada per tal d'evitar situacions de perill, minimitzar el consum de combustible i les emissions de CO2.

Els *slots* aeroportuaris de les franges horàries d'hora punta tenen un gran valor econòmic. En alguns casos, les aerolínies els poden vendre i comprar. En les grans fusions entre aerolínies, per tal de mantenir la lliure competència, la Comissió Europea ha obligat a cedir *slots* a altres operadors per evitar situacions quasi-monopolístiques en determinats aeroports.

---

<sup>75</sup> A través d'acords bilaterals d'Alt Nivell de Col·laboració Institucional, Acords Informàtics i Acords d'Intercanvi de Personal. Conjunt d'acords disponibles a la següent pàgina web: <https://www.eurocontrol.int/about/member-states> (consultada el 28/12/2018).

<sup>76</sup> Paraula molt utilitzada en l'argot aeronàutic. És habitual que en cas de retard, els pilots comuniquin al passatge que el motiu del retard es deu a la "pèrdua de l'*slot*". És a dir, el torn dins la cadena global i interconnectada de vols.

<sup>77</sup> Més informació tècnica a la següent pàgina web: <http://megustavolar.iberia.com/2013/10/los-slots/> (consultada el 12/2/2018).

Els criteris d'entrada a la UE són diversos, principalment amb implicacions de caràcter polític i de model econòmic. En canvi, els criteris per formar part d'Eurocontrol són principalment de caràcter tècnic. D'aquesta manera, tots els països situats al continent europeu<sup>78</sup>, malgrat fortes divergències en diversos aspectes entre alguns dels Estats membres<sup>79</sup>, formen part d'aquesta organització internacional.

El 2013, la Unió Europea i Israel van signar un acord de col·laboració centrat en els assumptes relatius a l'aviació en l'àmbit mediterrani. En aquest context de millora de relacions, el 2 de juny de 2016 Israel, va signar l'acord d'integració a Eurocontrol<sup>80</sup>. Aquest esdevenint, fruit de tres anys d'intenses negociacions<sup>81</sup> a diversos nivells entre la Comissió Europea, Eurocontrol i el Govern d'Israel i d'Estats membres de la UE, va constituir una fita històrica a nivell diplomàtic. D'aquesta manera, Israel (i també el Marroc) són els únics Estats que malgrat no estar situats a l'Europa continental, han signat de manera excepcional protocols d'integració amb Eurocontrol<sup>82</sup>.

L'acord amb Israel té com a objectiu general la millora de l'eficiència i la seguretat en les operacions aèries. A nivell civil<sup>83</sup>, permet que les aerolínies, els gestors aeroportuaris i els serveis de navegació aèria israelians es puguin beneficiar com a membres de ple dret del conjunt de serveis que presta Eurocontrol: assistència a la gestió i control de la navegació aèria, coordinació en la gestió de crisis, harmonització de l'espai aeri, millora de la seguretat en les operacions, millora de la planificació de les rutes dels vols entre Israel i Europa, i també un pas endavant en relació al projecte d'integració definitiva a la segona fase d'implementació del Cel Únic Europeu. D'altra banda, l'acord també permet que Israel s'integri en les estructures de govern d'Eurocontrol. A nivell militar, la Unió Europea consolida una posició geo-estratègica en la monitorització de l'evolució de la situació del conflicte siríà.

Malgrat el poc grau de coneixement públic d'Eurocontrol, la seva activitat és fonamental en assumptes sensibles a nivell militar i civil, amb un gran impacte econòmic no només per la Unió Europea sinó a nivell continental i mundial.

---

<sup>78</sup> Amb l'excepció de Rússia.

<sup>79</sup> Grècia va vetar durant dècades l'ingrés de la República de Macedònia a l'Organització del Tractat de l'Atlàntic Nord (OTAN), entre d'altres tensions entre tots dos Estats. Malgrat això, ambdós formen part d'Eurocontrol.

<sup>80</sup> La cerimònia es va dur a terme amb la presència d'Israel Katz, Ministre de Transports israelià i Frank Brenner, Director General d'Eurocontrol.

<sup>81</sup> Segons la nota de premsa al respecte del Servei Europeu d'Acció Exterior, disponible a la següent pàgina web: [http://eeas.europa.eu/archives/delegations/israel/documents/news/20160602\\_eurocontrol\\_il\\_agreement\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/delegations/israel/documents/news/20160602_eurocontrol_il_agreement_en.pdf) (consultada el 13/2/2018).

<sup>82</sup> Els següents Estats han signat acords de partenariat amb Eurocontrol: Azerbaitjan, Bielorússia, Brasil, Canadà, Xina, Egipte, Islàndia, Jordània, Kazakhstan, Kirgizstan, Nova Zelanda, Filipines, Rússia, Sud-Àfrica, Taiwan, Tailàndia, Emirats Àrabs Units, Estats Units d'Amèrica i Uzbekistan.

<sup>83</sup> Ha transcendit el contingut principal de l'acord però no ha estat publicat de manera oficial per cap de les dues parts. Actualment, la informació oficial més detallada accessible pel públic és la nota de premsa, disponible al següent enllaç: <http://www.eurocontrol.int/press-releases/state-israel-and-eurocontrol-sign-comprehensive-agreement> (consultada el 13/2/2018).

Precisament, la discreció de les seves actuacions, emmarcades en un àmbit d'actuacions eminentment tècnic però amb grans implicacions polítiques, ha comportat que els Estats estiguin avançant substancialment cap a una integració *paneuropea*.

La consolidació d'Eurocontrol ha millorat la gestió de l'espai aeri, optimitzant l'organització i el control del trànsit en termes econòmics i mediambientals. També ha creat escola, desenvolupant-se com a centre de formació d'assumptes tècnics, organitzant simulacions, esdevenint punt de trobada pels experts del sector i publicant estadístiques, informes i estudis sobre l'evolució quantitativa i la millora qualitativa del transport aeri a Europa.

La majoria d'Estats europeus, no només els de la Unió Europea, disposen d'agències governamentals dedicades a la gestió del trànsit aeri. El seu futur està condicionat a la consolidació del projecte de Cel Únic Europeu<sup>84</sup> per part d'Eurocontrol.

A Espanya, Enaire<sup>85</sup> és l'organisme encarregat de la gestió del trànsit aeri a nivell estatal. Fins el 5 de juliol de 2014 s'anomenava Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Un canvi legislatiu<sup>86</sup> va dividir l'entitat pública empresarial en la matriu (Enaire) i la filial (Aena), que s'encarrega de gestionar els aeroports públics de titularitat estatal, juntament amb la participació en l'accionariat d'altres empreses gestió aeroportuària a nivell mundial mitjançant la filial "Aena Internacional". Aena és l'empresa de gestió aeroportuària líder mundial en nombre de passatgers. Es tracta d'un cas excepcional ja que a la resta d'Estats de la Unió Europea, als Estats Units i al continent asiàtic la gestió dels aeroports es realitza de manera individualitzada.

#### 4.2.3. Agència Europea de la Seguretat Aèria

L'Agència Europea de la Seguretat Aèria (EASA, per les seves sigles en anglès) amb seu a Colònia i fundada el 2002, és l'organisme de la Unió Europea<sup>87</sup> que té com a objectiu principal promoure i vetllar pels màxims estàndards de seguretat i respecte pel medi ambient en el conjunt d'activitats del sector de l'aviació en territori dels Estats membres de l'organització mitjançant l'elaboració de normes. D'altra banda, l'agència també té com a finalitat l'harmonització normativa, el suport mitjançant el *know-how* a altres institucions i organitzacions internacionals i la publicació d'estudis i documents.

Un dels àmbits d'actuació en què l'actuació de l'Easa és més destacada és en la cooperació institucional i internacional. Europa ostenta el lideratge mundial en el desenvolupament normatiu del conjunt d'assumptes relacionats amb totes les vessants de la seguretat aèria. Amb la voluntat d'incidir més enllà de les fronteres dels Estats membres de l'organització,

---

<sup>84</sup> Veure apartat 8 del treball.

<sup>85</sup> Propietària d'un 51% de les accions d'Aena, empresa que cotitza al mercat continu l'Íbex-35.

<sup>86</sup> Article 18.2. del Reial Decret llei 8/2014 de 4 de juliol, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència: "La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasa a denominarse ENAIRE."

<sup>87</sup> Tot i que l'Easa està formada per 32 Estats: els 28 Estats membres de la Unió Europea i Noruega, Suïssa, Islàndia i Liechtenstein. Els 4 Estats que no són membres de la UE no tenen dret a vot.



l'agència compta amb 4 representacions permanents en ciutats estratègiques i amb gran representació d'institucions públiques i privades de gestió de l'aviació civil mundial com Washington, Montreal, Pequín i Singapur. A més, l'Easa ha signat acords bilaterals de col·laboració<sup>88</sup> en diversos àmbits però amb especial èmfasi en l'assistència tècnica i la monitorització de zones de conflicte amb implicacions en l'espai aeri, tant amb països desenvolupats com amb països en vies de desenvolupament.

Sens dubte, una de les prerrogatives més importants de l'Easa és la seva capacitat normativa i d'adopció de decisions. En virtut del Reglament 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell de la Unió Europea de 20 de febrer de 2008 sobre l'establiment de normes comunes en l'aviació civil<sup>89</sup>, l'Easa pot crear normes sobre el conjunt de qüestions bàsiques relatives a la seguretat aèria com per exemple: certificacions d'aeronaus, directrius d'operacions aeroportuàries i de control aeri, ciber-seguretat, drones, qüestions mecàniques, entre d'altres assumptes. És a dir, la Unió Europea cedeix competències, que li han estat prèviament cedides, i permet a un tercer dictar normativa comunitària.

