

LA INDUSTRIA EUROPEA DEL TRANSPORTE AÉREO: HISTORIA Y PECULIARIDADES ECONÓMICAS

*Rosa Cáceres Alvarado y Juan Manuel Cabrera Sánchez**

RESUMEN

Este trabajo describe las peculiaridades históricas y económicas de la industria europea del transporte aéreo. Con el objetivo de aportar una visión global, pues dichas peculiaridades determinan el margen de libertad del que disponen las compañías aéreas a la hora de tomar sus decisiones de producción, de manera cronológica se explican las particularidades correspondientes a cada etapa histórica de esta industria: sus orígenes, el período de entreguerras, la Cumbre de Chicago, y la etapa que abarca desde la posguerra hasta la actualidad. Esta última se subdivide en dos secciones. La primera contiene los aspectos más relevantes de la etapa proteccionista que dominó, durante 4 décadas, la aviación comercial. La segunda sección analiza el posterior proceso generalizado hacia la liberalización. El trabajo está dedicado a la industria europea del transporte aéreo porque no se le ha brindado el suficiente espacio en la literatura especializada. No obstante, se toman como referencia los hechos relevantes de la industria estadounidense, que constituye el centro de atención de la mayor parte de los estudios publicados sobre transporte aéreo.

1. SUS ORÍGENES

La aviación comercial es una actividad relativamente reciente. Aunque los estudios y bocetos de aviones más antiguos que se conocen se identifican con Leonardo da Vinci, y a pesar de los vuelos experimentales que se fueron realizando desde finales del siglo XVIII, no es hasta 1919 cuando se inauguran en Alemania, Francia, Holanda y Reino Unido las primeras líneas aéreas¹. Comienza, así, su andadura la industria europea del transporte aéreo. Tras sopesar la principal ventaja de este medio de transporte —su mayor rapidez— y las dificultades inherentes a la escasa experiencia y a las rudimentarias infraestructuras existentes en ese momento, las empresas pioneras en servicios de transporte aéreo advirtieron que el mero ámbito nacional no suscitaría el interés suficiente para asegurar el éxito de la recién creada actividad². Por esta razón, la aviación comercial nace con un claro carácter

* Universidad de La Laguna, España - Spain.

¹ Los principales acontecimientos de la aviación civil internacional se detallan en Groenewege (1999).

² No ocurrió lo mismo en EE UU, país cuyas dimensiones geográficas y características demográficas permitieron un desarrollo importante del transporte aéreo en el ámbito nacional.

internacional; carácter que animó a seis compañías aéreas europeas a reunirse en 1919, y fundar la Asociación para el Tráfico Aéreo Internacional (IATA). Esta asociación, totalmente libre y voluntaria y de naturaleza pacífica y apolítica, se creó con el propósito de representar a los transportistas aéreos de los diferentes países, y de cooperar en la preparación y organización del transporte aéreo internacional de modo que resultara mutuamente ventajoso. Para la consecución de este objetivo, las compañías fundadoras aprobaron unas normas de funcionamiento lo suficientemente flexibles para permitirles hacer frente a las diversas situaciones a medida que fueran surgiendo, aceptando como dogma no crear monopolios ni limitar los servicios ofrecidos por cada uno de sus socios. Tampoco existía el deseo ni la necesidad de establecer acuerdos respecto a estructuras de precios ni a repartos de mercado. Al contrario, consideraban el respeto absoluto a la autonomía de sus miembros como una cuestión de principios.

Otras compañías podían incorporarse a la asociación. Su admisión requería estar autorizadas por los Gobiernos de sus países para ofrecer servicios de transporte aéreo internacional, conforme a la Convención Internacional Reguladora de la Navegación Aérea de 1919. Este requisito sitúa a los Gobiernos en el primer lugar de la escala de decisión sobre la elegibilidad de qué compañías podían adscribirse a la IATA, y es una muestra de otra característica innata al transporte aéreo —la implicación gubernamental— presente desde que los Gobiernos reconocen que la aviación comercial podía realzar el prestigio de la nación y la prosperidad del país, materializándose, por primera vez, en esta Convención³. El texto aprobado en 1919 constituyó el marco legal de la aviación civil internacional. En él quedaron consolidados los principios fundamentales que pretendían organizar las operaciones de tráfico aéreo bajo condiciones de seguridad y de orden, y que sustentaron los posteriores desarrollos legislativos, institucionales y operativos. Entre estos principios destacan: el «principio de soberanía», según el cual cada estado tiene total y absoluta soberanía sobre el espacio aéreo vinculado a su territorio y a sus aguas jurisdiccionales, y el «principio de nacionalidad», por el que cada avión posee la nacionalidad única del país donde figure matriculado.

