



INSTITUCIONES Y LEGISLACIÓN AERONAÚTICA

/ ÍNDICE

/ 1. CONTEXTO HISTÓRICO DE LA LEGISLACIÓN AÉREA	6
/ 2. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES	8
/ 2.1. OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL)	8
/ 2.1.1. ORIGEN	8
/ 2.1.2. MISIÓN	9
/ 2.1.3. ESTRUCTURA	10
/ 2.1.4. NORMATIVA DE OACI	12
/ 2.1.5. DOCUMENTACIÓN DE OACI	12
/ 2.2. UE (UNIÓN EUROPEA)	17
/ 2.2.1. ORIGEN	17
/ 2.2.2. MISIÓN	18
/ 2.2.3. ESTRUCTURA	19
/ 2.2.4. NORMATIVA	20
/ 2.3. EUROCONTROL (ORGANIZACIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA)	21
/ 2.3.1. ORIGEN	21
/ 2.3.2. MISION	21
/ 2.3.3. ESTRUCTURA	22

/ 2.3.4. NORMATIVA.....	23
/ 2.4. EASA (AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA).....	23
/ 2.4.1. ORIGEN	23
/ 2.4.2. MISIÓN	24
/ 2.4.3. ESTRUCTURA.....	25
/ 2.4.4. NORMATIVA.....	26
/ 2.5. CEAC (CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL).....	26
/ 2.5.1 ORIGEN	26
/ 2.5.2. MISIÓN	27
/ 2.5.3. ESTRUCTURA.....	28
/ 2.5.4. NORMATIVA.....	28
/ 2.6. OTRAS ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES INTERNACIONALES	
29	
/ 3. ORGANIZACIONES NACIONALES	32
/ 3.1. INTRODUCCIÓN	32
/ 3.2. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (DGAC)	33
/ 3.2.1. FUNCIONES	33
/ 3.3.2. ESTRUCTURA.....	35
/ 3.3. AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)	36
/ 3.3.1. FUNCIONES	36

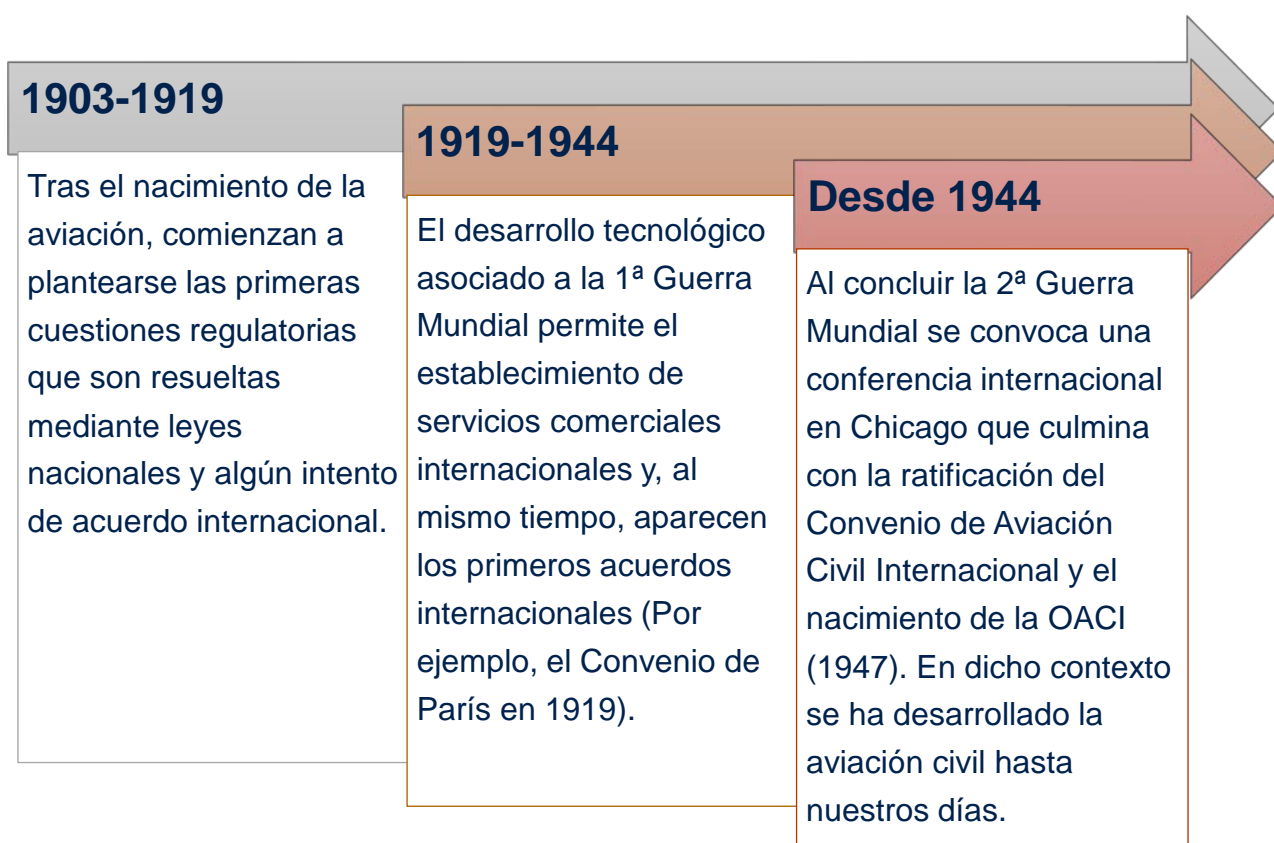
/ 3.3.2. ESTRUCTURA.....	37
/ 3.4. EVOLUCIÓN DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA.....	38
/ 3.5 ENAIRE E.P.E.	39
/ 3.5.1. MISIÓN	39
/ 3.5.2. GESTIÓN	40
/ 3.5.3. FUNCIONES	41
/ 3.5.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR ENAIRE	42
/ 3.5.5. EL FUTURO	43
/ 3.6. AENA (AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA)	44
/ 3.6.1. MISIÓN	44
/ 3.6.2. GESTIÓN	44
/ 3.6.3. FUNCIONES	45
/ 3.6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR AENA.....	46
/ 3.6.5. EL FUTURO	47
/ 3.7. COMISIONES.....	48
/ 3.8. OTRAS ORGANIZACIONES NACIONALES	50
/ 4. LEGISLACIÓN	51
/ 4.1. INTRODUCCIÓN.....	51
/ 4.2. BASES DEL DERECHO AERONÁUTICO	52

/ 4.2.1. DERECHO INTERNACIONAL	52
/ 4.2.2. DERECHO COMUNITARIO	57
/ 4.3. DERECHO NACIONAL.....	60
/ 4.3.1. CIRCULARES AERONÁUTICAS	61
/ 4.3.2. NORMATIVA QUE AFECTA A TODO EL SECTOR AERONÁUTICO	62
/ 4.3.3. NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD	63
/ 4.3.4. NORMATIVA SOBRE SERVICIOS	66
/ 4.4.5 NORMATIVA SOBRE PROVEEDORES DE SERVICIOS Y CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO	67
/ 5. REGLAMENTO DEL AIRE	71
/ 5.1. INTRODUCCIÓN	71
/ 5.2. RCA (REGLAMENTO DE LA CIRCULACIÓN AÉREA)	71
/ 5.3. SERA (STANDARDISED EUROPEAN RULES OF THE AIR)	74
/ 6. GLOSARIO.....	81
/ 7. BIBLIOGRAFÍA.....	83

/ 1. CONTEXTO HISTÓRICO DE LA LEGISLACIÓN AÉREA

La especial naturaleza del transporte aéreo dio lugar, desde sus orígenes, a problemas técnicos y jurídicos que sobrepasaban el marco legal existente para el transporte. Cuestiones como la soberanía del espacio aéreo, los servicios internacionales y la necesidad de establecer normas comunes tuvieron que afrontarse con prontitud para regularizar las operaciones aéreas transnacionales.

Desde la perspectiva de la evolución de la legislación aeronáutica pueden distinguirse tres etapas:



Este desarrollo y dado que la Navegación Aérea es un fenómeno que va más allá de las fronteras de los Estados, hace necesario la creación de:

- a) **Organismos internacionales** para gestionar intereses colectivos de los distintos Estados por medio de tratados, cartas, convenciones y dotarlos de órganos para cumplir sus fines.
- b) **Organismos nacionales** responsable del desarrollo dentro de su estado y del cumplimiento de la normativa.
- c) **Legislación** que permita la normalización de todos los ámbitos que afecten a este sector.



/ 2. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES



/ 2.1. OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL)

/ 2.1.1. ORIGEN

El marco actual de la regulación del transporte aéreo internacional tiene su origen en la **Conferencia de Chicago**, convocada a iniciativa del Gobierno de Estados Unidos en 1944 a fin de reunificar varios acuerdos vigentes hasta entonces y lograr una legislación de carácter internacional que regulase la navegación aérea y facilitase su desarrollo de cara a las décadas siguientes.



Representantes de 54 países se reunieron en la ciudad estadounidense de **Chicago**, entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de **1944**, con la intención de:

-  **Llegar a acuerdos** que permitieran el establecimiento de rutas y servicios aéreos provisionales a nivel mundial.
-  **Establecer una junta** o grupo interino responsable de recoger, registrar y estudiar datos relativos a la aviación internacional y hacer recomendaciones para sus mejoras.

Para el día de su clausura, 52 de ellos habían firmado el nuevo Convenio sobre Aviación Civil Internacional que se había concertado.

Este acuerdo histórico, más conocido entonces y ahora como el “**Convenio de Chicago**”:



- a) **Sentó la base de las normas y procedimientos** de la navegación aérea mundial en tiempos de paz.
- b) **Establecía como su objetivo principal que la aviación civil internacional debe desarrollarse... “de manera segura y ordenada”** y que los servicios de transporte aéreo deben establecerse “sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.
- c) Consta de una primera parte dedicada a **regular la navegación internacional** y una segunda que se centra en las **características y funcionamiento de OACI**.
- d) Dio lugar a la **creación** del organismo especializado que desde entonces se encarga de su supervisión – **la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**, dependiente Especializado de Naciones Unidas (ONU) encargado de todos los aspectos de la aviación civil.

/ 2.1.2. MISIÓN

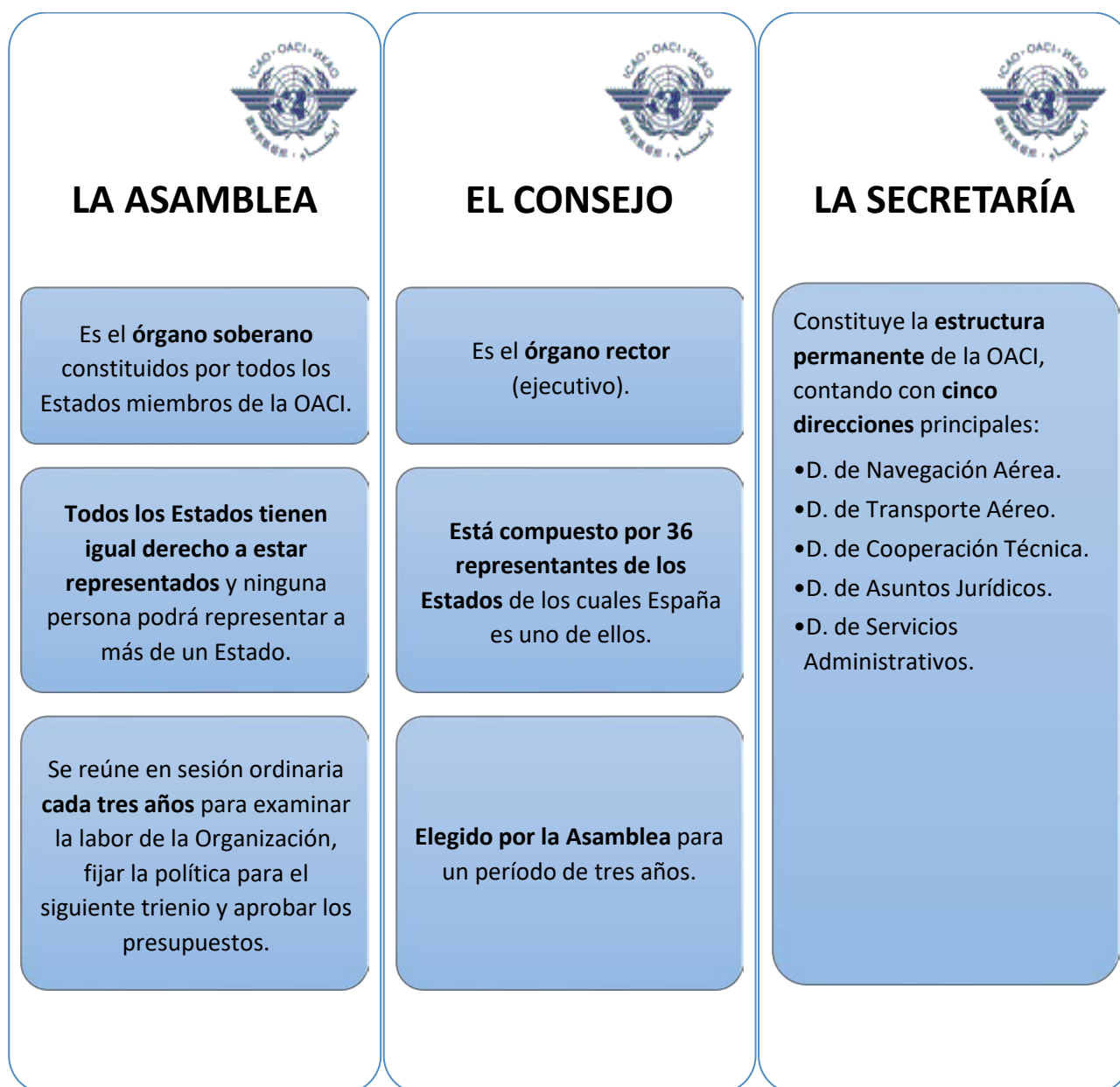
Tiene como misión:

- a) Velar por todos los aspectos relacionados con la **armonización y normalización de métodos** de operación de los servicios aéreos civiles internacionales.
- b) **Desarrollar los principios y técnicas de la navegación** aérea internacional.
- c) **Fomentar la organización y desarrollo del transporte aéreo** internacional mediante el establecimiento de principios, acuerdos, normas y reglamentos necesarios para la seguridad, regularidad y economía del transporte aéreo.

/ 2.1.3. ESTRUCTURA

La Organización cuenta con **191 Estados Contratantes**. Los funcionarios de más alta categoría son el **Presidente del Consejo** y el **Secretario General**.