En casos d'emergència, com per exemple la detecció d'una anomalia tècnica en un component d'una aeronau o el mal funcionament d'un determinat sistema operatiu, l'Easa pot dictar Directives d'Aeronavegabilitat d'Emergència d'obligat compliment, que tenen com a finalitat garantir la seguretat de les operacions aeronàutiques en cas que es consideri que hi ha una potencial situació de perill.

L'Easa i l'Autoritat de l'Aviació Civil de l'Estat d'Israel van signar el 3 de febrer de 2015 a Montreal, un important acord tècnic de cooperació, d'harmonització i d'intercanvi d'informació sobre aspectes de seguretat aeronàutica<sup>90</sup>.

A Espanya, la institució homòloga és l'Agència Estatal de la Seguretat Aèria (AESA), amb personalitat jurídica pròpia<sup>91</sup> i sota el control de la Direcció General d'Aviació Civil del Ministeri de Foment. Les seves activitats complementen i apliquen el conjunt de directrius polítiques i normatives de les institucions europees així com també disposicions legals estatals. L'activitat de l'agència es complementa amb la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents de l'Aviació Civil (CIAIAC), organisme oficial d'investigació d'accidents i incidents produïts en territori espanyol adscrit al Ministeri de Foment.

---

<sup>88</sup> Conjunt d'acords disponibles a la següent pàgina web: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country> (Consultada el 16/2/2018).

<sup>89</sup> Substituint la Directiva 91/670/EEC, el Reglament (CE) No 1592/2002 i la Directiva 2004/36/EC.

<sup>90</sup> A diferència de l'acord d'integració a Eurocontrol, el contingut de l'acord de col·laboració amb l'Agència Europa de Seguretat Aèria és públic i es troba disponible a la següent pàgina web: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/SAFA-WA.PDF> (Consultada el 21/2/2018).

<sup>91</sup> Creada i regulada pel Reial Decret 184/2008 de 8 de febrer pel qual s'aprova l'Estatut de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria Espanyola.

### 4.3. Evolució històrica de l'aviació civil a la Unió Europea

Un dels sectors en els quals l'actuació de la Unió Europea és més tangible és el del transport, englobant els serveis a nivell terrestre, ferroviari, marítim i aeri. Segons dades oficials de la Comissió Europea, l'impacte econòmic del transport representa un 4,8% del PIB de la UE (548.000 milions d'Euros) i genera més d'11 milions de llocs de treball de manera directa.

Centrant l'anàlisi en el mercat aeri, la consolidació del mercat interior comunitari i del fenomen de la globalització, han contribuït a l'augment exponencial del trànsit de passatgers i mercaderies en els aeroports de la Unió Europea. L'experiència de volar ha passat de ser una activitat de luxe només a l'abast d'un segment molt petit de la població, a convertir-se en una possibilitat més de transport entre dos punts per la majoria de la població gràcies a la liberalització del mercat i la consolidació de la competència, especialment acusada des de l'aparició de les aerolínies de baix cost, que han en pocs anys han capgirat el sector.

Valgui la redundància, l'aviació civil és un dels negocis més volàtils ja que és molt sensible als canvis de context econòmic, a la variació del preu del petroli, a l'oferta i la demanda, als fenòmens geopolítics, les catàstrofes naturals, el terrorisme o a les tendències turístiques a nivell mundial.

Segons dades oficials d'Aena, només a Espanya, el 2004 es van transportar 166.146.198 passatgers al conjunt d'aeroports de titularitat pública Estatal. El 2017, aquesta xifra va ser de 249.223.044 passatgers, constituint un augment de 83.076.846 passatgers en 13 anys. Amb l'objectiu de donar resposta al creixent nombre de passatgers del transport aeri, el 2004 es va decidir articular el conjunt de drets dels passatgers d'aquest mitjà de transport<sup>92</sup>.

La cobertura del Reglament, pionera a nivell mundial, s'estén a les denegacions d'embarcament derivades de l'*overbooking*, els retards i les cancel·lacions. La possibilitat de rebre indemnització depèn de diferents factors:

- De si el punt d'origen o destinació del vol ha de ser en territori de la UE<sup>93</sup>.
- De la distància de la ruta.
- De les hores de retard.
- De si el passatger afectat ha de ser ciutadà d'un Estat membre de la UE.
- Del motiu del retard.

En funció de la combinació del conjunt de condicionants anomenats, a part del dret d'assistència, el passatger tindrà dret o no, a una indemnització que oscil·larà entre els 250 i els 600 Euros. Per tal de reclamar-la, la persona afectada es podrà dirigir directament a la

---

<sup>92</sup> Al Reglament (CE) 261/2004 del Parlament Europeu i del Consell d'11 de febrer de 2004.

<sup>93</sup> Per UE també s'entén: Guadalupe, Guaiana Francesa, Martinica, Illa de la Reunió, Mayotte, Les Açores, Madeira, les Illes Canàries i Islàndia, Noruega i Suïssa. En canvi, per UE no s'entenen les illes Fèroe, l'illa de Man ni a les illes del Canal de la Mànega. Tampoc s'entén Saint Martin ni la part neerlandesa de l'illa (Sint Maarten) ni la part francesa, així com tampoc la resta d'Antilles holandeses.

companyia aèria responsable del retard, sense haver d'interposar cap demanda civil a nivell judicial.

La Comissió Europea ha elaborat una *Interpretative Guideline*<sup>94</sup> amb un recull de l'anàlisi jurisprudencial del Reglament (CE) 261/2004 del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, per tal de clarificar-ne la interpretació, l'aplicació, els conceptes que hi apareixen i la casuística que se'n pugui derivar.

Encara que els avenços al llarg dels últims 20 anys són molt considerables, encara hi ha reptes de futur en la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, la dependència de les fonts d'energia fòssils, la congestió i el l'harmonització qualitativa de les infraestructures entre els Estats membres. Per ajustar les diferències entre territoris, optimitzar els nous recursos tecnològics centrats en l'augment de l'eficiència en les telecomunicacions, l'energia i el transport, la Comissió ha establert un pla d'inversió de 26.000 milions d'Euros fins el 2020 anomenat *Connecting Europe Facility*.

En l'acció exterior, més enllà de la representació institucional de la Unió, la Comissió Europea s'encarrega de fomentar la política comercial comuna i de la política de cooperació al desenvolupament, amb especial èmfasi en el desenvolupament sostenible a nivell econòmic, social i mediambiental<sup>95</sup>. Per tal de sistematitzar l'activitat institucional i legislativa i determinar els objectius d'actuació a curt, mitjà i llarg termini ha redactat plans d'actuació a de polítiques regionals i plans d'actuació de polítiques públiques:

*-Euro-Mediterranean Transport Partnership (EUROMED):*

En el marc de la política exterior europea de veïnatge<sup>96</sup>, s'han establert un conjunt de mesures que en l'àmbit del transport s'articulen en plans de transport regionals, acords bilaterals i multilaterals, compromisos, polítiques, estratègies d'actuacions conjuntes i dotacions pressupostàries. L'objectiu principal de la cooperació política és l'assoliment d'un marc de convergència d'estratègies de transport, per tal de garantir la màxima seguretat i el respecte pel medi ambient.

*-European Aviation Strategy:*

En el marc de l'impuls polític i legislatiu intracomunitari, la Comissió també proposat un dels plans més ambiciosos de la Comissió Europea en relació a les qüestions proposades, la fase de negociacions amb els actors implicats i la fase d'implementació. Plantejada a finals de

---

<sup>94</sup> (2016/C 214/04), publicada al Diari Oficial de la Unió Europea el 15/06/2016.

<sup>95</sup> Segons l'Article 21.1 del Tractat de la Unió Europea.

<sup>96</sup> Dirigida als països de la conca mediterrània amb proximitat geogràfica amb la UE: Algèria, Egipte, Israel, Jordània, Líban, Líbia, Marroc, Tunísia i Síria (cooperació suspesa), Albània, Bòsnia - Hercegovina, Mauritània, Mònaco, Montenegro i Turquia. Palestina està inclosa en la política de veïnatge però no té la consideració ni el reconeixement com a "Estat" per part de la Unió Europea.

2015, l'estratègia es basa en un pla d'acció d'aplicació col·lectiva i transversal a nivell institucional, pensada a llarg termini.

Per tal de millorar la competitivitat de la indústria i de consolidar la posició estratègica que ocupa en l'economia el sector aeri a la Unió Europea, es parteix d'un enfocament global centrar en ampliar i concretar els drets dels passatgers, impulsar el compliment de la legislació relativa al projecte de Cel Únic Europeu, la reforma del sistema d'assignació d'*slots* i avançar en l'assoliment d'acords bilaterals i multilaterals amb tercers Estats amb els quals encara no s'han signat acords de cels oberts o de col·laboració<sup>97</sup>.

Aquestes mesures permeten l'obertura de nous mercats, un creixement ordenat, sostenible i amb garanties. Al mateix temps, contribueixen a desenvolupar la idea que el mercat comú aeronàutic sigui una realitat tangible sense traves ni fronteres administratives.

#### **4.4. L'impacte de les aerolínies de baix cost**

L'evolució de l'aviació civil a la Unió Europea no es pot entendre sense analitzar l'aparició i la consolidació de les aerolínies de baix cost. Fins a principis dels anys 2000 l'aviació s'articulava a partir de les aerolínies de bandera dels Estats, que injectaven diners per mantenir la viabilitat d'aquestes empreses, sovint deficitàries però també font de prestigi institucional. A més, en alguns casos, eren les úniques companyies que cobrien rutes aèries de servei públic entre la metròpoli i les colònies o en destinacions arxipelàgiques o d'ultra mar, que no haurien estat possibles d'operar per una empresa privada degut a l'escassa rendibilitat econòmica.