Se compone de:



Con el objetivo de descentralizar la gestión y facilitar la planificación e implantación de los servicios e instalaciones necesarios para las operaciones internacionales de transporte aéreo, la OACI se configura en nueve regiones de navegación aérea que, a su vez, se dirigen a través de siete oficinas regionales.

OFICINA	HEADQUARTER	REGION
África occidental y central	Dakar	WACAF
África oriental y meridional	Nairobi	ESAF
Asia y Pacífico	Bangkok	APAC
Europa y Atlántico septentrional	Paris	EUR/NAT
Norteamérica, Centroamérica y Caribe	México	NACC
Oriente Medio	Cairo	MID
Sudamérica	Lima	SAM

* y una sub-oficina regional en Beijing (China).



/ 2.1.4. NORMATIVA DE OACI

Se desarrolla en:



NORMAS

Toda especificación cuya aplicación se considera **necesaria para la seguridad o regularidad** de la navegación aérea internacional y a la que se ajustarán los Estados contratantes, es decir, son **obligatorias para todos los Estados** y de desviarse de ellas están obligados a publicar sus diferencias.



MÉTODOS RECOMENDADOS (SARPS)

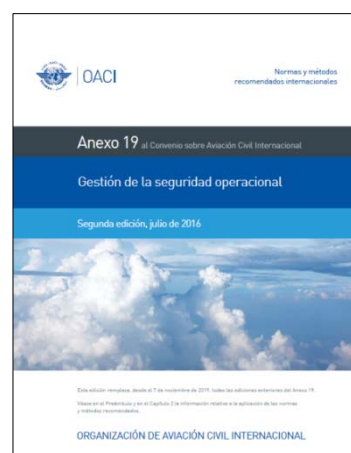
Toda especificación cuya aplicación uniforme se considera conveniente por **razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional** y a la cual tratarán de ajustarse los Estados contratantes. Por tanto, **no son obligatorios, pero si es recomendable su seguimiento**.

/ 2.1.5. DOCUMENTACIÓN DE OACI

Se componen de Anexos, documentos y circulares.

ANEXOS

Los anexos tienen por objeto el **establecimiento de ciertos niveles mínimos de actuación y prestación de servicios mediante normas y métodos recomendados** (SARPS = Standards And Recommended Practises), así como la consecución de determinada uniformidad en su aplicación.



La parte de **reglamentación** se encuentra en el propio contenido de éstos y las especificaciones en los apéndices.

Son de aplicación mundial.

Existen 19 Anexos al Convenio.

Anexo 1	Licencias al personal.
Anexo 2	Reglamento del aire.
Anexo 3	Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
Anexo 4	Cartas aeronáuticas.
Anexo 5	Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.
Anexo 6	Operación de aeronaves.
Anexo 7	Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.
Anexo 8	Aeronavegabilidad.
Anexo 9	Facilitación.
Anexo 10	Telecomunicaciones aeronáuticas.
Anexo 11	Servicios de Tránsito Aéreo.
Anexo 12	Búsqueda y salvamento.
Anexo 13	Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
Anexo 14	Aeródromos.
Anexo 15	Servicios de Información Aeronáutica.
Anexo 16	Protección del medio ambiente.
Anexo 17	Seguridad: Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
Anexo 18	Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
Anexo 19	Gestión de la seguridad operacional.

DOCUMENTOS

Además de los 19 anexos, OACI produce los llamados documentos, **en los que se desarrolla al detalle el contenido de los Anexos.**

Por ejemplo:

ANEXO	MANUAL QUE LO DESARROLLA
Anexo 2 Reglamento del aire	Doc. 4444 Gestión del Tránsito Aéreo.
	Doc. 7030 Procedimientos suplementarios regionales.



Dentro de los documentos se recogen:

- **Los procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea** (PANS = Procedures for Air Navigation Services): Comprenden métodos de operaciones y textos demasiado detallados para constituir normas o métodos recomendados y son de aplicación mundial.
- **Procedimientos suplementarios regionales** (SUPPS = Regional Supplementary Procedures): nacen para satisfacer aquellas necesidades de las regiones OACI y cuyas disposiciones solo afectan a estas, por tanto, no tiene carácter mundial.

Algunos ejemplos de los Documentos OACI son:

- Doc. 7910 Indicadores de lugar.
- Doc. 8400 Abreviaturas y Códigos.
- Doc. 8585 Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.
- Doc. 8643 Designadores de tipos de aeronave.



CIRCULARES

Difunde **textos de orientación sobre determinados aspectos especializados** en materia de navegación aérea y aviación civil. Son ejemplos de circulares:

- Circular 247, Factores humanos.
- Circular 207, Operaciones en pistas paralelas.
- Circular 257, Aspecto económicos en la navegación por satélite.
- Circular 355, Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista.



OTRAS PUBLICACIONES

También existen otro tipo de publicaciones de distinta naturaleza, como, por ejemplo, Resoluciones y Recomendaciones de la Asamblea, Informes anuales del Consejo, Planes de Navegación Aérea (ANP), revista de OACI, etc.

/ 2.2. UE (UNIÓN EUROPEA)

/ 2.2.1. ORIGEN

La Unión Europea nació con el anhelo de acabar con los frecuentes conflictos entre vecinos que habían culminado en la Segunda Guerra Mundial. **En los años 50, la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) es el primer paso de una unión económica y política** de los países europeos para lograr una paz duradera. Sus seis fundadores son Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos. Ese período se caracteriza por la Guerra Fría entre el Este y el Oeste.



En su voluntad de seguir adelante en la construcción europea, los seis países signatarios de la CECA firmaron seis años más tarde (el 25 de marzo de 1957) los **Tratados de Roma que instituyen la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (CEEa).**



En la actualidad **lo componen 27 países** ya que el 30 de enero de 2020, el Consejo Europeo ratificó el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica.



/ 2.2.2. MISIÓN

La UE tiene por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común, una **unión económica y políticas comunes, un desarrollo armonioso y equilibrado de todas las actividades en el conjunto de la Comunidad** (económicas, medioambientales, sociales, etc.).

Los tratados comunitarios recogen la necesidad de establecer una política común de transportes, de la que el modo aéreo es parte esencial. En los últimos años, las iniciativas comunitarias en esta materia han cobrado cada vez más importancia (Galileo, Cielo único, etc.).

/ 2.2.3. ESTRUCTURA

Las instituciones comunitarias más relevantes son:

 CONSEJO EUROPEO	 CONSEJO DE LA U.E.	 COMISIÓN EUROPEA	 PARLAMENTO EUROPEO
Define la orientación y las prioridades políticas generales de la Unión Europea, es decir, se reúne para establecer su agenda política.	Se reúnen para debatir, modificar y adoptar leyes y coordinar las políticas nacionales.	Es su órgano ejecutivo , pudiendo vigilar la aplicación a nivel nacional de la legislación comunitaria, y pudiendo elevar al Tribunal de Justicia Europeo a cualquier Estado miembro que incumpla los objetivos.	Entre sus funciones le corresponde el examen y adopción de la legislación europea, la aprobación del presupuesto de la UE , efectuar un control democrático de las otras instituciones de la UE, etc.
Se compone de los Jefes de Estado o Gobierno de los países de la UE, presidente del Consejo Europeo y de la Comisión Europea.	Se compone de los Ministros de cada país de la UE , en función del tema que se vaya a tratar.	Se compone de un equipo de comisarios , uno por cada país.	Es elegido directamente por los votantes de la UE cada cinco años.

/ 2.2.4. NORMATIVA

La Unión Europea ha creado distinta normativa en el campo de la aviación¹, respecto a temas como:

CAMPOS AFECTADOS	TEMAS DE LAS NORMAS
Mercado interior	Normas comunes para la explotación de servicios aéreos, etc.
Prestación de servicios y licencias	Un marco común para las tasas aeroportuarias, licencias del personal de aviación civil y controlador de tránsito aéreo, etc.
Derechos de los pasajeros	Protección y derechos de los pasajeros aéreos, de personas de movilidad reducida, etc.
Cielo único y gestión del tráfico aéreo	<ul style="list-style-type: none">- Paquete legislativo Cielo Único Europeo I.- Paquete legislativo Cielo Único Europeo II.
Seguridad aérea	Agencia Europea de Seguridad Aérea. Seguridad en la aviación respecto accidentes e incidentes en la aviación civil, a notificaciones de sucesos en la aviación civil y aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad, etc.

¹ La distinta normativa de UE se desarrolla en el punto 4

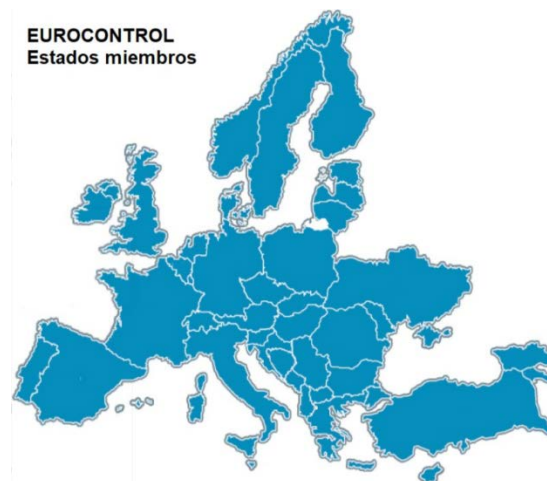
/ 2.3. EUROCONTROL (ORGANIZACIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA)

/ 2.3.1. ORIGEN

EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation,) es la **Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea**, creada en diciembre 1960 y ratificada en Bruselas 1963.

Su sede está en Bélgica, con oficinas especializadas en tres países europeos (Holanda, Luxemburgo y Francia).

Es una organización intergubernamental, civil y militar que cuenta 41 Estados Miembros de toda Europa y 2 Estados con los que tiene Acuerdo de colaboración (Marruecos e Israel).

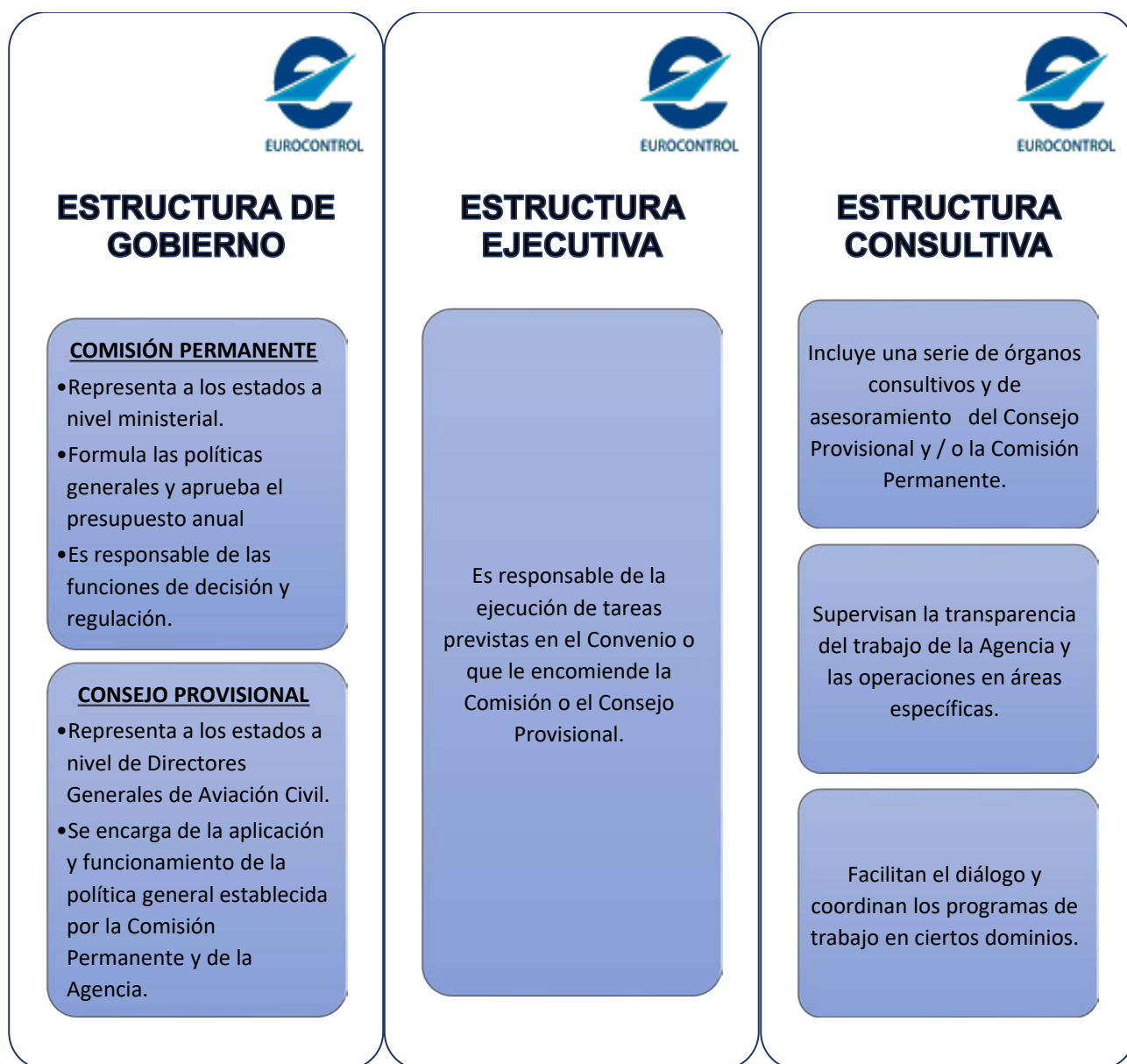


/ 2.3.2. MISION

EUROCONTROL tiene como misión **armonizar e integrar los Servicios de Navegación Aérea en Europa**, con miras a lograr operaciones de tránsito aéreo seguras, eficientes y respetuosas del medio ambiente en toda la región europea.

/ 2.3.3. ESTRUCTURA

La estructura de gobierno de la organización está compuesta por tres organismos: la **Comisión, el Consejo Provisional y la Agencia.**



España es miembro de la Comisión y del Consejo Provisional. Además, participa con un gran número de expertos en las reuniones de trabajos que se desarrollan en los distintos órganos consultivos.

/ 2.3.4. NORMATIVA

Las normas son **adoptadas por el Consejo Provisional y aprobadas por la Comisión de Eurocontrol.**

Una vez aprobadas, **los Estados miembros deberán incorporarlas a sus regulaciones internas.**

/ 2.4. EASA (AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA)

/ 2.4.1. ORIGEN





La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés) es el componente esencial de la estrategia de seguridad aérea de la Unión Europea y se creó en virtud del Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002.



La sede se encuentra en Colonia (Alemania) con una oficina en Bruselas y cuatro representaciones internacionales permanentes en Washington (EEUU), Montreal (Canadá), Singapur y Beijing (China).



En la actualidad está constituida por 31 miembros, ya que el 30 de enero de 2020, el Consejo Europeo ratificó el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

 Alemania	 Eslovenia	 Islandia	 Países Bajos
 Austria	 España	 Italia	 Polonia
 Bélgica	 Estonia	 Letonia	 Portugal
 Bulgaria	 Finlandia	 Liechtenstein	 República Checa
 Chipre	 Francia	 Lituania	 Rumania
 Croacia	 Grecia	 Luxemburgo	 Suecia
 Dinamarca	 Hungría	 Malta	 Suiza
 Eslovaquia	 Irlanda	 Noruega	

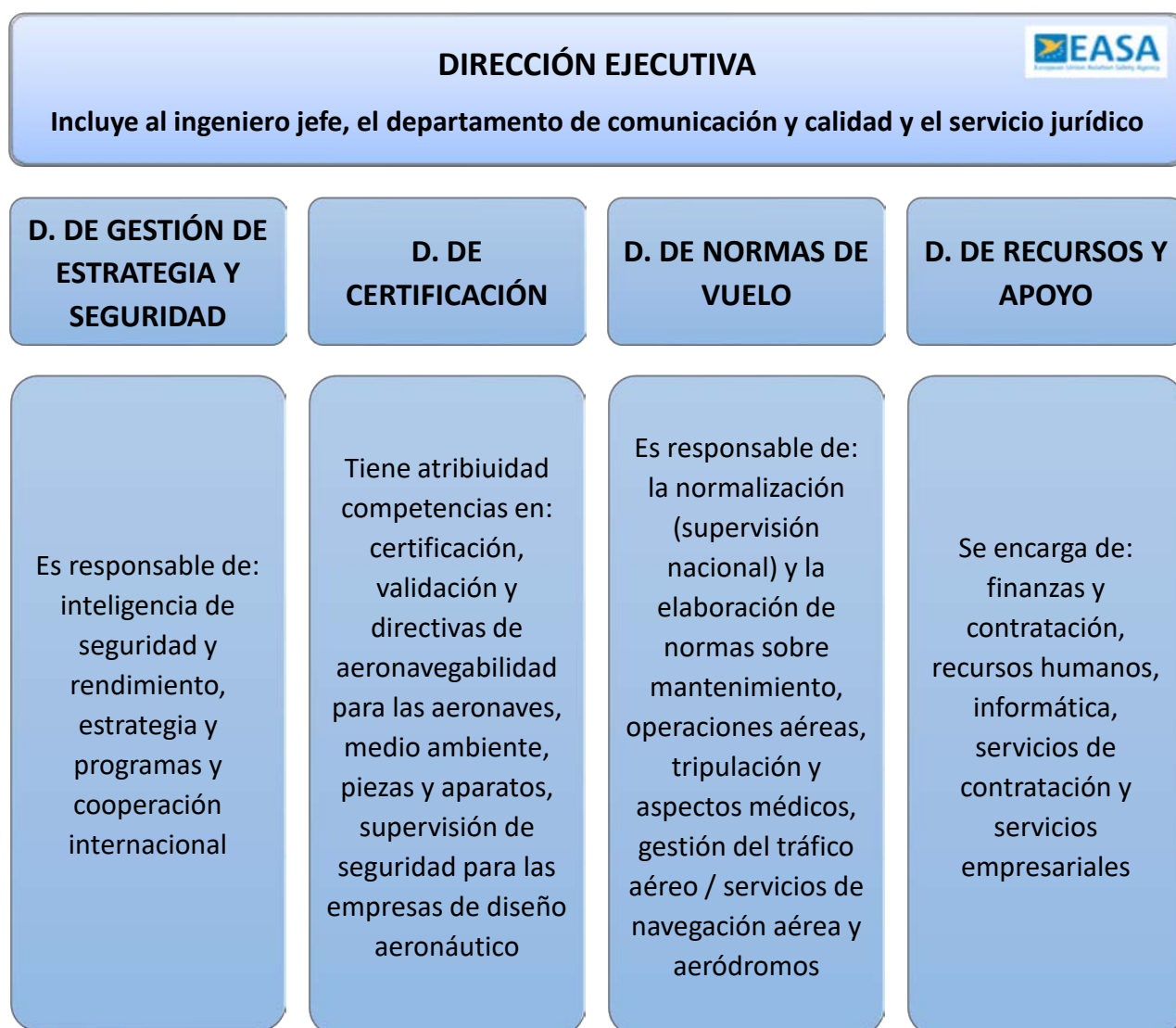
/ 2.4.2. MISIÓN

La Agencia promueve

- Garantizar el nivel más alto de **protección de seguridad común para los ciudadanos de la UE**, así como de protección del medio ambiente.
- **Proceso único de reglamentación y certificación** entre los Estados miembros.
- Facilitar el **mercado único de aviación europea** y crear igualdad de condiciones.
- **Trabajar con otras organizaciones y reguladores** de aviación internacional.

/ 2.4.3. ESTRUCTURA

EASA goza de autonomía técnica, financiera y jurídica, para garantizar el máximo nivel de protección de la seguridad de los ciudadanos de la UE, tanto dentro de ella, como en el resto del mundo. Por ello, consta de 1 dirección principal y 4 direcciones dependientes:



/ 2.4.4. NORMATIVA

La normativa publicada por EASA se clasifica en:

1. **Normativa obligatoria**, dentro de la cual podemos distinguir:

- Reglamento base (Basic Regulation).
- Reglamentos de ejecución (Implementing Regulations).

La EASA es responsable del establecimiento de normas legalmente vinculantes para la certificación de aeronavegabilidad inicial y medioambiental, la aeronavegabilidad continuada, las operaciones de vuelo, la expedición de licencias a las tripulaciones, la gestión del tránsito aéreo y de los sistemas de navegación aérea, los aeropuertos y la certificación de seguridad de las compañías aéreas no europeas.

2. **Normativa no vinculante**, dentro de la cual diferenciamos:

- Medios Aceptables de Cumplimiento (AMC, Acceptable Means of Compliance).
- Material de Orientación (GM, Guidance Material).
- Especificaciones de Certificación (CS, Certification Specifications).

/ 2.5. CEAC (CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL)

/ 2.5.1 ORIGEN

La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) es una **organización intergubernamental** fundada en 1955 por iniciativa del Consejo de Europa y **apoyo activo de la secretaría de la OACI** que reúne a los Directores Generales de Aviación Civil de los países miembros.



La CEAC cuenta con *44 Estados Miembros* pertenecientes al área europea incluyendo Turquía. España forma parte de la organización desde 1955.



/ 2.5.2. MISIÓN

Tiene como misión:

- Promover en Europa el continuo **desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficiente y sostenible.**
- **Armonizar las políticas y los métodos de la aviación civil** entre los estados miembros.
- **Promover el entendimiento en materia de aviación civil** entre los estados miembros y el resto del mundo.

/ 2.5.3. ESTRUCTURA

Se conforma de la siguiente manera:



/ 2.5.4. NORMATIVA

Las resoluciones, recomendaciones u otras conclusiones adoptadas por la CEAC tendrán **carácter consultivo** y estarán sujetas a la aprobación de los Estados.

/ 2.6. OTRAS ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES INTERNACIONALES

CANSO	Organización de proveedores de Servicios de Navegación Aérea Civil Air Navigation Service Organization	
	Origen	Fundada para representar los intereses de los proveedores de Servicio de Navegación Aérea (ANSP) en todo el mundo, así como la gestión del tráfico aéreo.
	Función	Es proporcionar una plataforma mundial para los clientes y aquéllos interesados en impulsar los Servicios de Navegación Aérea civiles (SNA), con el fin de prestar un servicio eficaz, seguro, eficiente y rentable.
	Miembros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M. de pleno derecho: Cualquier organización establecida como proveedor de Servicio de Navegación Aérea. ▪ M. asociados: Cualquier otra organización, como suministradores de bienes y servicios a instituciones académicas y operadores de aeronaves.

ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos Airports Council International	
	Origen	Los operadores de aeropuertos en todo el mundo crearon la primera asociación mundial para representar sus intereses comunes y fomentar la cooperación con socios de toda la industria del transporte aéreo.
	Función	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar a escala mundial una política aeroportuaria común para los aeropuertos miembros y presentarla ante los organismos mundiales más relevantes. ▪ Promover el intercambio de información sobre asuntos técnicos, financieros, comerciales, de marketing o medio ambiente.
	Miembros	Cerca de los 1.643 aeropuertos principales del mundo.

ESA	Agencia Espacial Europea European Space Agency	
	Origen	Fue establecida en París por el Convenio de creación de una Agencia Espacial Europea.
	Función	Consiste en elaborar el programa espacial europeo y llevarlo a cabo. La ESA también trabaja en estrecha colaboración con organizaciones espaciales no europeas.
	Miembros	22 Estados Miembros.

IATA	Asociación internacional del Transporte Aéreo International Air Transport Association	
	Origen	Es un organismo no gubernamental fundada en La Habana, Cuba.
	Función	Es el primer vehículo para la cooperación entre las aerolíneas en la promoción de servicios de transporte aéreo seguro, fiable y económico.
	Miembros	270 aerolíneas que comprenden el 84% del tráfico aéreo total.

EUROCAE	Organización Europea para el Equipamiento en la Aviación Civil European Organization for Civil Aviation Equipment	
	Origen	Es una organización sin ánimo de lucro que se formó en Lucerna (Suiza).
	Función	Intentaba proporcionar un foro europeo para la resolución de problemas y creación de estándares para la electrónica en la aviación.
	Miembros	223 entre especialistas en aviación, universidades, laboratorios, fabricantes, reguladores, proveedores de servicios y/o usuarios.

RTCA	Comisión Radiotécnica para la aeronáutica Radio Technical Commission for Aeronautics	
	Origen	Es una organización estadounidense sin ánimo de lucro con sede en Washington D.C.
	Función	Realiza recomendaciones para la creación e implementación de estándares respecto a la comunicación, navegación y vigilancia de la gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM).
	Miembros	400 organizaciones gubernamentales, industriales y académicas, líneas aéreas, usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos, sindicatos, además de servicio de aviación y proveedores de equipos de los Estados Unidos y del resto del mundo.

IFATCA	Federación Internacional de Asociaciones de Controladores Aéreos International federation of air traffic controller associations	
	Origen	Es una organización profesional independiente, no gubernamental y apolítica, fundada en Ámsterdam.
	Función	<ul style="list-style-type: none"> ■ Promover la seguridad, la eficiencia y la regularidad en la navegación aérea internacional. ■ Asistir y asesorar en el desarrollo de sistemas seguros y ordenados de Control de Tráfico Aéreo. ■ Promover y mantener un alto nivel de conocimiento y eficiencia profesional entre los controladores de tránsito aéreo. ■ Para proteger y salvaguardar los intereses de la profesión de Control de Tráfico Aéreo.
	Miembros	Asociaciones nacionales de controladores, totalizando alrededor de 90 asociaciones miembros y 20.000 miembros individuales.

IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de pilotos de aerolíneas International federation of airline pilot associations	
	Origen	Una organización internacional sin ánimo de lucro creada en Londres.
	Función	Es promover el más alto nivel de seguridad de la aviación en todo el mundo y ser el defensor mundial de la profesión de piloto, proporcionando representación, servicios y apoyo tanto a sus miembros como a la industria de la aviación.
	Miembros	Representa a más de 100.000 pilotos en casi 100 países.

/ 3. ORGANIZACIONES NACIONALES

/ 3.1. INTRODUCCIÓN

Dentro de la Administración General del Estado, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana representa la máxima autoridad aeronáutica civil en el ámbito nacional, **encargada de la ordenación, supervisión y control de los diferentes sectores de actividad que constituyen la aviación civil**. Como veremos, distintas entidades realizan dichas funciones dentro del mismo.

DESDOBLAMIENTO DE LA AUTORIDAD AERONAÚTICA

Durante los quince últimos años el tráfico aéreo se ha multiplicado por 2,5, y las previsiones apuntan a que se doblará en los próximos años, por lo que la **Administración aeronáutica se viene enfrentando a este crecimiento de la actividad con el reto de aumentar la seguridad del transporte y la calidad de los servicios**.

Por todo ello, se aprueba el Real Decreto 184/2008, en el que se lleva a cabo un nuevo modelo de gestión, que se caracteriza por un **desdoblamiento de la autoridad aeronáutica**.

DGAC
Dirección General de Aviación Civil



AESA
Agencia Estatal de Seguridad Aérea

/ 3.2. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (DGAC)

/ 3.2.1. FUNCIONES



La Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el **Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana**:

1. Es responsable de la **representación y coordinación de la postura española en materia aeronáutica con los organismos nacionales e internacionales** relacionados con la aviación civil.
2. Diseña **la estrategia, la elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación** y dirige la política aeronáutica, en aspectos como:
 - La elaboración de estudios y la formulación de propuestas sobre política y estrategia del sector aéreo, en particular, en los ámbitos de la navegación aérea, el transporte aéreo, los aeropuertos de interés general y la aviación general.
 - La aprobación de circulares aeronáuticas.
 - La designación de los proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo de aeródromo, a propuesta del gestor aeroportuario.

3. En materia de aeropuertos:

- La tramitación de las servidumbres aeronáuticas.
- La propuesta de calificación de los aeropuertos civiles y la elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general.²
- La certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica.
- La certificación del informe de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos de interés general, del plan director de navegación aérea.

4. El registro y, en su caso, aprobación de las tarifas aplicadas por las compañías aéreas cuando proceda de conformidad con la normativa de aplicación.