Per tal de corregir aquesta distorsió del mercat i augmentar la competència, la majoria d'Estats europeus van decidir privatitzar total o parcialment les companyies aèries de bandera en un context d'incipient aparició del concepte aeri del baix cost, que ha contribuït en bona mesura a l'augment exponencial del trànsit de passatgers per via aèria a la Unió Europea i especialment a Espanya.

En una indústria amb els marges de benefici molt ajustats, el fenomen del baix cost s'ha consolidat globalment, estenent-se a tots els continents amb una estratègia empresarial força definida:

-Homogeneïtzació de flotes per tal de rebaixar els costos de manteniment, la formació de tripulacions i aconseguir descomptes dels fabricants. La totalitat de flota de Ryanair és de Boeing 737-800, la totalitat de flota de Vueling i Easyjet és d'Airbus 319, Airbus 320 i Airbus 321 (aeronaus de la mateixa família amb la mateixa certificació d'operació per part de la tripulació tècnica).

-Alt rendiment de rotació dels cicles de les aeronaus, per tal d'aprofitar les hores nocturnes per operar vols de mitjà recorregut amb sortida a última hora de la nit i arribada a primera

---

<sup>97</sup> Com la Xina, els països del Golf, Mèxic, Turquia, Armènia, Indonèsia, Singapur i Tailàndia, entre d'altres.

hora de la matinada. Els vols de Barcelona amb destinació Israel, Rússia, Islàndia, Àfrica o Europa de l'Est surten de Barcelona entre les 11 de la nit i la 1 de la matinada per tal d'arribar entre 4 i 7 del matí (hora local) als punts de destí. D'aquesta manera, les aeronaus estan en operació entre 15 i 16 hores diàries i per tant, poden generar més beneficis. Tot i així, el cost del manteniment augmenta i en cas d'incidència tècnica, es poden crear retards en cadena amb un impacte econòmic negatiu molt considerable.

-Externalització de serveis de "handling", de manteniment, neteja i tripulacions. Operació en aeroports secundaris amb vols de punt a punt, sense connexions.

-Estratègies comercials agressives, amb publicitat que sovint es refereix als competidors de manera explícita i ofertes molt atractives en el preu dels bitllets. Captació de subvencions públiques mitjançant la promoció turística.

-Provisions de combustible a llarg termini per tal de bloquejar durant uns mesos la variació dels preus del combustible.

-Reducció de l'espai entre seients i noves configuracions interiors de la cabina de passatgers. D'aquesta manera, la capacitat de transport de persones i els ingressos per avió augmenten i la ràtio de costos fixes per passatger disminueix. Amb menys espai entre seients o sense la possibilitat de poder-los reclinar, les companyies aèries poden vendre més places sense haver de dur a terme grans despeses en ampliacions de flota.

-El preu bàsic del bitllet només inclou el transport i les taxes. El passatger paga pel que utilitza: elecció de seient, prioritat en l'embarcament, maleta facturada, càtering a bord, flexibilitat del bitllet per canvis i cancel·lacions, acumulació de punts al programa de fidelització, etc.

Això no obstant, el concepte baix cost s'ha relativitzat i ha evolucionat. Inicialment anava dirigit a un públic eminentment de paquet vocacional; disposat a volar en horaris intempestius des d'aeroports secundaris amb serveis mínims, allunyats i mal comunicats cap a la destinació final. Actualment, s'està produint un canvi de tendència.

Les aerolínies de baix cost i les aerolínies tradicionals s'assemblen cada vegada més, avançant en direccions contraposades:

Les aerolínies de baix cost han evolucionat cap a un model on la distinció respecte les aerolínies tradicionals és cada vegada menys acusada. Aquesta canvi de tendència s'ha dut a terme mitjançant la creació de programes de fidelització, la diversificació de tarifes dels bitllets per tal que el passatger pugui escollir més o menys flexibilitat de canvi o cancel·lació de bitllets, la creació de seients preferents, la possibilitat de reservar *fast-track* al control de seguretat i de passaports, entre d'altres mesures. Amb l'excepció de Londres-Heathrow,

aeroport d'Europa amb més trànsit de negocis<sup>98</sup>, operen cada vegada més rutes des d'aeroports principals com: París-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Frankfurt, Madrid-Barajas o Barcelona.

En canvi, les aerolínies tradicionals s'han vist obligades a una ràpida adaptació per tal de poder sobreviure, creant aerolínies de baix cost per neutralitzar la competència, establint associacions comercials permanents amb la consolidació de les aliances aèries, creant *holdings* empresarials i *joint ventures*.

A tall d'exemple: el grup Air France-KLM va crear l'aerolínia de baix cost "Transavia" i recentment ha creat "Joon". Lufthansa ha creat la baix cost "Eurowings" però el grup empresarial agrupa a més d'una desena d'aerolínies del centre d'Europa com Swiss International Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, entre d'altres. El holding International Airlines Group (IAG), està constituït per Iberia i Iberia Express<sup>99</sup>, British Airways, Vueling<sup>100</sup>, Aer Lingus, Level i Open Skies, entre d'altres. En el cas d'Israel, El Al, la principal aerolínia del país va crear el 2014 la filial de baix cost "Up" per operar vols en destinacions turístiques amb l'objectiu de rebaixar els costos d'operació i oferir tarifes més barates.

En virtut del mercat comú europeu ha aparegut el fenomen de baix cost pel llarg radi o vols transoceànics (*low cost – long haul*) operat per aerolínies com Norwegian o Level, entre d'altres. D'altra banda, Ryanair, empresa irlandesa i amb tots els avions matriculats a Irlanda, s'ha convertit en la primera aerolínia a Espanya en nombre de passatgers transportats. Segons dades d'Aena, durant el 2017 Ryanair va transportar 38.508.821 passatgers. Durant el mateix període, Vueling, el seu principal competidor en va transportar 24.073.406, i la suma d'Iberia i Iberia Express 16.298.946.

Des d'una perspectiva global, l'evolució de la indústria cap a la convergència de models, ha creat situacions d'incoherència flagrant. Southwest i Jetblue, principals companyies de baix cost d'Estats Units, inclouen en el preu del bitllet la facturació gratuïta d'una maleta i càterring a bord. En canvi, United Airlines, American Airlines i en menor mesura Delta Airlines, principals companyies aèries "tradicionals", cobren per cada maleta facturada i en la majoria de vols interns només ofereixen càterring de pagament. A nivell europeu, la distància entre seients és més gran en els avions de Ryanair que en els de British Airways.

---

<sup>98</sup> *Hub* de British Airways. Amb només dues pistes, opera al 100% de la seva capacitat. Degut a la gran congestió, la relativa proximitat al centre de Londres, els serveis aeroportuaris i altres factors. Els *slots* d'aquest aeroport gestionat per BAA, són dels més cars del món.

<sup>99</sup> Filial creada el 2011 per tal d'abaratir costos laborals.

<sup>100</sup> Integrada a Iberia després de fusionar-se amb Clickair el 2009.

## Capítol III

### 5. Acord bilateral entre Espanya i Israel

L'Estat d'Israel té una extensió territorial de 20.235 km<sup>2</sup>, una població de 8.463.400 habitants i 192.000 treballadors estrangers<sup>101</sup>. És un Estat membre de les Nacions Unides des de l'11 de maig de 1949<sup>102</sup> i única democràcia estable i consolidada de la regió, que políticament s'articula en un sistema de República Democràtica Parlamentària. La capitalitat de l'Estat és un assumpte complex. En l'àmbit internacional, hi havia, fins a desembre de 2017, consens internacional sobre la consideració de Tel Aviv com a capital de l'Estat però segons Israel i els Estats Units<sup>103</sup> la capital és Jerusalem. Això no obstant, Tel Aviv és la principal ciutat del país en nombre d'habitants i en importància econòmica. Les ambaixades dels Estats que reconeixen Israel es troben a Tel Aviv, així com també el principal aeroport del país que és al mateix temps principal port d'entrada de béns i persones.

Amb un creixement econòmic sòlid i sostingut i una taxa d'atur al voltant del 5%, Israel és un dels països amb la renda per càpita més elevada de la regió, amb 36.938\$ per habitant segons dades de 2016 del Fons Monetari Internacional. Les exportacions tenen una importància cabdal en l'economia estatal degut a les reduïdes dimensions del mercat intern<sup>104</sup>. Els sectors econòmics més destacats s'articulen al voltant de l'alta tecnologia: en les telecomunicacions, la seguretat, la defensa, l'electrònica, l'automoció, el "software" informàtic, les TIC, el Big Data, la nanotecnologia, la medicina, el tractament d'aigües, l'energia i l'agronomia. És la regió del planeta fora de *Silicon Valley* (Califòrnia) amb una concentració més elevada d'empreses dedicades a la tecnologia<sup>105</sup>. Al llarg dels últims anys Israel s'ha convertit en un important clúster empresarial centrat en la innovació, el coneixement i la competitivitat empresarial, amb una important atracció de la inversió estrangera.

L'inici de les relacions diplomàtiques entre el Regne d'Espanya i l'Estat d'Israel es va produir el 17 de gener de 1986 a La Haia. En comparació amb altres països europeus com França, el Regne Unit o fins i tot Alemanya, l'establiment de relacions diplomàtiques amb Israel per part d'Espanya va ser molt posterior, 28 anys després de la creació de l'Estat.

De fet, el reconeixement internacional de l'Estat d'Israel és un assumpte que encara genera molts problemes polítics, boicots comercials i tensions diplomàtiques<sup>106</sup> degut a diversos

---

<sup>101</sup> Segons dades de l'Oficina Central d'Estadístiques d'Israel de desembre de 2016, 2.791 dels quals són espanyols.

<sup>102</sup> Des del 1954 és membre de les organitzacions sorgides dels acords de *Bretton Woods* com el Banc Mundial i el Fons Monetari Internacional (FMI).