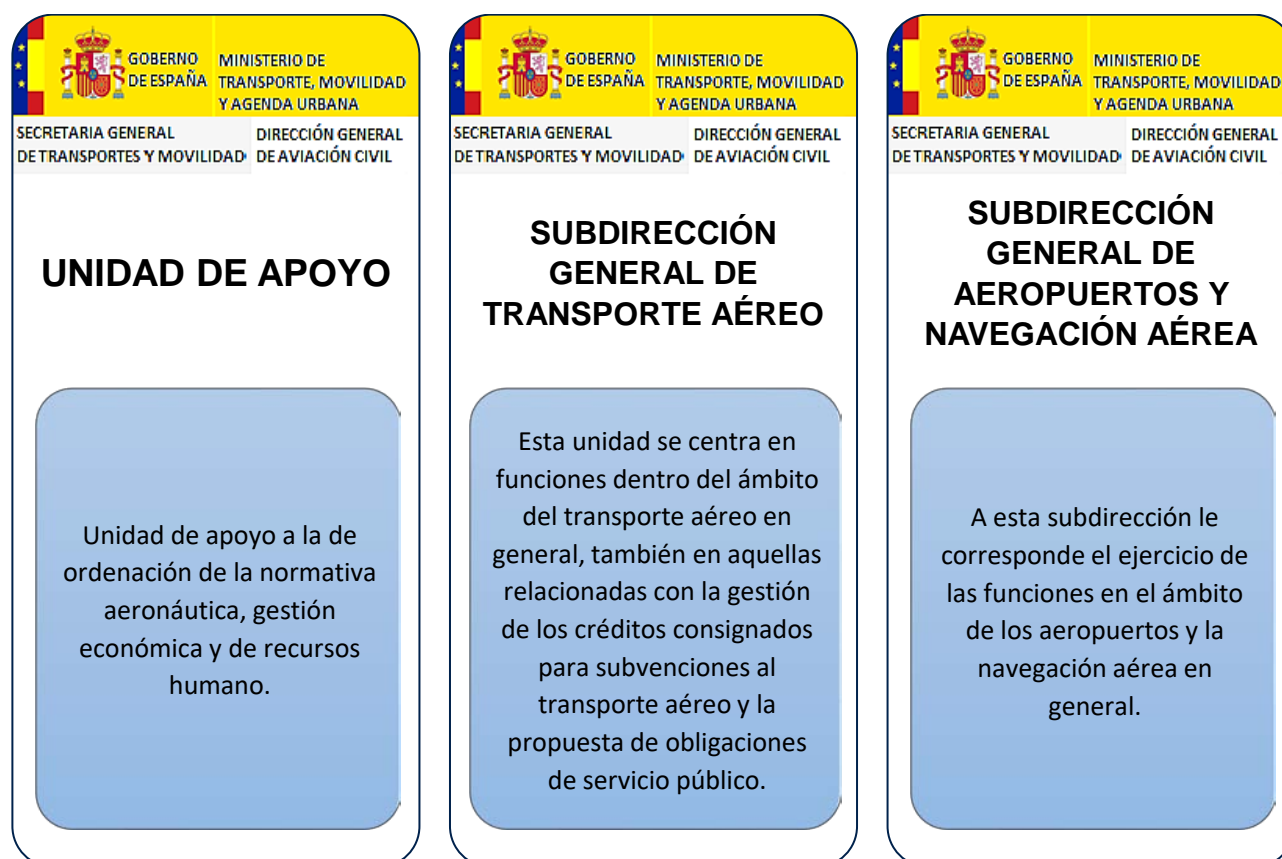


² Según Real Decreto 2858/1981, se consideran aeropuertos de interés general a aquellos aeropuertos y helipuertos civiles en los que concurren alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Se integren en la red transeuropea de aeropuertos como componentes internacionales o comunitarios de la misma por la importancia de su tráfico
- b) Cuya gestión conjunta resulte necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de la red común de transporte en todo el territorio del Estado
- c) Puedan incidir sustancialmente en la ordenación del tránsito aéreo, la estructura del espacio aéreo y su control
- d) Sean de interés para la defensa nacional
- e) Constituyan la parte civil de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar

/ 3.3.2. ESTRUCTURA

La DGAC se compone:



/ 3.3. AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)

/ 3.3.1. FUNCIONES

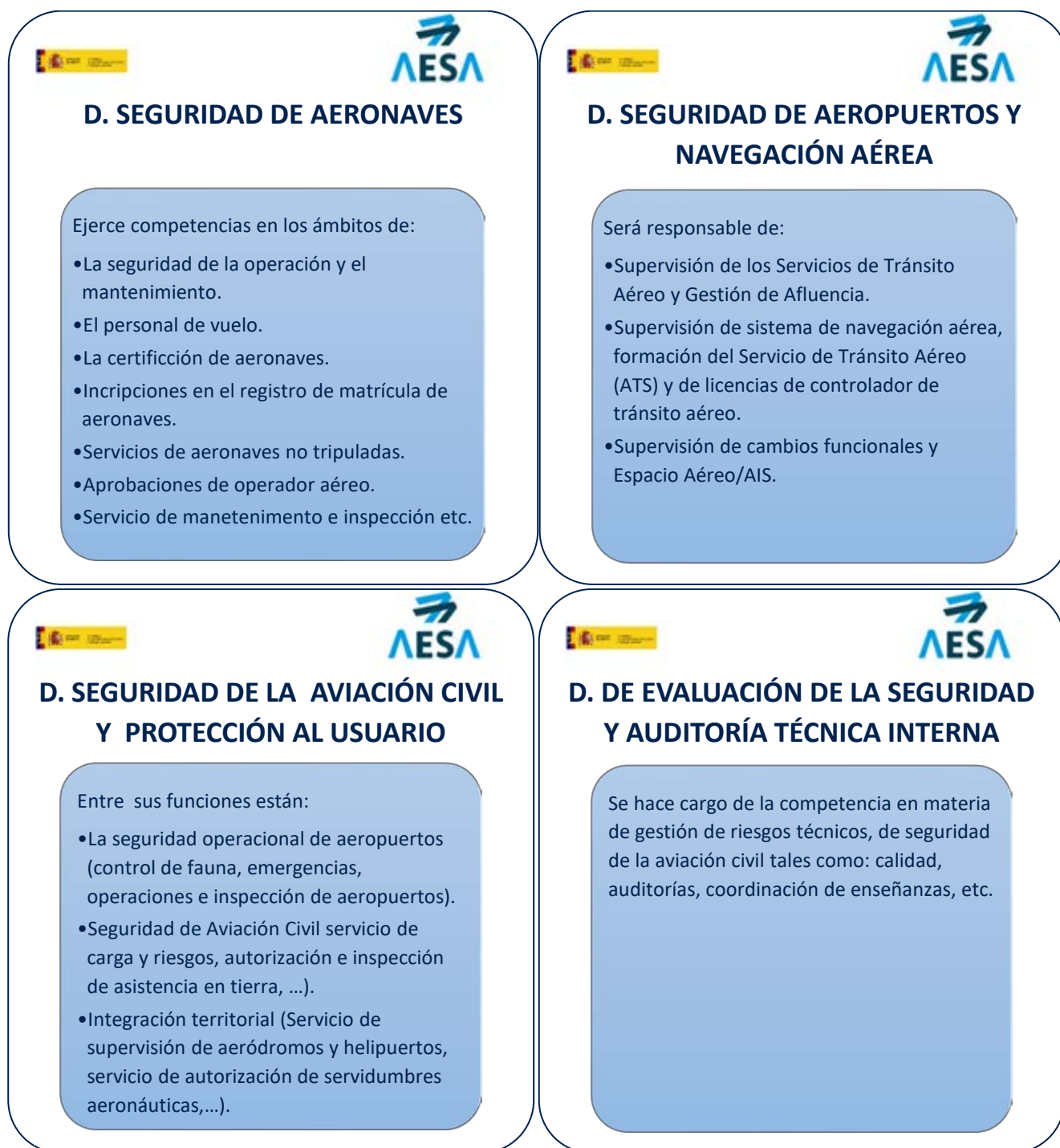


Es el organismo adscrito al **Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana** al que compete:

- La supervisión, inspección y ordenación de:
 - El Transporte Aéreo.
 - La Navegación Aérea.
 - La Seguridad Aeroportuaria.
- La potestad sancionadora ante las infracciones de las normas de aviación civil.
- La iniciativa para la **aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo** para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- **La evaluación los riesgos en la seguridad del transporte aéreo** mediante:
 - Detección de Amenazas.
 - Análisis y Evaluación de Riesgos.
 - Proceso continuo de control y mitigación del riesgo.

/ 3.3.2. ESTRUCTURA

La Agencia se compone de cuatro órganos operativos (Direcciones), además del Gabinete de Dirección y la unidad de Estrategia Internacional:



/ 3.4. EVOLUCIÓN DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA

El Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) nace en virtud de la Ley 04/1990.

Sin embargo, la evolución de la navegación y el desarrollo de los aeropuertos va haciendo necesario actualizaciones al ente público:

Real Decreto – Ley 13/2010

- Se constituye la **sociedad mercantil estatal AENA Aeropuerto S.A.**, pero la totalidad del capital social de «**AENA Aeropuertos S.A.**» corresponderá a la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» (AENA). Asumirá el conjunto de funciones y obligaciones que actualmente ejerce la entidad pública empresarial AENA en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualesquiera otras que la normativa nacional o internacional atribuya a los gestores aeroportuarios, en relación con la red de aeropuertos integrada por los aeropuertos y helipuertos.

Ley 18/2014:

- La sociedad mercantil estatal **AENA Aeropuertos S.A.** pasa a denominarse AENA, S.A. En el 2017 **pasa a denominarse AENA S.M.E., S.A.**
- La entidad pública empresarial **Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)** **pasa a denominarse ENAIRe** ejerciendo exclusivamente las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo.

/ 3.5 ENAIRE E.P.E.

/ 3.5.1. MISIÓN

ENAIRe, adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, tiene encomendada **la planificación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del tráfico aéreo, de los Servicios de Telecomunicaciones e Información Aeronáutica**, así como de las **infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea**, con el objetivo de que la prestación del servicio sea segura, eficaz, continuada y sostenible.



ENAIRe está certificada como:

A) Proveedor de Servicios de Navegación Aérea por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme al Reglamento (CE) Nº 550/2004 y al Reglamento (UE) Nº 1035/2011 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de Servicios de Navegación Aérea.

- Servicio de Tránsito Aéreo (ATS).
- Servicio de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS).
- Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

B) Proveedora de los servicios de formación de controladores de tránsito aéreo por el Reglamento (UE) 2015/340:

- Formación de unidad.
- Formación continua.
- Formación de instructor práctico.
- Formación de evaluador.

/ 3.5.2. GESTIÓN

A través de nuestros cinco centros de control, torres de control y una completa red de infraestructuras y equipamientos aeronáuticos, presta los Servicios de Tránsito Aéreo de control de área, aproximación y aeródromo, así como los de Información de Vuelo, Alerta y Asesoramiento.

Estos servicios se prestan desde las **cinco Direcciones Regionales** (o Regiones) de Navegación Aérea:

- Centro Norte.
- Este.
- Canaria.
- Sur.
- Balear.

Cuyas sedes se ubican respectivamente en los centros de control (ACC) de Madrid, Barcelona, Sevilla y Gran Canaria, y en el centro de control de área terminal (TACC) de Palma de Mallorca.



/ 3.5.3. FUNCIONES

Las funciones de ENAIRe en navegación aérea son:



La **planificación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del tráfico aéreo**, de los Servicios de Telecomunicaciones e Información Aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea. El objetivo es que las aeronaves que se desplazan por el espacio aéreo español obtengan la máxima seguridad, fluidez, eficacia y puntualidad.



La **elaboración y la aprobación de distintos tipos de proyectos**, además de la ejecución y gestión de control de las inversiones.



La **evaluación de las necesidades y propuestas para nuevas infraestructuras**, al igual que las posibles modificaciones en la ordenación del espacio aéreo.

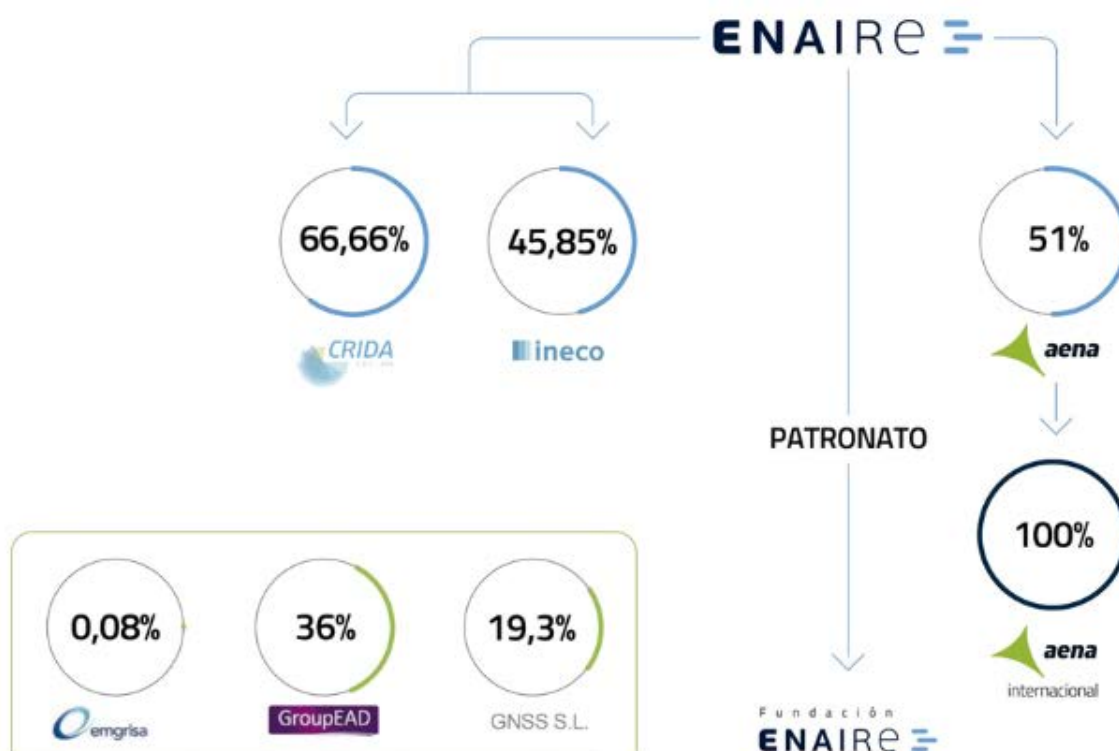


La **participación en la formación aeronáutica específica** y sujeta a la concesión de licencias oficiales.



/ 3.5.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR ENAIRe

ENAIRe es el **accionista mayoritario del gestor aeroportuario AENA S.M.E., S.A. con el 51%** de sus acciones. Posee accionariado en varias empresas estratégicas y ostenta el patronato de la Fundación ENAIRe.



/ 3.5.5. EL FUTURO

ENAIRe se plantea una serie de objetivos estratégicos a obtener:

SEGURIDAD

Reforzar la seguridad, prestando especial atención a la cultura de seguridad, al factor humano y a la ciberseguridad de los nuevos riesgos emergentes.

CALIDAD

Mejorar la calidad de los servicios prestados a través de la modernización del espacio aéreo, de los sistemas tecnológicos y la digitalización, así como el refuerzo de la cultura de orientación al cliente.

SOSTENIBILIDAD

Contribuir a la movilidad sostenible en el sector del transporte aéreo, minimizando el impacto de la actividad de ENAIRe en el medioambiente y apostando por su descarbonización.

NEGOCIO E INTERNACIONALIZACIÓN

Acometer el desarrollo del negocio e internacionalización de ENAIRe, para posicionarnos en un entorno global y liberalizado del sector de la navegación aérea.

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD

Aumentar la eficiencia y competitividad de la empresa siempre bajo el prisma de la transparencia, el buen gobierno corporativo y nuestra contribución a la sociedad.

TRANSFORMACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Acercar la transformación y modernización de ENAIRe, aprovechando las nuevas tecnologías para ser más ágiles y eficientes y desarrollando una cultura centrada en nuestras personas.

/ 3.6. AENA (AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA)

/ 3.6.1. MISIÓN

AENA SME, S.A., adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, es una sociedad mercantil estatal que **gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general**. De la cual, ente público empresarial ENAIRe es propietario del 51 % de AENA.



La amplia y diversa red distingue a AENA por ser el **mayor gestor aeroportuario del mundo** por volumen de pasajeros.

La estructura de red también permite que cada aeropuerto pueda tener autonomía en su operativa y así ofrecer a sus clientes un servicio ajustado a sus necesidades y demandas.

/ 3.6.2. GESTIÓN

AENA gestiona en España **46 aeropuertos y 2 helipuertos de interés general**. Además, a través de su filial AENA Internacional, participa también en la gestión de 23 aeropuertos en distintos países:

- 6 en Brasil.
- 12 en México.
- 2 en Colombia.
- 2 en Jamaica.
- posee el 51% del capital de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Londres–Luton.

/ 3.6.3. FUNCIONES

La Sociedad tiene por objeto:



La **ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y de los helipuertos** gestionados por AENA SME, S.A. y de los servicios afectos a ellos.



La **coordinación, explotación, conservación administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil** y de los aeropuertos de utilización conjunta.



El **diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en las infraestructuras e instalaciones aeroportuarias** y en bienes destinados a la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo de aeródromo adscritos a las mismas.



La **evaluación de las necesidades** y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuya a la Sociedad.



El **desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias** que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.



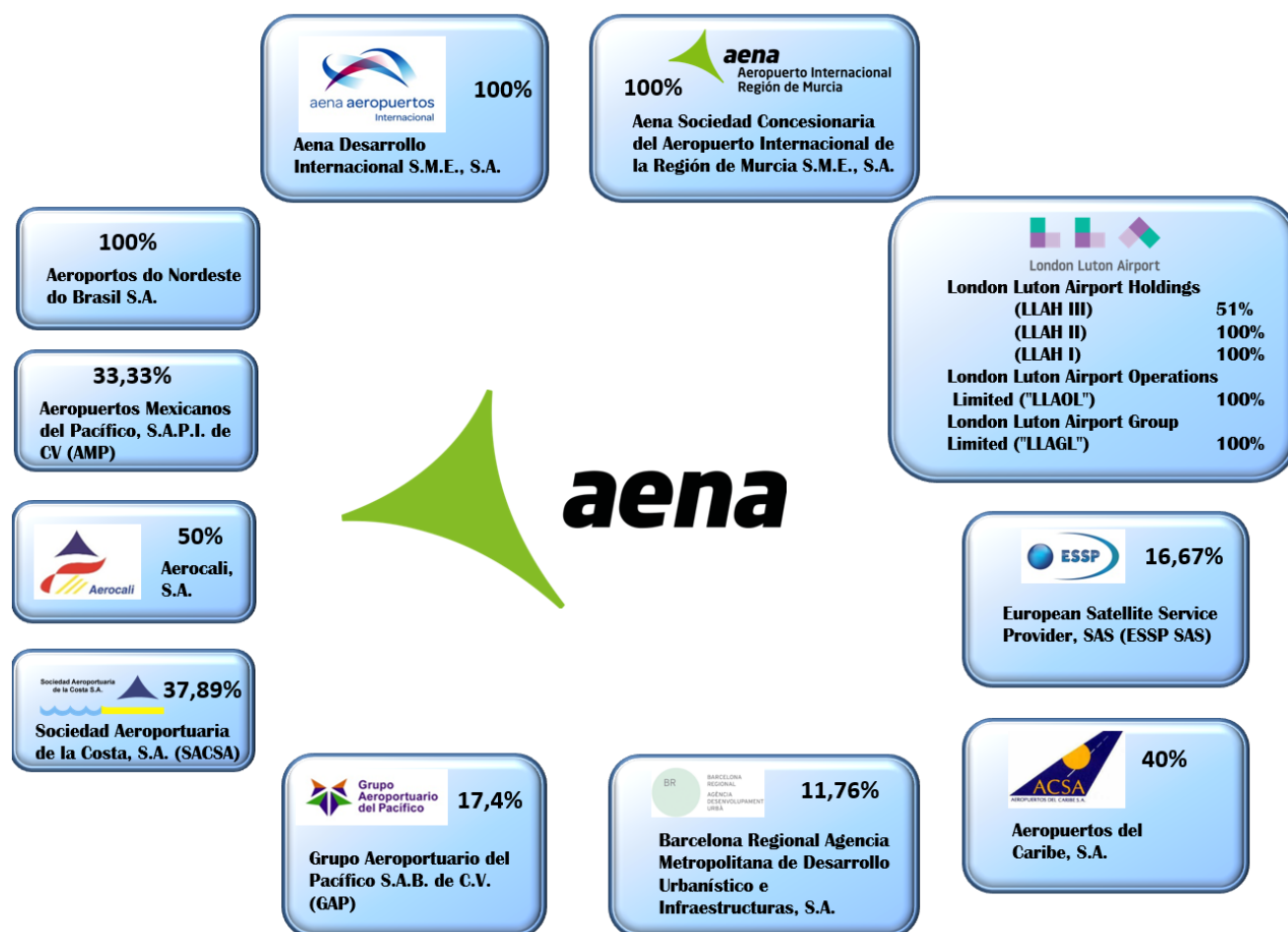
La **formación en materias relacionadas con el transporte aéreo**, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.



La **participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros**.

/ 3.6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR AENA

AENA es la sociedad dominante de un grupo integrado por **ocho sociedades dependientes y cinco asociadas.**



/ 3.6.5. EL FUTURO

AENA promueve la innovación como palanca para el desarrollo sostenible de su actividad y del compromiso de la organización con sus diferentes grupos de interés (clientes, proveedores, empleados).

PROYECTOS MEDIOAMBIENTALES

- Aproximaciones en descenso continuo: son un conjunto de procedimientos operacionales de aproximación y aterrizaje, diseñados para reducir al mínimo la exposición global al ruido y las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.
- Energías renovables, Eficiencia energética, Vehículo eléctrico, Biocombustible a partir de microalgas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, proyecto sobre la calidad del aire.

SERVICIOS COMERCIALES

- Integración de reservas con la gestión de aparcamiento: permite tratar por los cajeros automáticos las reservas de aparcamiento realizadas on-line, implementar servicios como prepago y reconocimiento de matrícula sin paso por cajero, etc.

GESTIÓN AEROPORTUARIA

- Optimizar los procesos de planificación de los vuelos, mejorando la gestión del tráfico aéreo compartiendo información actualizada y precisa.
- Identificar, inspeccionar, clasificar, distribuir y/o almacenar automáticamente el equipaje de salida, el de llegada y el de conexión de los pasajeros en tránsito en el aeropuerto.
- Vehículo sin conductor en aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Agilizar la actuación de los equipos de salvamento y atención a los heridos en casos de emergencia.
- Proporcionar visión espacial y geográfica a la gestión de las actividades y servicios de AENA.

FACILITACIÓN Y SEGURIDAD

- Proyecto de reconocimiento facial de los pasajeros en el aeropuerto de Menorca y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Nuevos equipos de inspección de equipaje de mano y pasajeros.
- Lectura automática de tarjetas de embarque para acceso a los controles de seguridad desde los teléfonos móviles.

NAVEGACIÓN AÉREA

- Apoyando a programas del cielo único europeo (SESAR), sistema de aumentación de la señal satelital (EGNOS) y Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo (SACTA): integra los sistemas de todos los centros de control de ruta y aproximación españoles para que manejen datos coherentes y funcionen de manera coordinada.

/ 3.7. COMISIONES

Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA), anteriormente CIDEFO			
CIDETMA	Función	Se creó para permitir y asegurar la coordinación entre la aeronáutica civil y militar.	
	Competencias	Aeródromos	Planificación de nuevos aeropuertos y aeródromos públicos civiles, así como las modificaciones que se precisen en los mismos o en sus instalaciones.
			Concesión de autorización de aeródromos privados.
			Establecimiento y modificación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles y privados.
		Cartas aeronáuticas	Regulación de las maniobras de aproximación y aterrizaje por instrumentos.
			Determinación de cartas especiales que deben editarse y datos referentes a la navegación que deben figurar en la cartografía aeronáutica.
		Espacios aéreos	Estructura del espacio aéreo.
		Navegación aérea	Planificación de la red de ayudas a la navegación, sistema de control y telecomunicaciones, así como sus modificaciones.
			Requerimientos de la navegación aérea en relación con el Instituto Nacional de Meteorología.
			Información de cuantos asuntos relacionados con la navegación aérea hayan de tratarse en congresos y reuniones internacionales de aviación civil, como los acuerdos adoptados.
		Reglamentación	Reglamentación de la circulación aérea.
			Organización y reglamentación de la búsqueda y salvamento.
			Cualquier otra relacionada con los diferentes aspectos del control del tráfico y de la navegación aérea al objeto de su reglamentación, perfeccionamiento y desarrollo.
		Otras	Cualquier otra función de las que corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, a juicio de uno y otro Departamento, afecte a la aviación militar o a los intereses de la defensa nacional.

Comisión Interministerial de Política Aeroespacial Internacional		
CIPAI	Origen	Es un órgano colegiado de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación y cuya finalidad es el asesoramiento a la Administración General del Estado y la coordinación entre los departamentos de dicha Administración en cuestiones de política aérea y espacial internacional .
	Competencias	Emitirá su opinión y hará las propuestas que estime oportunas sobre cuestiones de política aérea y espacial internacionales , respetando las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación en materia de tratados internacionales.
		Emitirá informes y propondrá las resoluciones pertinentes en lo relativo a la preparación, negociación, aplicación y vigilancia de la ejecución de tratados internacionales sobre políticas aéreas y espaciales internacionales de interés para España.

Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		
CIAIAC	Origen	La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), adscrita a la Subsecretaría del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, es el organismo oficial encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil que se producen en territorio español.
	Competencias	La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico , su fin último es la prevención de futuros accidentes e incidentes , y no está dirigida a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno.
		Los resultados de la investigación se plasman en un informe que contempla la información factual en relación con el accidente o incidente , un análisis de la misma, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad aérea.

/ 3.8. OTRAS ORGANIZACIONES NACIONALES

En España existen un número de asociaciones de diferentes grupos de interés y cada una de ellas se centra en la defensa y la gestión para el interés de sus miembros.

Sin embargo, cada asociación, a su manera, hace mucho más que eso en términos de coordinación con otra asociación, difundiendo información sobre la profesión que presenta al público en general y participando en grupos de trabajo nacionales y para proporcionar aportes técnicos de los profesionales en el campo. Esto a su vez mejora la seguridad y la eficiencia en la industria de la aviación.

AECA	<p>Asociación Española de Compañía Aéreas.</p> <p>Es una entidad que engloba a más de 30 compañías aéreas privadas asociadas, pertenecientes a los sectores de tráfico regular, chárter, carta, aerotaxis, helicópteros, trabajos aéreos y empresas del sector aéreo.</p> <p>Esta asociación trabaja con el fin de intentar mejorar el transporte aéreo, alcanzar altos niveles de calidad y defender la libre competencia del transporte aéreo de España y de la Unión Europea.</p>
ALA	<p>Asociación de Líneas Aéreas.</p> <p>Está integrada por más de por un elevado número de compañías aéreas, nacionales e internacionales, de todos los modelos de negocio y con una cuota de volumen de pasajeros de cerca del 70%.</p> <p>Su objetivo es respaldar, defender y representar los intereses de las compañías aéreas asociadas y trabajar para mejorar, fortalecer y hacer más eficiente, sostenible y competitivo el sector aéreo en España</p>
AOC	<p>Asociación de Operadores de Compañías Locales.</p> <p>Engloba los diferentes operadores de compañías locales de los aeropuertos españoles con el objeto de coordinar las acciones comunes y la representación colectiva den todos aquellos asuntos de interés común, facilitando la asistencia técnica en los aspectos jurídicos, económicos y organizativos, así como coordinan las acciones conjuntas necesarias.</p>
ACETA	<p>Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo</p> <p>Fundada como una entidad de derecho privado sin fines de lucro de la que forman parte Air Europa, Air Nostrum, Binter Canarias, Gestair, Iberia, Naysa, Orbest y Vueling, y que cubre todos los segmentos de negocio del transporte aéreo: tráfico regular, carga, aviación ejecutiva, regional y chárter.</p> <p>La ACETA y la ALA han aprobado la integración de ambas en ALA, con el objetivo de sumar fuerzas para representar con determinación los intereses de las aerolíneas que operan en España. Esta integración si hizo efectiva el 1 de enero de 2020.</p>

/ 4. LEGISLACIÓN

/ 4.1. INTRODUCCIÓN

La expresión “**Derecho Aeronáutico**” remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares.

La navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, **pertenecen a diversas ramas del Derecho**:



D. ADMINISTRATIVO

Normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones.



D. INTERNACIONAL PÚBLICO

Las normas y organizaciones aeronáuticas derivadas de acuerdos internacionales.



D. MERCANTIL

Del que forman parte las normas que regulan el contrato de transporte aéreo.



D. LABORAL

Del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones.



D. PENAL

Del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos.

/ 4.2. BASES DEL DERECHO AERONÁUTICO

El derecho aeronáutico se encuentra regulado por:

1. Derecho internacional.
2. Derecho Comunitario.
3. Derecho Nacional.

/ 4.2.1. DERECHO INTERNACIONAL

Incluye los **acuerdos y tratados multilaterales y convenios bilaterales** por los que se regulan las relaciones de transporte público entre los distintos Estados y los aspectos relacionados con el transporte aéreo internacional.