<sup>103</sup> Des del 6 de desembre de 2018, després de la Decisió Executiva de Donald Trump, President dels Estats Units.

<sup>104</sup> Israel forma part de l'Organització Mundial del Comerç (OMC) des del 1995. És a dir, des de la creació de l'organització.

<sup>105</sup> Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Oficina de información diplomática. Ficha país: Israel – Mayo 2017, pp. 1-3.

<sup>106</sup> No només el reconeixement sinó qualsevol assumpte polític, econòmic, diplomàtic o militar que tingui relació amb alguna de les múltiples arestes del conflicte àrab-israelià. Un exemple relativament recent és l'abatiment

factors com el conflicte àrab-israelià, les vulneracions de drets humans i certes polítiques i actuacions dutes a terme pel Govern del país. Hi ha nombrosos Estats que no accepten ciutadans amb passaport israelià ni reconeixen l'Estat d'Israel i només dos Estats àrabs (Egipte i Jordània) hi mantenen relacions diplomàtiques. La convivència amb els països del seu entorn, majoritàriament enemics declarats, és un assumpte extremadament complicat.

Les relacions bilaterals entre Espanya i Israel ha tingut alts i baixos al llarg dels últims anys. No han estat especialment intenses degut a la incomoditat d'Israel derivada de certes actuacions de suport polític i econòmic a Palestina per part d'Espanya, així com també degut a determinades operacions bèl·liques per part d'Israel que han incomodat a socis europeus. Tot i així, al llarg dels últims 10 anys, la col·laboració s'ha incrementat en l'àmbit de la intel·ligència i de la tecnologia. Segons dades oficials facilitades per Daniel Kutner, ambaixador d'Israel a Espanya, l'import total del comerç bilateral entre tots dos Estats durant l'any 2015 va ser de 1.840 milions d'Euros, 1.192 dels quals exportacions espanyoles i els 648 restants importacions israelianes.

Per primera vegada a la història en els 31 anys de relacions diplomàtiques, del 5 al 8 de novembre de 2017 es va produir la visita oficial del President d'Israel, Reuven Rivlin. Entre el 2011 i el 2017, s'han dut a terme diverses visites de caràcter oficial per part d'autoritats de tots dos Estats. Espanya i Israel han signat acords bilaterals sobre qüestions tan diverses com la supressió de visats, la cooperació turística, la protecció d'informació classificada o el mutu reconeixement d'execució de sentències en l'àmbit civil i mercantil, entre d'altres sectors legislatius i competencials.

En relació al transport aeri de caràcter civil, Espanya i Israel, Estats membres del Conveni de Chicago de 1944, van signar el 31 de juliol de 1989 un acord bilateral<sup>107</sup> en vigor fins el 2013, moment en què es va aprovar l'acord horitzontal de Cels Oberts entre la Unió Europea i Israel. L'antic acord bilateral entre Israel i Espanya reafirmava les llibertats de l'aire establertes al Conveni de Chicago de 1944 i establia les característiques jurídiques per l'operació de vols entre tots dos Estats, establint fins i tot un sistema de solució de controvèrsies arbitral en cas de fracàs de negociacions polítiques.

El Conveni cobria qüestions administratives, de personal, de seguretat i de repartiment de costos operacionals. Malgrat que l'acord donava llibertat per la comercialització dels bitllets a totes dues aerolínes de bandera (Iberia i El Al) a qualsevol dels dos Estats, establia limitacions de capacitat de places que es podien oferir. L'objectiu d'aquests correctius era el d'equilibrar desajustos entre companyies aèries amb la finalitat d'aconseguir, en la mesura del possible, la igualtat de vols operats. Més enllà de qüestions eminentment burocràtiques, la part més destacada era l'Annex d'operacions, que permetia que una aerolínia de cada Estat estigués autoritzada a cobrir les rutes indicades entre tots dos països.

---

d'un avió de guerra siriana a la zona dels Alts del Golan o la decisió de traslladar l'ambaixada dels Estats Units de Tel Aviv a Jerusalem.

<sup>107</sup> Publicat al BOE núm. 218, de 12 de setembre de 1989, pp. 28813 a 28816. Es pot consultar al següent enllaç: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1989-22052](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1989-22052) (consultat el 14/3/2018).



En el cas d'Espanya, Iberia (companyia de bandera estatal) tenia autorització per volar entre punts d'Espanya i Tel Aviv. En el cas d'Israel, El Al (companyia de bandera estatal) podia operar la ruta entre punts d'Israel i Madrid. Com es pot observar, el caràcter proteccionista del Conveni limitava de manera molt considerable les operacions aèries entre tots dos Estats, que estaven supeditades a només dues companyies aèries amb la limitació afegida que cada "aerolínia de bandera" tenia el dret d'operar des de qualsevol punt del seu territori nacional cap a un únic destí del territori estranger. D'aquesta manera, Iberia podia volar des de Madrid i Barcelona cap a Tel Aviv però no des de Madrid a Eliat. En sentit contrari, El Al estava autoritzada a volar des d'Eliat o des de Tel Aviv però únicament amb destinació a Madrid i no cap a qualsevol altre aeroport de la resta de l'Estat Espanyol.

## 6. Les relacions entre la Unió Europea i Israel en l'àmbit de l'aviació civil

La Unió Europea i Israel van signar el 20 de maig de 1975 un acord de lliure comerç que va ser ampliat i aprofundit el 1995<sup>108</sup>, amb un acord d'associació que dotava Israel d'un estatus especial de relacions amb la Unió Europea. Encara que el contingut de l'acord és de caràcter principalment econòmic i comercial, també té disposicions importants amb implicacions a nivell polític, cultural i científic.

Aquest acord, va entrar plenament en vigor l'any 2000, en el marc de la Política Europea de Veïnatge i la política Euro-Mediterrània Israel, que consolida l'Estat d'Israel en una posició de soci preferent i privilegiat, en àmbits cada vegada més amplis i amb la voluntat d'intensificar les relacions bilaterals entre tots dos subjectes. En l'actualitat, aquest acord es complementa amb el programa europeu "Horitzó 2020", mitjançant el qual s'han establert línies d'actuació bilateral amb dotacions pressupostàries al voltant dels 2.000 milions d'Euros anuals que inclouen la integració d'Israel al programa *Erasmus+*, entre d'altres assumptes.

Malgrat la relació singular entre tots dos subjectes, hi ha elements de discordança en l'actual acord d'associació. El finançament del conjunt de polítiques acordades s'ha d'ajustar amb els estàndards de respecte al Dret Internacional Públic, a la coherència d'actuació en la política exterior de la UE i al dret comunitari<sup>109</sup>. En aquest sentit, hi ha cert debat a nivell intracomunitari sobre l'execució del pressupost acordat amb Israel degut a les actuacions en "territoris ocupats" de Cisjordània. Actualment, no hi ha consens entre Israel i la Unió Europea sobre els assumptes relatius a l'exercici de la jurisdicció de l'Estat d'Israel en determinats punts del territori, especialment en relació als assentaments en territori ocupat, fet que ha provocat fortes tensions diplomàtiques. En aquest sentit, Israel considera intolerable la posició de la UE en relació a les consideracions sobre Gaza i els "territoris ocupats".

A l'acord vigent, la Unió Europea estableix que només finançarà aquells projectes sol·licitats per Israel que s'implementin respectant la "línia verda" establerta el 1949 i que separa Israel

<sup>108</sup> Publicat al Diari Oficial de la Unió Europea el 21 de juny del 2000, pp. 3-155. Acord complet disponible al següent enllaç: [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/asso\\_agree\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/asso_agree_en.pdf) (consultat el 16/3/2018).

<sup>109</sup> En base al Reglament (UE) 966/2012 del Parlament Europeu i del Consell de 25 d'octubre de 2012 sobre la normativa financera respecte el pressupost general de la Unió Europea.

de Palestina, o que malgrat vulnerar els principis de territorialitat d'acord amb els estàndards internacionals, beneficiïn el procés de pau o la població palestina. En canvi, els acords bilaterals entre els Estats Units i Israel són més restrictius en aquest aspecte, prohibint el finançament de programes que malgrat que s'apliquin en territori israelià puguin tenir efectes sobre "territoris ocupats" per Israel<sup>110</sup>.

Tot i la complicada situació geopolítica d'Israel en relació als seus "socis" internacionals i el conflicte bèl·lic ininterromput però latent des de 1948, els llaços econòmics entre la Unió Europea i Israel són molt forts; situant-se gairebé al mateix nivell que amb els Estats Units, històric aliat d'Israel<sup>111</sup>. Tant és així que segons les últimes dades disponibles d'Eurostat<sup>112</sup>, l'any 2016 Israel va exportar només en béns (serveis exclosos) per valor de 54.300 milions d'Euros, 21.100 dels quals a la Unió Europea. La Unió Europea disposa d'una delegació de representació permanent a Tel Aviv, amb l'objectiu de consolidar els llaços econòmics però també amb la voluntat d'influir tant a nivell polític com diplomàtic en una regió tan sensible del planeta.

Tal i com ha quedat palès al llarg del treball, l'aviació és un sector estratègic per als Estats. Geogràficament, malgrat que Israel té accés al mar mediterrani mitjançant la seva franja costera, les seves fronteres amb Egipte, el Líban, Síria, Palestina i la franja de Gaza (i en menor mesura Jordània) són molt perilloses o intransitables per visitants estrangers. Les comunicacions a nivell terrestre cap a territori estranger són molt limitades i sota amenaça constant d'atemptat terrorista. Degut a aquest conjunt de circumstàncies, en el cas d'Israel, l'aviació és un sector encara més estratègic que en comparació amb altres Estats. Les comunicacions per la via aèria són de vital importància per l'Estat hebreu, constituint un factor essencial i imprescindible per l'accés de béns i persones al territori.

Al llarg de la història recent d'Israel, són diversos els esdeveniments en els quals l'aviació ha tingut un rol molt rellevant. A tall d'exemple: l'any 1973, durant la guerra del *Yom Kippur*, El Al va ser l'única companyia aèria que va mantenir connexions entre Israel i la resta del món. El 1992, en el marc de "l'Operació Salomó", els avions d'El Al van traslladar 51.000 ciutadans jueus d'Etiòpia a Israel, els "Falaixes". Un altre exemple d'aquesta importància estratègica és el fet que Israel disposa d'un Ministeri dedicat exclusivament al transport. Aquest departament governamental dedica una especial èmfasi en el manteniment dels estàndards de seguretat, que són els més alts del món en el conjunt d'activitats relacionades amb el transport aeri.

A més de la participació a organismes com Eurocontrol i a l'Easa esmentats en el capítol anterior, Israel és part d'acords molt significatius amb la Unió Europea en altres àmbits de l'aviació civil. A nivell comercial, un dels aspectes amb un impacte econòmic més important

---

<sup>110</sup> NIKOLOV, K.Y., "The EU Funding Guidelines on Israel as a Post-Lisbon Instrument of European Foreign Policy Making", *Journal Diplomacy*, núm. 11 (2014), pp.167-187.

<sup>111</sup> Des del 2017, Israel és Estat Observador de l'OTAN.

<sup>112</sup> Publicades el 22 de novembre de 2017. Informe complet disponible a la següent pàgina web: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_111672.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_111672.pdf) (consultada el 4/3/2018).

és l'Acord de Cels Oberts. A nivell tècnic, la integració al Cel Únic Europeu consolida l'aplicació i el compliment dels Acords de Cels Oberts i reforça els fonaments del creixement en l'intercanvi comercial entre Israel i el conjunt d'Estats membres de la Unió Europea.

## 7. Els Acords de Cels Oberts

Històricament, els Estats membres de la Unió Europea han mantingut acords bilaterals amb altres Estats sobre els assumptes relatius a l'operació de rutes comercials de caràcter civil, com l'acord bilateral entre Espanya i Israel de 1989. Així doncs, cada Estat ha celebrat acords bilaterals particulars amb tercers Estats, on s'especificaven els límits i les condicions d'operació de les rutes aèries entre dos països. A mesura que ha anat avançant la integració Europea, els assumptes relatius a l'aviació civil s'han "comunitaritzat" de manera progressiva i en diversos graus d'integració en funció de l'àmbit competencial.

Amb l'aparició del baix cost, la consolidació de les aliances de companyies aèries en tres grans grups<sup>113</sup> i les operacions conjuntes mitjançant codis de vol compartit, les privatitzacions de les aerolínies de bandera, les fusions d'empreses del sector i l'explotació de determinades rutes mitjançant els criteris de *Joint Venture*, l'estratègia comercial de l'aviació civil ha canviat substancialment en poc temps. Des del 2003, amb l'objectiu de superar els criteris proteccionistes estatals, consolidar el mercat interior, evitar distorsions en la competència de caire polític, reduir costos i augmentar la qualitat del servei, la Unió Europea va decidir liberalitzar el mercat aeri mitjançant els Acords de Cels Oberts amb altres països.

Els Acords de Cels Oberts permeten que qualsevol companyia aèria amb seu a un Estat membre de la Unió Europea pugui volar des de qualsevol aeroport comunitari cap a qualsevol destinació d'un Estat part de l'acord. Inversament, les aerolínies del tercer Estat part poden operar rutes des de qualsevol punt del territori amb destí a qualsevol aeroport de la Unió Europea. En ambdós supòsits no hi ha cap tipus de restricció de freqüències, horaris, preus, capacitat o qualsevol altra limitació<sup>114</sup>.

Una de les característiques principals d'aquest tipus d'acords és el seu caràcter horitzontal. La Comissió Europea, s'encarrega de negociar en nom de tots els Estats membres nous acords en base a la legislació comunitària que siguin aplicables a la totalitat de la Unió Europea. Amb aquesta modalitat d'actuació, un sol conveni (i no 28) regula de manera uniforme les relacions aeronàutiques entre dos territoris; la Unió Europa com a subjecte únic i el tercer Estat amb el qual s'ha acordat el text.

---

<sup>113</sup> Star Alliance, OneWorld i SkyTeam.

<sup>114</sup> Malgrat la plena llibertat, els vols han de complir amb els requeriments legals, els procediments acordats internacionalment, els estàndards de seguretat i els horaris dels aeroports d'origen o destí, entre d'altres qüestions de caire administratiu.

D'aquesta manera, s'incrementa l'eficiència econòmica, la seguretat jurídica i l'harmonització normativa. En aquest sentit, la Comissió Europea disposa d'un Tractat marc que serveix de model per futurs acords amb tercers Estats<sup>115</sup>.

Després d'anys de negociacions, el primer Acord de Cels Oberts entre la Unió Europea i un tercer Estat va ser amb els Estats Units d'Amèrica, que es va firmar a Washington DC el 30 d'abril de 2007 i va entrar en vigor de manera provisional el 30 de març del 2008<sup>116</sup>. Amb posterioritat, les parts van signar un Protocol addicional que es va signar el 24 de juny de 2010 i va entrar en vigor el mateix dia de la firma. El 16 de juny de 2011, Islàndia i Noruega van formalitzar l'accessió als acords entre els Estats Units i la Unió Europea<sup>117</sup>.

Prenent com a punt de partida els acords de Bermudes<sup>118</sup>, el Conveni de Cels Oberts entre Estats Units i la Unió Europea és l'acord horitzontal més important en relació al nombre de passatgers transportats cada any, el nombre de rutes, el nombre de llocs de treball creats i l'impacte econòmic generat de manera directa i indirecta<sup>119</sup>. El Regne Unit i especialment la ciutat de Londres, és un dels territoris més beneficiats per l'acord. La sortida del Regne Unit de la Unió Europea i les imprevisibles conseqüències que se'n puguin derivar, han generat molta incertesa al sector de l'aviació civil, especialment per la importància del conjunt d'acords horitzontals per una economia insular com la de la Gran Bretanya i amb una posició política, econòmica, diplomàtica i militar estratègica entre els Estats Units i Europa.

Altres Estats com el Canadà, el Marroc, Jordània, Geòrgia i Moldàvia també han signat acords horitzontals de Cels Oberts amb la Unió Europea. Actualment, s'estan negociant nous convenis similars amb països candidats com el Líban, Tunísia i l'Azerbaidjan<sup>120</sup>.

### 7.1. L'acord de Cels Oberts entre la Unió Europea i Israel

Emmarcat en la política EUROMED, la Unió Europea i Israel van signar l'Acord de Cels Oberts<sup>121</sup> el 10 de juny de 2013, amb un període d'implementació gradual de 5 anys, comprès entre el 2013 i el 2018. A més de les mesures comercials i de liberalització d'operacions entre

---

<sup>115</sup> El conveni de referència es pot consultar a la següent pàgina web: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international\\_aviation/doc/draft\\_horizontal\\_agreement\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international_aviation/doc/draft_horizontal_agreement_en.pdf) (consultada el 10/3/2018).

<sup>116</sup> La totalitat del text normatiu del Conveni està disponible a la següent pàgina web: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:EN:PDF> (consultada el 7/3/2018).

<sup>117</sup> L'acord d'accessió es pot consultar al següent enllaç: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOL\\_2011\\_283\\_R\\_0001\\_01](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOL_2011_283_R_0001_01) (consultat el 25/3/2018).

<sup>118</sup> Els primers acords desenvolupant la cinquena llibertat, que es van signar entre el Regne Unit i els Estats Units. S'anomenen Bermudes I i Bermudes II, signats el 1946 i 1977 respectivament

<sup>119</sup> Més informació sobre l'impacte polític, comercial i econòmic al següent estudi: BOOZ, ALLEN, HAMILTON y CAMPBELL HILL, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Directorat General d'Energia i Transports, Londres (Regne Unit) i Alexandria (Virgínia), 2007.

<sup>120</sup> La següent pàgina web conté informació sobre les relacions bilaterals a nivell aeronàutic entre la Unió Europea i la resta d'Estats del món (incloent el tipus d'acord o l'estat de les negociacions): [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/country\\_index\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index_en) (consultada el 26/3/2018).

<sup>121</sup> Acord (2013/398/EU) publicat al Diari Oficial de la Unió Europea el 2 d'agost del 2013. Volum 208, pp. 1-73.

tots dos territoris, l'acord obliga a Israel a adaptar la legislació estatal per tal d'harmonitzar-la amb la comunitària en les qüestions d'operativa aeronàutica, de seguretat, de medi ambient i de protecció al consumidor. La voluntat de convergència legislativa té l'objectiu de garantir la màxima protecció dels drets dels passatgers comunitaris i al mateix temps de maximitzar els beneficis econòmics tant pels ciutadans com per les empreses ja que la Unió Europea és el principal mercat aeri d'Israel<sup>122</sup>.

L'impacte econòmic de l'acord és molt elevat. Segons previsions oficials de la Comissió Europea prèvies al desplegament de l'acord, el nou marc legislatiu aportarà beneficis directes per un valor de 350 milions d'euros anuals i l'augment del turisme en tots dos sentits. En aquest aspecte, durant les negociacions de l'acord, el Govern d'Israel va encarregar diversos informes sobre l'impacte econòmic del nou conveni. Segons l'economista i Professor israelià Ezra Sadan<sup>123</sup>, l'aplicació de l'acord tindrà tres efectes principals en l'economia d'Israel:

-L'increment de l'oferta i del benestar pels consumidors, que s'estalviaran entre 70 i 105 milions de dòlars anualment.