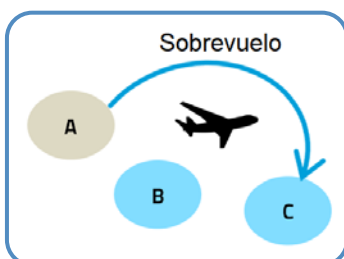
ACUERDOS MULTILATERALES	
Partes	Son acuerdos entre varias partes.
Ordenamiento	En España solamente formarán parte de nuestro ordenamiento jurídico como normas de obligado cumplimiento, los convenios internacionales que hayan sido ratificados y publicados en el BOE.
Tipos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 diciembre 1944, ratificado el 21 febrero 1947. Este acuerdo internacional sienta las bases del derecho aeronáutico y crea la OACI, como institución asociada a la ONU. ▪ Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas sobre el transporte aéreo internacional, de 12 octubre 1929, modificado por el Protocolo de La Haya (1955) y el de Montreal (1975). ▪ Convenio de Tokio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, de 14 de septiembre de 1963. ▪ Convenio de La Haya sobre el delito de interferencia y represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de 16 diciembre 1970. ▪ Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 23 septiembre 1971. ▪ Convenio de Roma de 1933 sobre regulación de daños a terceros, modificado por sus protocolos adicionales de Bruselas (1938), Roma (7 octubre 1952) y Montreal (1978). Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aviones extranjeros. ▪ Tratado sobre cielos abiertos, de 24 marzo 1992. Constituye uno de los mayores esfuerzos internacionales en pos de la transparencia militar. ▪ Convenio de Bruselas, sobre cooperación, relativo a la seguridad de la navegación aérea “EUROCONTROL”, de 13 diciembre 1960, posteriormente modificado por distintos protocolos y acuerdos multilaterales.

CONVENIOS BILATERALES	
Partes	Convenios entre un estado miembro y otro país para regular las condiciones en que va a ser desarrollado el transporte aéreo.
Ordenamiento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quedan limitados a la regulación de servicios extracomunitarios. ▪ La negociación de estos convenios está afectada por el Reglamento comunitario 847/2004, que otorga a la UE la facultad de negociar acuerdos bilaterales con 3º Estados en materias sobre las que tenga competencias transferidas (p. e. tarifas).
Tipos	Los aspectos que regulan son: rutas de los servicios aéreos, establecimientos y reparto de la capacidad en cada ruta, nº de compañías aéreas designadas para prestar los servicios de transporte aéreo y los requisitos que deben cumplir, tarifas, etc.

LIBERTADES DEL AIRE

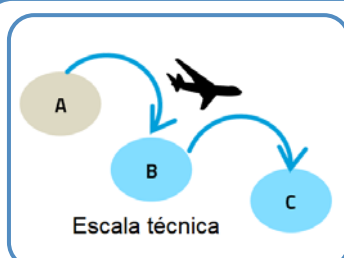
En el Derecho aeronáutico, **las libertades del aire son una serie de derechos relativos a la aviación comercial que garantizan a las aerolíneas de un Estado entrar en el espacio aéreo de otro Estado y aterrizar en éste** (recogidas en el Convenio de Chicago).

▪ LIBERTADES TÉCNICAS



PRIMERA LIBERTAD

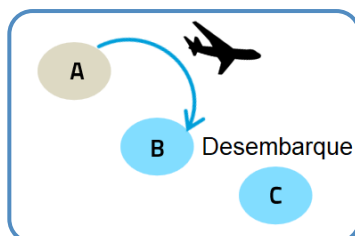
Llamada **Libertad de Sobrevuelo**, determina el derecho a sobrevolar, sin aterrizar, los cielos de otro Estado en el curso de un transporte aéreo comercial.



SEGUNDA LIBERTAD

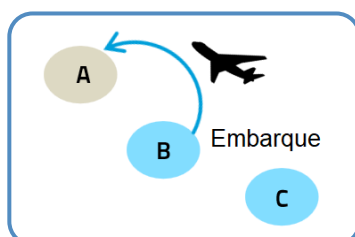
Llamada **Libertad de Escala Técnica**, otorga a una aeronave del Estado "A" el derecho de aterrizar en el territorio del Estado "B" otro estado por razones técnicas (no comerciales) tales como repostar combustible, mantenimiento, emergencias, etc.

▪ LIBERTADES COMERCIALES



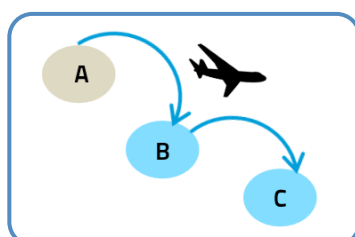
TERCERA LIBERTAD

Llamada **Libertad de Transporte al Exterior**. Otorga el derecho a transportar a pasajeros, correo y carga desde el país de origen de la aeronave (A) y desembarcarlo en el territorio de otro Estado (B).



CUARTA LIBERTAD

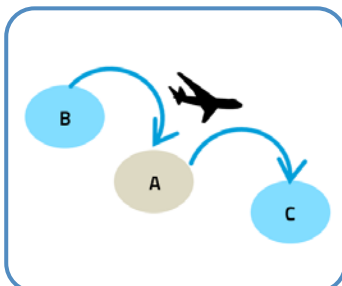
Llamada **Libertad de Transporte al Interior**. Otorga el derecho a embarcar pasajeros, correo y carga en el territorio de otro Estado (B) para transportarlos al país de origen de la aeronave (A).



QUINTA LIBERTAD

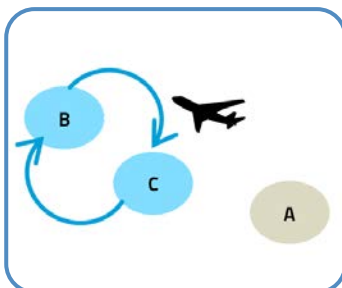
Llamada **Libertad de Transporte Externo Consecutivo**. Otorga el derecho a transportar comercialmente pasajeros, correo y carga desde o hacia terceros Estados (B y C), pero solamente respecto a vuelos iniciados en el país de origen de la aeronave (A).

▪ OTRAS LIBERTADES



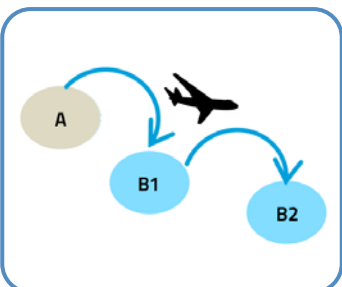
SEXTA LIBERTAD

Llamada Libertad de Transporte Externo-Interno. Otorga el derecho a transportar comercialmente pasajeros, correo y carga desde o hacia terceros Estados (B y C), pero siempre que haga una escala en el país de origen de la aeronave (A).



SÉPTIMA LIBERTAD

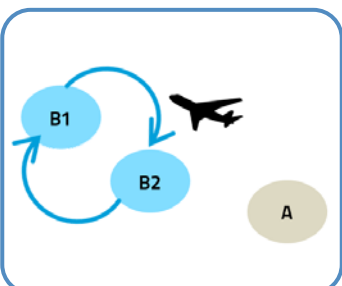
Llamada Libertad de Transporte Externo. Otorga el derecho a transportar comercialmente pasajeros, correo y carga desde o hacia terceros Estados (B y C), enteramente fuera del país de origen de la aeronave (A). Es decir, ni inicia ni hace escala en el país de origen.



OCTAVA LIBERTAD

Llamada Libertad de Cabotaje Consecutivo. Es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.

Cabotaje: consiste en el transporte aéreo de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un estado sin abandonarlo.



NOVENA LIBERTAD

Llamada Libertad de Cabotaje autónomo. Es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado.

/ 4.2.2. DERECHO COMUNITARIO

La mayoría de las disposiciones que regulan el sector aeronáutico y aeroportuario emanan de las instituciones de la Unión Europea. Así, el Tratado de la Comunidad Económica Europea de 1957 tiene entre sus objetivos el establecimiento de una política común en el transporte. En todo caso, la liberalización comunitaria del transporte aéreo, por la que se aplicarían las normas sobre defensa de la competencia en el sector, comenzó a concretarse al finalizar la década de 1980.



Entre estas normas cabe destacar:

REGLAMENTOS COMUNITARIOS	AECTA	Vincula a todos los estados miembros.
	IMPERATIVIDAD	Son obligatorias en todos sus elementos.
	RANGO	Se trata de una norma de Derecho comunitario que goza de primacía: es superior a cualquier otra norma del Derecho de los Estados miembros.
	EFFECTO	Eficacia directa: directamente aplicable en todo el territorio de la Unión desde su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.
	EJEMPLOS	REGLAMENTO (CE) N° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 marzo 2004, relativo a la prestación de Servicios de Navegación Aérea en el cielo único europeo.
		REGLAMENTO (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 febrero 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) N° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
		REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 marzo 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de Servicios de Gestión del Tránsito Aéreo/Navegación Aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión.
		REGLAMENTO (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.
		REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el Cielo Único Europeo.

DIRECTIVAS COMUNITARIAS	AFECTA	Tiene alcance especial, solo obliga a los destinatarios a quienes designa que pueden ser: todos los Estados miembros, algunos de dichos Estados.
	IMPERATIVIDAD	Son de obligado cumplimiento. Tienen por fin conseguir un objetivo concreto, pero dejando que sea cada Estado miembro el que decida a través de qué medios obtiene ese objetivo.
	RANGO	Lo determinan los Estados: Se trata de una norma de Derecho comunitario porque intenta la consecución de resultados u objetivos concretos en un plazo determinado, dejando, a las autoridades competentes de cada Estado la elección de la forma y los medios adecuados a tal fin.
	EFEECTO	No tiene eficacia directa. Lo determinan los Estados, es decir, necesita mecanismo de transposición (consiste en incorporar dicha directiva al ordenamiento jurídico de cada estado miembro de la U.E. para adaptar así las legislaciones estatales a las directrices que marca la U.E).
	EJEMPLOS	Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre ha modificado la Directiva 2003/87/CE para incluir las actividades de aviación en el Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS) a partir del 1 de enero de 2012. Ha sido transpuesta al ordenamiento español mediante la Ley 13/2010, de 5 de julio que ha modificado la Ley 5/2009, de 29 de junio, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
DECISIONES COMUNITARIAS	AFECTA	Vincula únicamente a los destinatarios de la misma. Los destinatarios pueden ser Estados miembros o particulares.
	IMPERATIVIDAD	Son obligatorias en todos sus elementos, como el Reglamento.
	RANGO	Se trata de una norma de Derecho comunitario que goza de primacía: es superior a cualquier otra norma del Derecho de los Estados miembros.
	EFEECTO	Eficacia directa: directamente aplicable en todo el territorio de la Unión desde su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.
	EJEMPLOS	Decisión 2009/450/CE, de 8 de junio de 2009, establece la interpretación detallada de las actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

/ 4.3. DERECHO NACIONAL

Es el conjunto de las normas aprobadas de acuerdo con la Constitución Española.



Está compuesto por orden de importancia:



/ 4.3.1. CIRCULARES AERONÁUTICAS

1. Son disposiciones de **carácter secundario**.
2. Han sido **aprobadas por la Dirección General de Aviación Civil**.
3. Tienen **contenido técnico que completan, precisan y aseguran la aplicación eficaz de las normas** dirigidas a preservar la seguridad y el orden del tránsito y del transporte aéreos civiles.
4. Deben **tener en cuenta las prescripciones y recomendaciones adoptadas por la OACI** (Organización de Aviación Civil Internacional).
5. Son **obligatorias dentro del ámbito de la aviación civil para las personas físicas y jurídicas** que ejecuten actividades y presten servicios vinculados a:
 - a) La formación del personal aeronáutico.
 - b) Diseño, producción, mantenimiento y explotación de las aeronaves y los productos aeronáuticos.
 - c) La gestión de los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea.
 - d) La prestación de los servicios necesarios para la navegación aérea.
 - e) La realización de las actividades de transporte aéreo, los trabajos aéreos, la aviación general y deportiva.

/ 4.3.2. NORMATIVA QUE AFECTA A TODO EL SECTOR AERONÁUTICO

LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA

Versa principalmente sobre materias tales como **soberanía del espacio aéreo, responsabilidad civil en caso de accidentes, aeronaves, aeronavegabilidad, servidumbres aeronáuticas, personal aeronáutico, tipos de tráfico aéreo, contrato de transporte y seguros aéreos.**

La Ley hace referencia al **Ministerio del Aire**, cuyas competencias son ejercidas actualmente por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta ley ha requerido por su antigüedad **varias modificaciones con el fin de actualizarla**, por ejemplo, por la Ley 5/2010 para garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños de los bienes subyacentes en materia de impacto acústico.

LEY 209/1964, DE 24 DE DICIEMBRE, PENAL Y PROCESAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

En esta ley se recoge lo que se consideran **delitos y faltas aeronáuticas, y las penas asociadas a su comisión.**

Debido a que el origen de esta ley está muy alejado en el tiempo a las circunstancias actuales, **ha sido actualizada por distintas leyes y reales decretos**, por ejemplo, lo asociado a la pena de muerte que fue modificado por Real Decreto-Ley 45/1978.

LEY ORGÁNICA 1/1986, DE 8 DE ENERO, DE SUPRESIÓN DE LA JURISDICCIÓN PENAL AERONÁUTICA Y ADECUACIÓN DE PENAS POR INFRACCIONES AERONÁUTICAS

Norma que modifica la Ley Penal y Procesal Aérea para **adecuar las penas que acarrea la comisión de delitos y faltas en el sector aeronáutico, suprimiendo la jurisdicción penal aeronáutica**. Por tanto, modifica a las leyes 48/1960 y 209/1964.

/ 4.3.3. NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD

LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA

Se trata de una norma que persigue **afianzar la seguridad en el ámbito del sector aeronáutico** regulando aspectos tales como:

- Las **competencias de la Administración General del Estado** en materia de aviación civil.
- La **investigación técnica de accidentes** e incidentes aéreos civiles.
- El régimen jurídico de la **inspección aeronáutica**.
- Las **obligaciones del personal** aeronáutico.
- Los proveedores de Servicios de Navegación Aérea y gestores de aeródromos.
- El régimen de infracciones y sanciones.
- La ordenación de las **prestaciones patrimoniales** de carácter público en el ámbito aeroportuario.

REAL DECRETO 1334/2005, DE 14 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE ESTABLECE EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA DE SUCESOS EN LA AVIACIÓN CIVIL

Contenido

Tiene por objeto **establecer un sistema de notificación de sucesos en la aviación civil de carácter obligatorio** y cuya finalidad es:

- Contribuir a la **mejora de la seguridad aérea**.
- Garantizar que la información pertinente en materia de seguridad **se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue para prevenir futuros accidentes** e incidentes, pero no determinar faltas o responsabilidades.