-El descens dels beneficis de les aerolínies d'Israel al voltant dels 60 milions de dòlars anualment.

-L'increment significatiu dels beneficis del sector turístic d'Israel, al voltant dels 200 milions de dòlars anualment.

La negociació del nou marc de relacions aeronàutiques no va ser fàcil pel Govern israelià<sup>124</sup>, ja que va comptar amb la forta oposició inicial d'empreses i sindicats del sector fins al punt de paralitzar l'aeroport de Tel Aviv Ben Gurion amb una vaga el 22 d'abril de 2013. El principal punt de desacord era el finançament de les mesures extraordinàries de seguretat exigides pel govern d'Israel exclusivament a les aerolínies israelianes. Inicialment, el Govern estava disposat a cobrir el 80% del cost d'aquestes mesures però després de les jornades de protesta va accedir a finançar fins al 97% del cost per tal que la reciprocitat amb les companyies aèries europees fos real i efectiva.

Territorialment, l'àmbit d'aplicació d'aquest acord no inclou el territori de Palestina (ni Cisjordània ni la franja de Gaza). Encara que al llarg del text sempre es fa referència a Israel, el principal aeroport internacional del país és amb diferència el de Tel Aviv Ben Gurion<sup>125</sup>, que ha experimentat un creixement sostingut en el nombre de passatgers transportats

---

<sup>122</sup> El 57% dels vols amb origen Israel tenen com a destí un aeroport de la UE. Més informació al següent enllaç: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international\\_aviation/country\\_index/doc/ip-13-519\\_-\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international_aviation/country_index/doc/ip-13-519_-_en.pdf) (consultat el 9/3/2018).

<sup>123</sup> Encarregat per l'Autoritat de l'Aviació Civil d'Israel l'abril del 2008 en base a previsions econòmiques.

<sup>124</sup> REICH, A., "The European Neighbourhood Policy and Israel: Achievements and Disappointments", European University Institute, 22 de novembre de 2014, pp. 15-16.

<sup>125</sup> Tel Aviv disposa d'un aeroport exclusiu per vols domèstics i de reduïdes dimensions anomenat Tel Aviv Sde Dov.

ininterrompudament des del 2010<sup>126</sup>. De fet, l'acord ha significat un revulsiu per l'aeroport, amb taxes de creixement interanual úniques en relació a aeròdroms de categoria similar, en gran mesura gràcies a la irrupció de les aerolínies de baix cost gràcies a l'Acord de Cels Oberts<sup>127</sup>.

Tot i així, la ciutat d'Eliat disposa d'un aeroport d'usos militars i d'un aeroport d'usos civils i militars situat a Ovda. La majoria de vols que s'hi operen són domèstics tot i que durant l'estiu es cobreixen certes destinacions europees mitjançant l'operativa xàrter. A partir del mes d'abril de 2018, amb l'obertura d'un nou aeroport exclusivament d'ús civil s'incrementin substancialment les connexions aèries amb la ciutat, gràcies a l'Acord de Cels Oberts signat amb la Unió Europea. La ciutat de Haifa també disposa d'aeroport dedicat exclusivament al trànsit domèstic, amb un nombre testimonial de passatgers anuals.

Com a resultat del conjunt de normativa interna comunitària i d'acords amb tercers Estats que es comprometen a complir-la i aplicar-la, ha sorgit l'Àrea Comuna de l'Aviació Europea (*European Common Aviation Area*). Aquest marc jurídic de plena convergència i harmonització normativa s'estén més enllà dels 28 països de la Unió Europea, incloent Noruega, Islàndia, Jordània, Marroc, Geòrgia, Moldàvia, Albània, Bòsnia i Hercegovina, Macedònia, Montenegro, Sèrbia, Kosovo i Israel<sup>128</sup>. L'objectiu a mitjà termini de la Unió Europea és que l'Àrea Comuna de l'Aviació Europea arribi als 55 Estats part i sigui aplicable a una població de més de 1.000 milions de persones<sup>129</sup>.

## 7.2. Incidència de l'acord a Catalunya

Per qüestions d'herència històrica i cultural, lligams científics i universitaris, certes similituds polítiques i fluxos turístics, Catalunya i Israel han tingut històricament una relació especial. Són diverses les associacions catalanes de col·laboració amb Israel com l'Associació Catalana d'Amics d'Israel, l'Associació de Relacions Culturals Catalunya-Israel i la Cambra de Comerç Catalunya – Israel.

En l'actualitat, la ruta entre Barcelona i Tel Aviv està coberta regularment per 4 aerolínies: dues de les quals israelianes (El Al<sup>130</sup> i Arkia) i dues de les quals europees (Vueling<sup>131</sup>, del grup IAG i Norwegian Airlines). Puntualment, altres companyies aèries cobreixen la ruta

---

<sup>126</sup> Passant dels 10,925,970 passatgers el 2009 als 20,781,226 el 2017, segons dades de l'Autoritat d'Aeroports d'Israel.

<sup>127</sup> Segons una anàlisi publicada al diari israelià "Haaretz" el 8 de juny de 2017 i disponible a la següent pàgina web: <https://www.haaretz.com/israel-news/business/5-years-of-open-skies-low-fares-more-destinations-few-pilots-1.5482031> (consultada el 18/3/2018).

<sup>128</sup> FALKNER G. i MÜLLER P., *EU Policies in a Global Perspective, shaping or taking International regimes?*, Editorial Routledge, Londres, 2014, pp. 138-144.

<sup>129</sup> COM (2011) 415 Final, del 7 de juliol de 2011. Comunicació de la Comissió Europea al Consell i al Parlament sobre la cooperació en matèria de transport entre la Unió Europea i la política de veïnatge, pp. 2-6.

<sup>130</sup> Forma part de l'aliança Oneworld, integrada per Iberia, British Airways i American Airlines, entre d'altres.

<sup>131</sup> Malgrat ser part d'IAG no és membre de l'aliança Oneworld.

mitjançant vols xàrter per *tour-operadors* turístics o bé amb altres finalitats. Per la temporada d'estiu de 2018, hi ha setmanes amb més de 20 freqüències setmanals programades.

Segons dades de l'Agència Catalana de Turisme, 184.200 turistes israelians d'elevat poder adquisitiu van visitar Catalunya. En percentatge de quota de mercat, Catalunya és la destinació del 85% de turistes Israelians que visiten Espanya<sup>132</sup>.

El nombre de passatgers de la ruta directa entre Barcelona i Tel Aviv s'ha incrementat substancialment al llarg dels últims anys en paral·lel a l'oferta i la demanda del mercat, passant dels 222.883 passatgers el 2009 als 409.119 passatgers del 2017<sup>133</sup>. Els vols, amb una duració d'entre 4 i 5 hores, són operats per la flota d'avions de més capacitat de cada companyia aèria, excepte en el cas de Norwegian, per tal de cobrir la creixent demanda entre tots dos territoris. A part dels passatgers transportats de manera directa, les connexions entre Barcelona i Israel via Istanbul, Atenes, Munich, Frankfurt o Zurich són habituals.

## 8. El Cel Únic Europeu

Com a complement del conjunt de legislació de la Unió Europea de l'Àrea Comuna d'Aviació Europea, el Cel Únic Europeu és una iniciativa presentada per la Comissió Europea el 1999 amb l'objectiu de reformar de manera integral la gestió del control del trànsit aeri a la Unió Europea.

A Europa, amb una extensió d'11,5 milions de km<sup>2</sup> hi ha fins a 37 gestors de control en l'àmbit de la navegació aèria<sup>134</sup>. En canvi, els Estats Units, amb una extensió territorial de 10,4 milions de km<sup>2</sup> disposa d'un únic gestor de control del trànsit aeri. En un entorn de creixement sostingut de l'oferta i la demanda, aquesta gran fragmentació redueix la competitivitat i augmenta els costos econòmics i mediambientals.

Per tal de mantenir el lideratge mundial europeu i corregir disfuncions operatives, de tecnologia i de seguretat, que tenen un cost aproximat de 5.000 milions d'Euros anuals segons previsions de la Comissió Europea, es va proposar de reduir les fronteres nacionals dels Estats membres. Es busca crear un sistema de *Functional Air Blocks* (mitjançant subdivisions sectorials funcionals en comptes de subdivisions segons les fronteres estatals). En certa manera es tracta d'un model similar al de Schengen amb l'objectiu de suprimir les "fronteres aèries" tal i com es va fer amb les fronteres terrestres.

El projecte és tan ambiciós a nivell tecnològic i operatiu que el seu desplegament no està sent un assumpte senzill. Es tracta d'una de les prioritats més destacades de la Comissió Europea i del Parlament Europeu de la present legislatura. Al mateix temps, és un dels reptes més complexos i importants de la UE tant a nivell civil com a nivell militar. Els Estats membres es mostren reticents a cedir el control sobre un assumpte d'extensió de la sobirania com l'espai

---

<sup>132</sup> Segons dades de Frontur de 2015.

<sup>133</sup> Segons les estadístiques oficials d'Aena.

<sup>134</sup> Font: Eurocontrol i Agència Federal de l'Aviació dels Estats Units.

aeri<sup>135</sup> mentre que el conjunt de sectors de la indústria aeronàutica en reclamen la posada en marxa efectiva el més aviat possible. Reafirmant els beneficis de l'aplicació del projecte i determinada a no recular, la Comissió Europea ha insistit en diverses ocasions en la importància del compliment dels Reglaments comunitaris al respecte, amenaçant fins i tot amb activar recursos d'incompliment<sup>136</sup> contra els Estats membres.

Legislativament, el projecte s'articula en dos blocs normatius, prenent com a base jurídica l'Article 100.2<sup>137</sup> del TFUE:

*Single European Sky I*: establert el 2004 i format per 4 Reglaments:

-Reglament (CE) 549/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, pel qual s'estableix el marc per la creació del Cel Únic Europeu (Reglament marc).

-Reglament (CE) 550/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, relatiu a la prestació de serveis de navegació aèria del Cel Únic Europeu.

-Reglament (CE) 551/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, sobre l'organització i utilització de l'espai aeri del Cel Únic Europeu.

-Reglament (CE) 552/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, relatiu a la interoperabilitat de la xarxa europea de gestió del trànsit aeri.

*Single European Sky II*: revisat el 2009, amb la implicació d'Eurocontrol, l'Easa i altres organismes comunitaris, format pel Reglament d'Execució (UE) 390/2013 de la Comissió, de 3 de maig de 2013, pel qual s'estableix un sistema d'avaluació del rendiment dels serveis de navegació aèria i 5 pilars polítics per desenvolupar i consolidar: el marc jurídic regulador, la seguretat, el factor tecnològic, el factor humà i l'optimització de les infraestructures aeroportuàries.

Com a complement de l'acord signat amb Eurocontrol, el 7 de febrer de 2018 l'Estat d'Israel va decidir començar el procés d'integració local del Cel Únic Europeu (*Local Single Sky ImPlementation*). Tot i així, de moment només ha transcendit una nota de premsa<sup>138</sup> al respecte. S'espera que hi hagi més detalls per part d'Eurocontrol i del Govern d'Israel sobre el procés i el calendari d'integració al llarg de la primavera del 2018.

---

<sup>135</sup> Un dels esculls del projecte és la disputa entre Espanya i el Regne Unit en relació a l'espai aeri del territori de Gibraltar.

<sup>136</sup> COM (2013) 408 Final, d'11 de juny de 2013. Comunicació de la Comissió Europea al Parlament, al Consell, al Comitè de les Regions i al Comitè Econòmic i Social sobre l'acceleració de la implementació del Cel Únic Europeu, p.4.

<sup>137</sup> "El Parlament Europeu i el Consell podran establir, d'acord amb el procediment legislatiu ordinari, disposicions apropiades per la navegació marítima i aèria. Es pronunciaran, amb consulta prèvia, el Comitè Econòmic i Social i el Comitè de les Regions".

<sup>138</sup> Disponible a la següent pàgina web: <https://www.eurocontrol.int/news/israel-becomes-42nd-user-issip-process> (consultada el 17/3/2018).



## 9. Conclusions

Durant el procés d'investigació he pogut comprovar la importància del rigor com a valor fonamental per tal de garantir un resultat ajustat a la realitat i una redacció de qualitat. A causa la complexitat dels temes estudiats, exposar l'essència de les idees principals de forma clara, concisa i entenedora ha estat un repte considerable.

El concepte d'espai aeri s'ha mantingut relativament estable des de la seva creació jurídica inicial fins a l'actualitat. La delimitació horitzontal no presenta problemes perquè coincideix a nivell geogràfic amb l'espai sobirà d'un Estat. En canvi, la delimitació vertical encara no s'ha establert formalment a nivell internacional. Malgrat la manca d'acord oficial, hi ha un ampli consens costumari en la línia *Von Kármán*.

El règim jurídic internacional de l'aviació civil no ha variat substancialment al llarg dels últims anys, exceptuant les actualitzacions de caire tecnològic relatives a la navegació aèria. Hi ha una gran quantitat de Convenis i Tractats internacionals que regulen aspectes molt diversos amb una disparitat de ratificacions considerable. La poca sistematització és un problema en l'aplicació uniforme de normativa en segons quins aspectes. Tot i així, el Conveni de Chicago de 1944 és la base legal sobre la qual s'estableix l'actual sistema d'aplicació mundial en la regulació del conjunt d'operacions aèries.

Els incidents aeris per qüestions no mecàniques, han estat una constant des de l'aparició de l'aviació, no només en l'àmbit militar. De fet, els incidents en l'àmbit civil són els que han tingut més conseqüències diplomàtiques i en alguns casos s'han convertit com a objectiu o instrument bèl·lic. En la gran majoria de casos, no hi ha hagut depuració real de responsabilitats degut a diversos factors com la jurisdicció consensual de la Cort Internacional de Justícia i l'adopció d'acords, sancions o contramesures unilaterals entre els Estats implicats. D'altra banda, no sorprèn que els Estats protagonistes dels fets sigueixin tenint zones de conflicte o de tensió que actualment encara no s'ha resolt malgrat les actuacions del Consell de Seguretat de les Nacions Unides.

Cal destacar que per tal d'evitar incidents de caire terrorista, militar, paramilitar o amb finalitats delictives, la seguretat aèria ha augmentat a través de mesures restrictives. El nombre d'incidentes ha disminuït respecte la segona meitat del segle XX però hi ha un viu debat polític i social sobre la dicotomia de seguretat i llibertat en el marc de l'efectivitat de segons quines actuacions.

Darrerament hi ha hagut un augment exponencial del trànsit de passatgers i mercaderies a nivell mundial i especialment a la Unió Europea, gràcies a la consolidació del mercat interior; un dels èxits indiscutibles d'aquesta organització internacional d'integració única al món. El bon funcionament del complex marc jurídic comunitari; articulat en els principis de subsidiarietat, proporcionalitat, primàcia i efecte directa també hi ha contribuït ja que ha implicat la sistematització normativa d'un sector mundialment poc uniforme a nivell legal.

De fet, en termes relatius a l'aviació civil, la Unió Europea lidera mundialment la protecció dels drets dels passatgers, del medi ambient, de la seguretat en el conjunt d'operacions aeronàutiques i en l'aplicació dels desenvolupaments tecnològics. Aquest lideratge s'ha articulat principalment en Reglaments, caracteritzats pel seu contingut vinculant i per l'efecte directe pel qual són directament aplicables al conjunt dels Estats membres de la Unió Europea sense necessitat de cap tipus d'adaptació a la legislació interna.

Malgrat que a nivell polític el projecte *paneuropeu* és molt discutit i fins i tot qüestionat per determinats actors, la integració a nivell tècnic entre Estats membres i entre institucions és real, discreta i sòlida. En aquest sentit, el rol de la Comissió Europea i especialment d'Eurocontrol i de l'Easa és fonamental per coordinar el conjunt d'actuacions polítiques i legislatives. La homogeneïtzació del conjunt de regulacions normatives relacionades amb l'aviació és incomparable a qualsevol altre territori mundial. El Tribunal de Justícia de la Unió Europea consolida la seguretat jurídica i perfila i concreta la interpretació de la legislació comunitària mitjançant la jurisprudència.

El bon funcionament del transport, especialment l'aeri, és vital pel funcionament del mercat interior de la UE. Al mateix temps, és un dels sectors amb un impacte econòmic directe i indirecte més rellevant en relació al PIB comunitari. Conscient d'aquesta importància, la Unió Europea ha articulat diverses estratègies sectorials a mitjà i llarg termini a nivell intracomunitari i extracomunitari amb un grau d'èxit molt destacat.

Sens dubte, l'aparició de les aerolínies de baix cost ha canviat substancialment el conjunt d'activitats i serveis relacionats amb l'aviació civil a la Unió Europea. Són un dels motius del destacat augment del nombre de passatgers transportats, fet que ha contribuït a l'impuls legislatiu del sector.

El reconeixement de l'Estat d'Israel per part d'Espanya va ser considerablement posterior a la majoria de països europeus. Les relacions bilaterals entre tots dos Estats no s'han caracteritzat per la seva intensitat, tot i que al llarg dels darrers anys s'han anat consolidant progressivament. L'antic Conveni bilateral sobre qüestions aeronàutiques, vigent des del 1989 fins al 2013 limitava substancialment l'operació de rutes aèries entre tots dos països, que quedaven circumscrites exclusivament a les aerolínies de bandera de cada Estat (Iberia i El Al).

La signatura de l'Acord de Cels Oberts entre Israel i la Unió Europea, en vigor des del 2013 però amb plens efectes des del 2018, ha suposat un increment exponencial dels passatgers transportats per la via aèria entre tots dos territoris, amb el consegüent augment del turisme i l'impacte econòmic generat. Aquest acord horitzontal, negociat per la Comissió Europea en representació de tots els Estats membres, ha estat un èxit rotund, efectiu i tangible; amb implicacions directes per Catalunya, que és la Comunitat Autònoma de l'Estat Espanyol amb les relacions bilaterals més sòlides i desenvolupades amb Israel; principalment a nivell empresarial i turístic.

Israel, com a única democràcia i estat de dret consolidat a la regió, disposa d'una relació privilegiada amb la Unió Europea, derivada de l'acord de l'any 2000 en el marc de la Política Europea de Veïnatge al Mediterrani. Malgrat les discrepàncies polítiques i diplomàtiques manifestades sovint en diversos fòrums per Estats membres de la UE, Israel està integrat, gairebé imperceptiblement per la majoria de l'opinió pública, en polítiques comunitàries a través de l'Acord de Cels Oberts. Aquests acords comporten l'harmonització legislativa en l'àmbit de l'aviació d'acord amb els estàndards de la Unió Europea, que són els més alts del món. La consolidació de l'Àrea Comuna Europea d'Aviació actua com a extensió natural del mercat interior i com a complement de l'espai Schengen.

Les relacions d'Israel en l'àmbit de l'aviació amb la Unió Europea, soci comercial amb gairebé el mateix pes econòmic que Estats Units en termes d'intercanvi comercial, s'estén a agències com Eurocontrol i l'Easa a través d'acords específics de cooperació que doten Israel d'una posició preferent i privilegiada.