Alcance

Se aplica a:

- **Sucesos de la aviación civil** ocurridos en territorio español, o fuera de España.
- Cuando estén implicadas aeronaves de **matrícula** española o explotadas por empresas establecidas en España.
- Se pongan **en peligro o puedan poner en peligro una aeronave**, sus ocupantes o cualquier otra persona.

REAL DECRETO 98/2009 POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA

Contenido

Aplicable a las actuaciones de inspección aeronáutica llevadas a cabo por AESA, directamente o por medio de organismos públicos o sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y Servicio Técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, a los que se les encargue la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica de carácter técnico o especializado.

Alcance

Aplica a todas las aeronaves, productos y equipos aeronáuticos, sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y sus procesos de gestión; a los servicios, actividades y trabajos relacionados con la aviación civil, tanto en operaciones de vuelo como de tierra; al personal aeronáutico y titulares o explotadores de dichos servicios y actividades.

LEY 1/2011, DE 4 DE MARZO, POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

Esta norma modifica íntegramente la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea y establece principalmente el **Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil** que:

- Compone un **sistema de gestión de la seguridad**, que define la política y los objetivos de seguridad operacional aérea del Estado.
- Permite el establecimiento de un **sistema de captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de toda la información** relevante sobre la seguridad operacional, y la adopción y seguimiento de medidas mitigadoras del riesgo y la promoción de la seguridad.
- Determinan las **Administraciones públicas y demás sujetos del sector público y privado que quedan vinculados al mismo** y el alcance de sus obligaciones.

/ 4.3.4. NORMATIVA SOBRE SERVICIOS

REAL DECRETO 1238/2011, DE 8 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULA EL SERVICIO DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA AEROPORTUARIA

Contenido

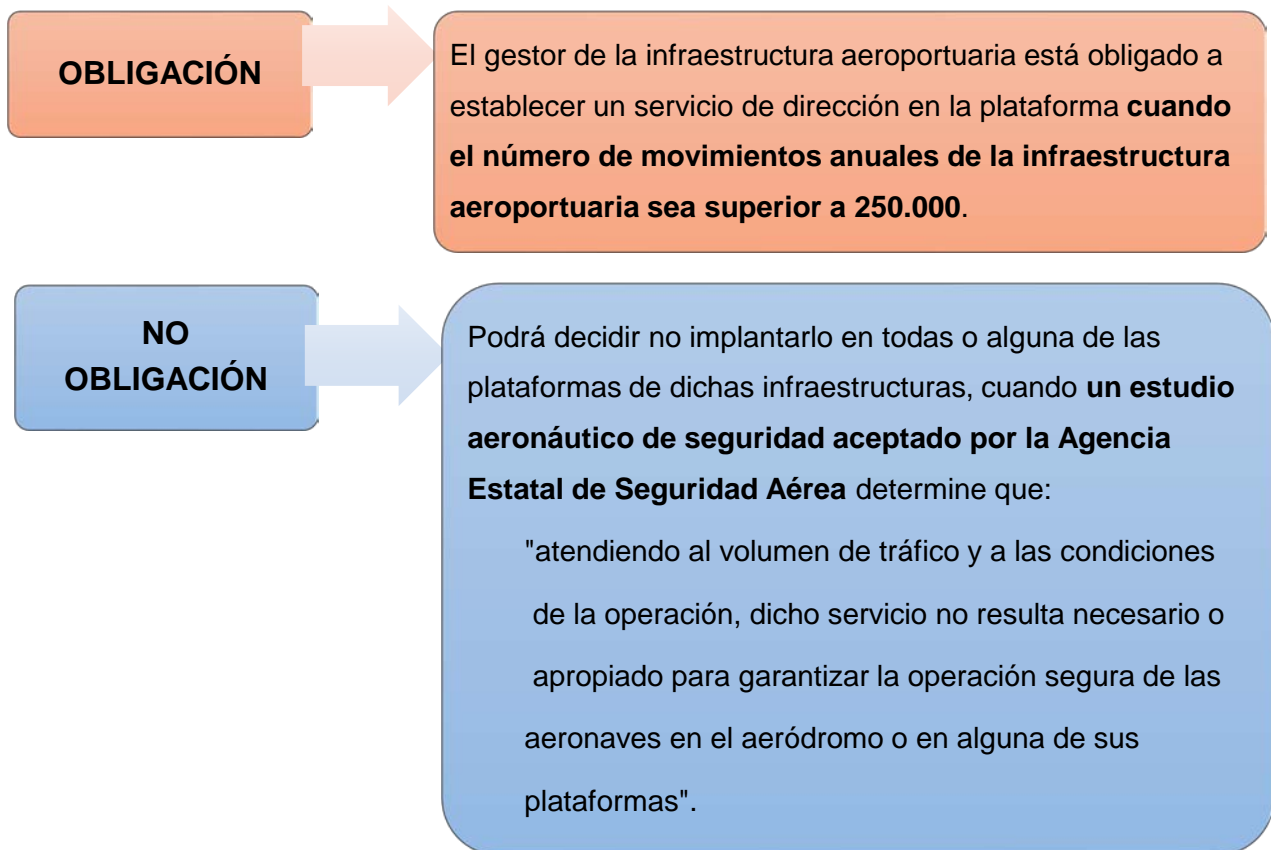
Regula el Servicio de Dirección en la Plataforma, estableciendo que, cuando el volumen del tránsito y las condiciones de operación lo justifiquen, la dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) del aeródromo, alguna otra autoridad de operación del aeródromo, o en cooperación mutua entre ambas, deben proporcionar un Servicio de Dirección en la Plataforma apropiado para:

- Reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos.
- Reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma.
- Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

Ámbito de aplicación

- Se aplicará a los **aeropuertos civiles**.
- Están **excluidos**:
 - Las bases aéreas.
 - Las bases aéreas abiertas al tráfico civil.
 - Los aeródromos y helipuertos militares.
 - Los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto en los que el Ejército del Aire preste Servicios de Navegación Aérea a la circulación aérea general.

Obligación de disponer de un Servicio de Dirección en la Plataforma:



/ 4.4.5 NORMATIVA SOBRE PROVEEDORES DE SERVICIOS Y CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

LEY 9/2010, DE 14 DE ABRIL, POR LA QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHOS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO

Establece el marco para la **designación de proveedores civiles del Servicio de Tránsito Aéreo** que permita adecuarse a los reglamentos comunitarios del Cielo Único Europeo.

Para ello se establece que:

- ① Los **Servicios de Tránsito Aéreo de control de área y control de aproximación**, así como los de Información de Vuelo, de Alerta y de Asesoramiento asociados a los volúmenes de espacio aéreo en los que se prestan tales servicios, continuarán prestándose **directamente por la entidad pública ENAIRe**, como entidad designada para dicha función.
- ② Corresponde al **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** **designar, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, a proveedores civiles de Servicios de Tránsito Aéreo** de aeródromo debidamente certificados por una Autoridad Nacional de Supervisión de la Unión Europea.
- ③ La **designación del proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo** de aeródromo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se hará a propuesta del **gestor aeroportuario**.
- ④ El **proveedor civil de Servicios de Tránsito Aéreo** designado para un bloque específico de espacio aéreo **está obligado a garantizar la prestación segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente** de dichos servicios, que no podrá ser reducida o suspendida sin la previa autorización de la autoridad competente.
- ⑤ **Corresponde en exclusiva al proveedor civil de Servicios de Tránsito Aéreo la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios**, quedando facultado para adoptar las medidas que en cada caso resulten necesarias.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373 DE LA COMISIÓN DE 1 DE MARZO DE 2017 POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS COMUNES PARA LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO/NAVEGACIÓN AÉREA Y OTRAS FUNCIONES DE LA RED DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

El presente Reglamento establece requisitos comunes relativos a:

- 1) La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea («ATM/ANS») y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo («ATM») para el tránsito aéreo general, en especial para las personas físicas o jurídicas que prestan tales servicios y funciones.
- 2) Las autoridades competentes, y los organismos cualificados que actúan en su nombre, que ejercen las funciones de certificación, supervisión y ejecución con respecto a los proveedores de los servicios.

REAL DECRETO 515/2020, DE 12 DE MAYO, POR EL QUE SE REGULA EL PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN DE PROVEEDORES CIVILES DE SERVICIOS Y FUNCIONES DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO Y DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SU CONTROL NORMATIVO

Tiene por objeto desarrollar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/373 de la Comisión:

- a) Establecer el procedimiento de expedición, modificación, suspensión, limitación o revocación del certificado de proveedor civil de servicios y funciones de gestión de tránsito aéreo y de navegación aérea (proveedor de servicios), así como regular el control normativo continuado de los proveedores incluidos en su ámbito de aplicación, el régimen sancionador.
- b) Designa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como el órgano competente para expedir, modificar, limitar, suspender o revocar el certificado de proveedor de servicios y para el control normativo continuado de los proveedores de servicios certificados, dado que en España es la autoridad civil nacional de supervisión.

REAL DECRETO 1516/2009 POR EL QUE SE REGULA LA LICENCIA COMUNITARIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

Establece las **condiciones para la obtención de una licencia comunitaria de controlador** de tránsito aéreo y los requisitos para el ejercicio de dicha actividad en el ámbito del control del tránsito aéreo general, tales como:

- Condiciones para la obtención de la licencia.
- Atribuciones de la licencia.
- Expedición, suspensión y revocación de las licencias.
- Habilitaciones y anotaciones de controlador de tránsito aéreo.
- Formación de los controladores de tránsito aéreo, etc.

/ 5. REGLAMENTO DEL AIRE

/ 5.1. INTRODUCCIÓN

En la legislación española, las reglas del aire y su aplicación están en:



El SERA incluye el reglamento del aire y las disposiciones operativas comunes para los procedimientos y Servicios de Navegación Aérea a nivel europeo.

El valor jurídico del SERA por ser un Reglamento de Ejecución sustituye a cualquier mecanismo nacional, por tanto, el RCA cubriría aquellos aspectos a nivel nacional que no estén recogidos en el SERA a nivel europeo.

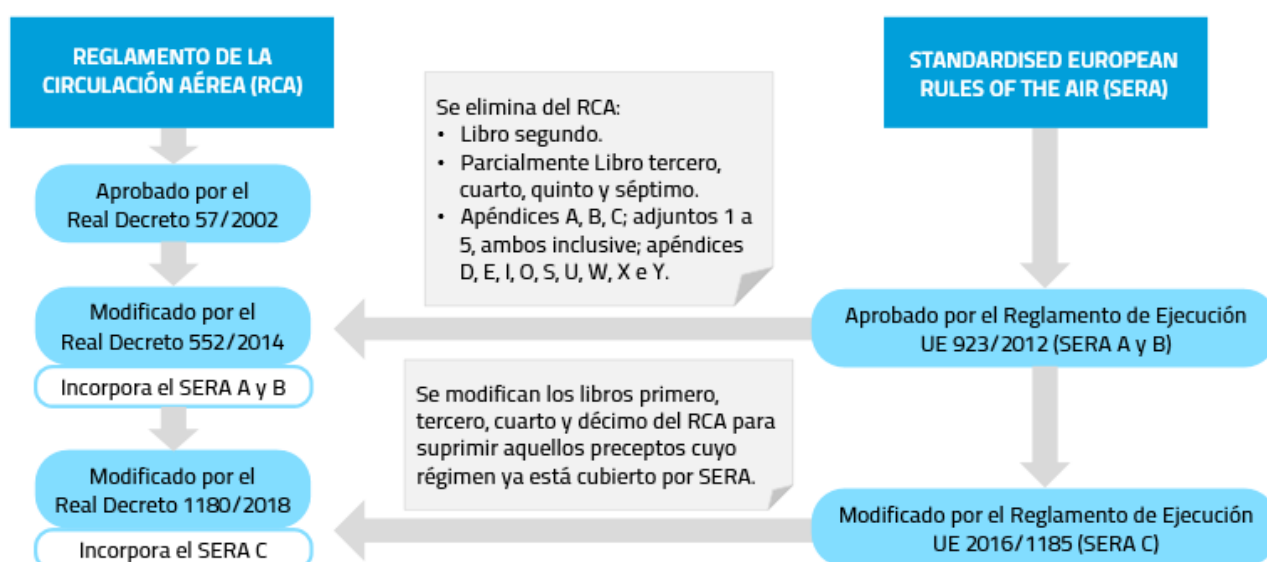
/ 5.2. RCA (REGLAMENTO DE LA CIRCULACIÓN AÉREA)

El Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.

A partir del 4 de diciembre de 2014, se modifica en su conjunto a raíz de la aplicación efectiva en España del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26

de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea denominadas «Standardised European Rules of the Air» (en adelante SERA, por sus siglas en inglés).

La última edición del RCA de septiembre 2018 elimina aquellas medidas cuyo régimen está cubierto por el SERA. También sufre una integra revisión adecuándolo a los Anexos 10 y 11 del Convenio de Chicago y al Doc. 4444 de OACI, relativo a Gestión del Tránsito Aéreo.



El RCA se compone de 10 libros y varios anexos. A continuación, se enumeran los libros y se acompañan de una pequeña descripción.



1 Definiciones y abreviaturas.

Se divide en dos partes: la primera es un listado alfabético de definiciones de términos y expresiones relacionadas con el sector. Y la segunda, es un listado alfabético de abreviaturas.



2 Reglas de vuelo.

Las reglas del aire se encuentran reguladas en el SERA.



3 Servicio de Tránsito Aéreo.

Define las necesidades y requisitos de las dependencias encargadas de proporcionar los Servicios de Tránsito Aéreo, así como de definir aspectos asociados al Servicio de Control de Tránsito Aéreo, al Servicio de Información de Vuelo y al Servicio de Alerta.



4 Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

Definen las responsabilidades respecto al suministro de Servicios de Tránsito Aéreo, así como el funcionamiento de estos (los Servicios de Control de Área, Control de Aproximación, Control de Aeródromo, etc.).



5 Normas para helicópteros.



6 Del comandante de la aeronave.

Define las responsabilidades que tiene el comandante respecto a una operación segura del vuelo. Es el responsable último, actúe o no como piloto, y el encargado de que se cumplan todas las normas de este RCA siempre que no afecten a la seguridad del vuelo.



7 Requisitos para la operación de aeronaves.

Diferencia entre aviación comercial y aviación general. La OACI engloba en la Aviación General a todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento. En cuanto a aviación comercial remite a reglamentación europea.