Per moltes qüestions, principalment geo-estratègiques, el bon funcionament de l'aviació és un element essencial per la viabilitat de l'Estat d'Israel. L'actual marc de relacions jurídiques amb la Unió Europea (principal destí de les operacions aèries des d'Israel) a nivell de Cels Oberts, d'integració al Cel Únic Europeu i d'acords bilaterals en matèria de seguretat, constitueix un entorn òptim per garantir el funcionament excel·lent de l'aviació civil.

La pertinença a la Unió Europea ha beneficiat molt al Regne Unit en relació als assumptes de transport aeri. L'actual marc jurídic entre la UE i Israel, pot ser un exemple per les futures relacions entre la Unió Europea i el Regne Unit. La Gran Bretanya és un territori insular amb importantíssims llaços econòmics amb el continent europeu i amb una posició de l'aviació com a element de comunicació i relació amb la resta del món.

Per acabar el treball de fi de màster, vull fer palès el meu profund agraïment envers a les persones que hi han contribuït indirectament: acompanyant-me des que era petit a l'aeroport a veure avions i de més gran per pujar-hi i anar a veure món, donant-me suport durant el meu procés de formació acadèmica, personal i musical, educant-me en el sentit crític, la tenacitat i l'esforç, fomentant-me la inquietud per saber què passa més enllà de les nostres fronteres, inculcant-me el compromís, animant-me a viure a l'estranger per entendre el món i madurar com a persona, permetent-me somniar. Gràcies per regalar-me un llibre amb una frase entre línies que no em va passar desapercebuda: "*hi ha dies que demanen contes d'avions, de volar i no tocar de peus a terra*". Gràcies pares, gràcies Imma i Joan.

## 10. Bibliografía

### Monografies i obres col·lectives

BITTENCOURT O., *Defining the Limits of Outer Space for Regulatory Purposes*, Springer International Publishing, Londres, 2015.

BORCHARDT K., *El ABC del Derecho Comunitario de la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburg (Luxemburg), 2011.

BOOZ, ALLEN, HAMILTON i CAMPBELL HILL, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Directorat General d'Energia i Transports, Londres (Regne Unit) i Alexandria (Virgínia), 2007.

CASANOVAS O. i RODRIGO A., *Compendio de Derecho Internacional Público*, Editorial Tecnos, Madrid, 2014.

FALKNER G. i MÜLLER P., *EU Policies in a Global Perspective, shaping or taking International regimes?*, Editorial Routledge, Londres, 2014.

HAMILTON y CAMPBELL HILL, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Directorat General d'Energia i Transports, Londres (Regne Unit) i Alexandria (Virgínia), 2007.

KLEIN E., *Encyclopedia of Public International Law, International Regimes*, vol.9. Amsterdam, 1986.

NACIONES UNIDAS, *Tratados y Principios de las Naciones Unidas sobre el Espacio Ultraterrestre*, Publicaciones de las Naciones Unidas, Nueva York, 2008.

SÁNCHEZ V. i altres autors, *Derecho Internacional Público*, Editorial Huygens, Barcelona, 2010.

VIDELA F., *Aeronautical Law*, Editorial Sitjhoff & Noordhoff, Germantown (Maryland), 1979.

### **Articles de revistes i capítols de llibres**

NIKOLOV, K.Y., “The EU Funding Guidelines on Israel as a Post-Lisbon Instrument of European Foreign Policy Making”, *Journal Diplomacy*, núm. 11 (2014).

REICH, A., “The European Neighbourhood Policy and Israel: Achievements and Disappointments”, European University Institute, 22 de novembre de 2014.

### **Documentació**

Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Oficina de información diplomática. Picha país: Israel – Mayo 2017.

COM (2013) 408 Final, d’11 de juny de 2013. Comunicació de la Comissió Europea al Parlament, al Consell, al Comitè de les Regions i al Comitè Econòmic i Social sobre l’acceleració de la implementació del Cel Únic Europeu.

COM (2011) 415 Final, del 7 de juliol de 2011. Comunicació de la Comissió Europea al Consell i al Parlament sobre la cooperació en matèria de transport entre la Unió Europea i la política de veïnatge.

Resolució 616 (1988) de 20 de juliol del Consell de Seguretat de les Nacions Unides. Aprovada per unanimitat a la sessió 2821.

### **Legislació**

#### Tractats internacionals:

Tractat sobre els Principis que han de regir les activitats dels Estats en la Exploració i Explotació de l’Espai ultra terrestre, inclosa la Lluna i altres Cossos Celestes, de 27 de Gener de 1967.

Conveni de París sobre la Navegació Aèria Internacional, de 13 d'octubre de 1919.

Conveni de Varsòvia sobre la unificació de Regles del Transport Internacional de Persones i Mercaderies efectuats amb Aeronau mitjançant Contraprestació Econòmica, de 12 d'octubre de 1929.

Conveni de Chicago sobre l'Aviació Civil Internacional, de 7 de desembre 1944.

Conveni de Montreal sobre la Seguretat en l'Aviació Civil Internacional, de 23 de setembre de 1971.

Conveni de Tokio sobre Infraccions i Actes Delictius Comesos a Bord de les Aeronaus, de 14 de setembre de 1963.

#### Legislació de la Unió Europea:

Tractat de la Unió Europea (TUE)

Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE)

Reglament (CE) 300/2008 del Parlament Europeu i del Consell de l'11 de març de 2008, sobre normes comunes per la seguretat de l'aviació civil. Deroga el Reglament (CE) 2320/2002.

Reglament (UE) 1178/2011 de la Comissió de 3 de novembre de 2011, pel que s'estableixen requisits tècnics i de procediment administratiu relacions amb el personal de vol de l'aviació civil en virtut del Reglament (UE) 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament (UE) 1321/2014 de la Comissió de 26 de novembre de 2014, sobre el manteniment de la aeronavegabilitat de les aeronaus i equips i sobre l'aprovació de les organitzacions i personal que participen en les tasques esmentades.

Reglament (CEE) 95/93 del Consell de 18 de gener de 1993, relatiu a les normes comunes per l'assignació de franges horàries als aeroports comunitaris.

Reglament (CE) 261/2004 del Parlament Europeu i del Consell de l'11 de febrer de 2004, pel que s'estableixen normes comunes sobre la compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i de cancel·lació o de gran retard dels vols. Deroga el Reglament (CEE) 295/91.

Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil. Deroga la Directiva 94/56/CE.

Reglament (CE) 1358/2003 de la Comissió de 31 de juliol de 2003, pel que s'aplica el Reglament (CE) 437/2003 del Parlamento Europeu i del Consell, relatiu a les estadístiques de transport aeri de passatgers, càrrega i correus.

Reglament (UE) 421/2014 del Parlament Europeu i del Consell de 16 d'abril de 2014, que modifica la Directiva 2003/87/CE, per la que s'estableix un règim pel comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a la UE.

Reglament (UE) 966/2012 del Parlament Europeu i del Consell de 25 d'octubre de 2012 sobre la normativa financera respecte el pressupost general de la Unió Europea.

Reglament (CE) 549/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, pel qual s'estableix el marc per la creació del Cel Únic Europeu (Reglament marc).

Reglament (CE) 550/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, relatiu a la prestació de serveis de navegació aèria del Cel Únic Europeu.

Reglament (CE) 551/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, sobre l'organització i utilització de l'espai aeri del Cel Únic Europeu.

Reglament (CE) 552/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, relatiu a la interoperabilitat de la xarxa europea de gestió del trànsit aeri.

Reglament d'Execució (UE) 390/2013 de la Comissió, de 3 de maig de 2013, pel qual s'estableix un sistema d'avaluació del rendiment dels serveis de navegació aèria

#### Legislació espanyola:

Llei Orgànica 1/1986 de 8 de gener de supressió de la Jurisdicció Penal Aeronàutica i d'adequació de penes. Modificada parcialment en la reforma del Codi Penal de 1995 i Llei de 21/2003 de 7 de juliol sobre la Seguretat Aèria. En vigor fins el juny de 2017, modificada per la Llei 1/2011 de 4 de març.

Llei 48/1960 de 21 de juliol de la Navegació Aèria. En vigor fins l'octubre de 2014, modificada per la Llei 5/2010 de 17 de març.

Reial Decret 184/2008 de 8 de febrer pel qual s'aprova l'Estatut de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria Espanyola.

Reial Decret llei 8/2014 de 4 de juliol, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.

#### **Jurisprudència**

##### Cort Permanent d'Arbitratge Internacional:

Cas dels pesquers a l'Atlàntic Nord. Gran Bretanya c. Estats Units d'Amèrica. Laude de 7 de setembre de 1910.

##### Tribunal Constitucional Alemany:

Cas Brunner c. Tractat de la Unió Europea. 12 d'octubre de 1993.

##### Tribunal de Justícia de la Unió Europea:

Cas Politi. 14 de desembre de 1971.



Cas Van Duyn. 4 de desembre de 1974.

Cas Hansa Fleisch. 10 de novembre de 1992.

Cas Costa c. Enel. 15 de juliol de 1964.

Cas Van Gend en Loos. 5 de febrer de 1963.

### **Webs d'interès**

AENA: <http://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>

BOE: <https://www.boe.es>

CIJ: <http://www.icj-cij.org>

EASA: <https://www.easa.europa.eu>

Enaire: <https://www.enaire.es/home>

Eurocontrol: <http://www.eurocontrol.int>

IATA: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

OACI: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>

UE: [https://europa.eu/european-union/index\\_es](https://europa.eu/european-union/index_es)

Comissió Europea: [https://ec.europa.eu/commission/index\\_es](https://ec.europa.eu/commission/index_es)

Recull de legislació Europea: [https://europa.eu/european-union/law/find-legislation\\_es](https://europa.eu/european-union/law/find-legislation_es)

TJUE: [https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j\\_6/es/](https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/es/)