8 Servicio de Información Aeronáutica.

Se definen y exponen las normas que regulan el Servicio de Información Aeronáutica (AIS), cuya finalidad es asegurar que se distribuya la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.



9 Búsqueda y Salvamento.

Se definen y exponen las normas que regulan el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), que tiene por objeto proporcionar toda ayuda posible a las aeronaves en peligro o siniestradas y a los supervivientes de los accidentes de aviación dentro de la Regiones de Información de Vuelo (FIR) españolas y, fuera de éstas, cuando se especialmente solicitado o así se haya establecido por acuerdos internacionales.



10 Telecomunicaciones aeronáuticas.

Regula el Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas que se divide en cuatro partes: Servicio Fijo Aeronáutico, Servicio Móvil Aeronáutico, Servicio de Radionavegación Aeronáutico y Servicio de Radiodifusión Aeronáutico.



A Apéndices.

Apéndice C. Señales.

Apéndice G. Estela turbulenta.

Apéndice H. Unidades de medida que se emplearán en la operaciones aéreas o terrestres.

Apéndice K. Normas generales de búsqueda y salvamento.

Apéndice M. Informes SIGMENT, especiales y pronósticos de aeródromo.

Apéndice P. recepción y difusión de información aeronáutica (AIP, Suplementos, NOTAM y AIC).

Apéndice Q. Formatos SNOWTAM, NOTAM y ASHTAM.

Apéndice T. Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Apéndice Z. Empleo del radar.

/ 5.3. SERA (STANDARDISED EUROPEAN RULES OF THE AIR)

Desde su implantación se ha conseguido reducir significativamente las diferencias existentes con el Convenio de Chicago y una mejora de la seguridad operacional.

Este reglamento consta de los siguientes 11 artículos:

- Artículo 1 Objetivo y ámbito de aplicación.
- Artículo 2 Definiciones.
- Artículo 3 Cumplimiento.
- Artículo 4 Exenciones para operaciones especiales (vuelos de Estado, vuelos médicos, etc.).
- Artículo 5 Diferencias con OACI.
- Artículo 6 Supervisión de las modificaciones.
- Artículo 7 Modificaciones al anexo.
- Artículo 8 Medidas transitorias y adicionales.
- Artículo 9 Requisitos de seguridad operacional.
- Artículo 10 Enmiendas a otras regulaciones.
- Artículo 11 Entrada en vigor.
- Un Anexo en que se define el Reglamento del Aire, compuesto por 14 secciones.
- 5 apéndices con información relevante de aspecto aeronáutico como señales, niveles de vuelo, clases de espacio aéreo, etc.

SECCIÓN 1 VUELOS SOBRE ALTA MAR

Las normas recogidas en el Anexo 2 del Convenio de Chicago se aplican sin excepción **para los vuelos en alta mar**. También se aplican las disposiciones del Anexo 11 del Convenio de Chicago para garantizar la continuidad y prestación sin interrupciones de los Servicios de Tránsito Aéreo.



SECCIÓN 2 APLICABILIDAD DEL REGLAMENTO DEL AIRE

Ámbito de aplicación territorial del reglamento del aire

El Reglamento se aplicará a los **usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves** dedicadas al tránsito aéreo general que operen con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella y que posean la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión.

También se aplicará a las autoridades competentes de los Estados miembros, a los proveedores de Servicios de Navegación Aérea y al personal de tierra correspondiente dedicado a las operaciones de vuelo.

Cumplimiento del Reglamento del Aire

La operación de aeronaves, tanto en vuelo (bajo reglas de vuelo visual o reglas de vuelo instrumental) como en el área de movimiento de los aeródromos o en un lugar de operaciones, se ajustará a las reglas generales establecidas en este reglamento.

Responsabilidades

El piloto al mando de la aeronave manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con el presente Reglamento, pero podrá apartarse de estas normas por razones de seguridad.

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada para la operación prevista, como informes meteorológicos, cálculos de combustible, etc.



El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de ésta.

SECCIÓN 3 NORMAS GENERALES Y ANTICOLISIÓN

Protección de personas y propiedad

En este apartado se definen normas relativas a situaciones con el objetivo de proteger la aeronave, a las personas y la propiedad. Situaciones como operaciones negligente o temeraria de aeronaves, lanzamiento de objetos o rociado, vuelos acrobáticos o en formación, descenso en paracaídas, zonas prohibidas o restringidas, etc.

Prevención de colisiones

El piloto al mando de una aeronave tiene la responsabilidad de actuar de la manera más eficaz para evitar una colisión, realizando maniobras de anticolisión, sin que ninguna de las disposiciones de este reglamento le eximan de dicha responsabilidad.

Movimiento en la superficie de las aeronaves, personas y vehículos

En este apartado se definen las normas y los procedimientos adecuados para mantener la seguridad en el área de maniobras de un aeropuerto y evitar situaciones de peligro siguiendo todas las normas de operación del aeropuerto.

Luces que deben ostentar las aeronaves

Se describen las luces necesarias que una aeronave debe utilizar en diferentes fases de la operación de la aeronave.



Operaciones en el aeródromo o en sus cercanías

Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones, seguirán el circuito de tránsito establecido en el aeropuerto y obedecerán todas las indicaciones proporcionadas por los controladores.

Señales

Se definen las principales señales que afectan al Servicio de Control de las aeronaves.

Hora

Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos.

SECCIÓN 4 PLANES DE VUELO

El Plan de Vuelo (FPL) se define como la información relativa a un vuelo proyectado, o parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo. También se describe la información que tiene que haber en un plan de vuelo, las condiciones para realizar cambios en los planes de vuelo y como se realiza la finalización de un plan de vuelo cuando la aeronave aterriza.

SECCIÓN 5 CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL, REGLAS DE VUELO VISUAL, REGLAS DE VUELO VFR ESPECIAL Y REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

Se establece las mínimas condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) en la que el vuelo visual está permitido, tanto en visibilidad como distancia de techo de nubes.

Reglas de vuelo visual (VFR)

En este apartado se define que las condiciones han de ser como mínimo las indicadas para VMC. Por otra parte, también establece las excepciones y limitaciones de aplicación de las reglas de vuelo visual.

VFR especial en zonas de control

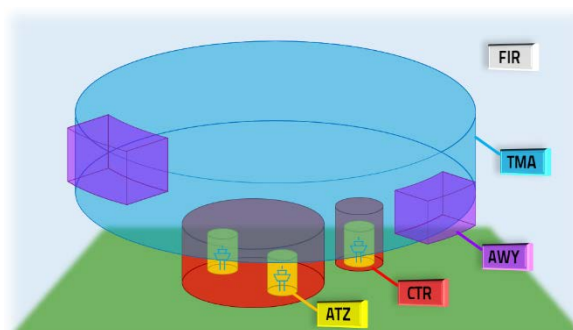
Indica las condiciones que han de darse para autorizarse un vuelo VFR especial dentro de una zona de control, entendiendo como circunstancias especiales tales como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento, extinción de incendios.

Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

Se define el equipo necesario de las aeronaves y los niveles mínimos de vuelo para realizar un vuelo bajo condiciones IFR (Instrumental Flight Rules). También se detalla la forma de operar ante cambio de vuelo IFR a vuelo VFR además de las reglas que afectan a los vuelos IFR tanto en espacios aéreos controlados como no controlados.

SECCION 6 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Se establece una clasificación de los distintos espacios aéreos (FIR, UIR, TMA, etc.), utilizando para ello una letra de la A a la G y con lo que se intenta indicar: qué servicios van a recibir en cada uno de ellos dependiendo de si es controlado o no, qué tipo de tráfico se permite (IFR y/o VFR) y separación con otras aeronaves, si están sujetos a comunicación continua y a autorización o no, tipo de Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) que reciben (asesoramiento, información, etc.).



Los Estados miembros, de forma adecuada a sus necesidades, designarán sus espacios aéreos con arreglo a dicha clasificación.

SECCIONES 7, 8, 9 Y 10 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Se define el Servicio de Tránsito Aéreo, el cual se compone del Servicio de Control de Tráfico Aéreo (sección 8), Servicio de Información de Vuelo (sección 9) y el Servicio de Alerta (sección 10).

Los Servicios de Navegación Aérea comprenden aquellos servicios que están dirigidos a proporcionar a las aeronaves su capacidad de posicionamiento y guiado y por otro los servicios que permiten llevar a cabo su movimiento con presencia de otras aeronaves de forma segura, eficaz y eficiente.

Se encuentra desarrollado en Manual de Gestión del Tránsito Aéreo.

SECCIÓN 11 INTERFERENCIA, CASOS DE EMERGENCIA E INTERCEPCIÓN

Se definen las formas de operar tanto por el piloto de la aeronave como por las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en caso de distintas situaciones de emergencia (interferencias ilícitas, servicios a aeronaves en casos de emergencia, contingencias de vuelo e interceptación) protegiendo la seguridad de la aeronave y del entorno, apoyándose en la autoridad competente, las fuerzas de seguridad y los servicios de salvamento.

SECCIÓN 12 SERVICIOS RELACIONADOS CON LA METEOROLOGÍA — OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE MEDIANTE COMUNICACIÓN POR VOZ

Se detallan diferentes aspectos de los servicios relacionados con la meteorología desde el punto de vista de la aeronave.

SECCIÓN 13 TRANSPONDEDOR DEL RADAR SECUNDARIO

- Se determina que una aeronave con un radar secundario en servicio deberá tener activo su transpondedor en todo momento durante el vuelo.
- Se proporcionan instrucciones de uso y excepciones.
- Se definen los códigos del transpondedor para comunicar determinadas situaciones a las dependencias del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS).

SECCIÓN 14 PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES DE VOZ

Se determina que la fraseología estandarizada se utilizará en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología estandarizada no pueda servir a una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje sencillo. Toda la fraseología estandarizada queda recogida en el apéndice 1 de este reglamento.

/ 6. GLOSARIO

ACI	Airport Council International / Consejo internacional de aeropuertos.
ACJ	Advisory Circular- Joint / Circular conjunta aconsejable.
AEFMP	Algeria, Espagne, France, Maroc, Portugal / Argelia, España, Francia, Marruecos, Portugal.
AEMET	Agencia Estatal de Meteorología.
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
AMJ	Advisory Material- Joint / Material conjunto de información.
ATCA	Air Traffic Control Association / Asociación de control de tráfico aéreo.
ATM	Air Traffic Management / Gestión del tráfico aéreo.
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation / Organización de proveedores de Servicios de Navegación Aérea.
CECA	Comunidad Europea del Carbón y el Acero.
CEE	Comunidad Económica Europea.
DGAC	Dirección General de Aviación Civil.
EAFAS	European Academy For Aviation Safety / Academia europea para la seguridad aérea.
EASA	European Air Safety Agency / Agencia Europea de Seguridad Aérea.
EATMP	European Air Traffic Management Programme / Programa europeo de gestión del tráfico aéreo.
ECAC	European Civil Aviation Conference / Confederación europea de aviación civil.
ECIP	European Convergence and Implementation Plan / Plan europeo de convergencia y aplicación.
EFP	Emergency Flight Planning / Planificación de vuelo de emergencia.

EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System / Sistema geoestacionario de navegación complementario europeo.
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement / Requerimiento reglamentario de seguridad de EUROCONTROL.
EUIR	European Upper Flight Information Region / Región superior europea de información de vuelo.
EURATOM	Comunidad Europea de la Energía Atómica.
FAB	Functional Airspace Blocks / Bloques funcionales de espacio aéreo.
IANs	Institute of Air Navigation Services / Instituto de Servicios de Navegación Aérea.
IATA	International Air Transport Association / Asociación internacional del transporte aéreo.
JAR	Joint Aviation Requirement / Requisito conjunto de aviación.
LCIP	Local Convergence and Implementation Plan / Plan local de convergencia y aplicación.
MATSE	Meeting of ECAC Transport Ministers on the Air Traffic System in Europe / Reunión de ministros de transportes de la ECAC sobre el sistema de tráfico aéreo en Europa.
NMOC	Network manager Operations Center / Centro de Operaciones del Gestor de Red
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
ONU	Organización de Naciones Unidas.
SARPS	Standards And Recommended Practices / Estándares y métodos recomendados.
SENASA	Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica.
SERA	Standardised European Rules of the Air.
SESAR	Single European Sky ATM Research / Investigación ATM/Proyecto ATM del Cielo Único Europeo.
SRC	Safety Regulation Comision / Comisión de regulación de la seguridad.

/ 7. BIBLIOGRAFÍA

- Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (BOE nº 176, de 23 de julio de 1960).
- Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea (BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1964).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº 162, de 8 de julio de 2003)
- Tratado de la Unión Europea (Tratado de Maastricht). Diario Oficial nº C 191 de 29 de julio de 1992.
- Comisión Europea. “Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”. Bruselas, 2001.
- Comisión Europea. “Cielo Único Europeo. Informe del Grupo de Alto Nivel”. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2001.
- Protocolo relativo a la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio Internacional de Cooperación relativo a la seguridad de la navegación aérea «EUROCONTROL», de 13 de diciembre de 1960, con sus diferentes modificaciones y refundido por el Protocolo de 27 de junio de 1997. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2002.
- EUROCONTROL. “ATM Strategy for the Years 2000+”. Bruselas: EUROCONTROL, 2003, vol. I y II
- “Future air navigation systems: legal and institutional aspects” (monografía). GULDINMANN, Werner; KAISER, Stefan. Dordrecht (Países Bajos), Boston (EEUU), Londres: Martinus Nijhoff. COP. 1993
- IATA and what it does” [Monografía / BRANCKER, John W.S. Leyden (HOLANDA): A.W. Sijthoff, 1977

- “OACI: Estructura y funcionamiento de la organización de aviación civil internacional” (Monografía “OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)”). Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil, Centro de Publicaciones, 1986
- DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL [Monografía / OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) -- Madrid: MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL, CENTRO DE PUBLICACIONES, 1986.
- RD 552/2014 de 27 de junio por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifica el RD 57/2002 de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea.
- El reglamento de la Circulación Aérea (RCA) se ha visto modificado con fecha 27 de junio de 2014 como consecuencia de la aparición del REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N o 923/2012 DE LA COMISIÓN de 26 de septiembre de 2012 por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n o 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n o 1265/2007, (CE) n o 1794/2006, (CE) n o 730/2006, (CE) n o 1033/2006 y (UE) n o 255/2010.
- Artículo “Meteorología aeronáutica y conocimientos generales de aviación” de Jorge Corredor Garzón, publicado en la web aerocoman
- Artículos de María Isabel Santana Marrero, “Sarps, Pans, Supps, manuales y circulares”, junio 2019