2. EL PERÍODO DE ENTREGUERRAS

Durante las dos décadas siguientes, la aviación comercial progresó rápidamente aunque de manera desigual, según las peculiaridades de cada país, continente o región. Mientras en EE UU concentraban los esfuerzos en conectar por vía aérea todo el país y primaba el transporte de correspondencia, en Europa prevaleció el traslado de pasajeros y de

mercancías. La sociedad europea mostró, en seguida, un considerable interés por el nuevo medio de transporte, que fue de inmensa utilidad para quienes se desplazaban entre las principales capitales o, incluso, hacia los territorios coloniales. De este modo, se creaban nuevas compañías y, al mismo tiempo que se extendía la red de servicios de transporte aéreo por Europa, se iba expandiendo hacia África y Extremo Oriente. Ciudades de Sudamérica y de Australia se añadieron, también, a sus destinos a partir de 1934.

Un papel decisivo a lo largo de este período fue el desempeñado por la IATA, al ocuparse de fomentar el transporte aéreo internacional. Para ello, organizaba sus actividades mediante procedimientos uniformes adoptados en los congresos que celebraban regularmente. Estos procedimientos garantizaban la unidad de actuación y abarcaban todos los aspectos inherentes al tráfico, y cualesquiera cuestiones técnicas, legales y contables inherentes al transporte aéreo. Así, lograron coordinar la programación de horarios de vuelos y la elaboración de estadísticas, y alcanzaron continuos e importantes avances en la homologación de distintos componentes e instrumentos de los aviones, de los sistemas y códigos de comunicación, y de los documentos de viaje y contratos de transporte, dotando de coherencia y homogeneidad a sus operaciones. Además, la IATA estableció su comunicación con el exterior, manteniendo contacto con los fabricantes de aviones y de motores, participando en las convenciones y conferencias internacionales relacionadas con la navegación aérea, y colaborando con organismos involucrados en la operativa aeronáutica. Estas actuaciones complementaban sus acuerdos internos y constituyeron la iniciativa para la formación del entramado de organizaciones y sociedades comprometidas con la aviación civil. También reflejan la compleja estructura de condicionantes supranacionales en la que comenzaba a desenvolverse el transporte aéreo, cuyo funcionamiento no se limitaba al campo comercial ni al tecnológico, sino que precisaba de la cooperación y el entendimiento internacional para resolver la variedad de cuestiones que iban surgiendo.

Así, alcanzaron logros tan relevantes que, en 1938, los componentes de la IATA trasladaron 1.130.000 pasajeros, y 16'5 millones de tm-km de mercancías y 8'7 millones de tm-km de correo. Estas cifras muestran el significativo progreso experimentado por la industria europea del transporte aéreo pues, aunque en la IATA ya figuraban compañías procedentes de países como Brasil, Egipto, India y Japón, incorporadas a continuación de PAN AM, la asociación continuaba siendo mayoritariamente europea.

³ A partir de ahí, la implicación gubernamental será *inevitable* (Doganis, 1991).

Dos acontecimientos culminan esta etapa. Ambos, totalmente antagónicos, se sucedieron en 1939. En primer lugar comenzaron los vuelos comerciales en el Atlántico Norte, fruto del acuerdo alcanzado entre PAN AM y el Reino Unido. En este acuerdo se inauguró la línea aérea entre EE UU y Gran Bretaña. Asimismo, se especificaron las compañías que iban a operar en esta ruta y qué iba a transportar cada una de ellas: la compañía norteamericana sería PAN AM (trasladaría pasajeros y mercancías) y, entre las compañías británicas se designó a Imperial Airways para el transporte de correspondencia. Seguidamente y en contraposición al acontecimiento anterior, la II Guerra Mundial interrumpió el desarrollo de la aviación comercial en Europa. La IATA tuvo que paralizar sus actividades. La misma suerte sufrió la línea aérea entre EE UU y Gran Bretaña. No obstante, PAN AM continuó sus servicios de transporte aéreo con Europa.

3. LA II GUERRA MUNDIAL Y LA CUMBRE DE CHICAGO

Sin obviar sus efectos destructivos, la II Guerra Mundial reveló el verdadero potencial del avión hasta tal punto que cincuenta y dos países deciden reunirse en Chicago donde celebran, en 1944, la Cumbre Internacional sobre Aviación Civil. La Cumbre se centró en la elaboración de un sistema jurídico que rigiera la aviación civil internacional. Se adoptaron varios acuerdos suplementarios entre sí. Esto permitía que cada país tuviera la posibilidad de adherirse, o no, a cualquiera de los acuerdos, sin que ello supusiera menoscabo para el país ni vinculación al resto de las resoluciones. A partir de ese momento, el transporte aéreo ha estado supeditado a dichos acuerdos; motivo por el que pasan a detallarse sus aspectos más relevantes.

1º) Se aprueba la Convención Internacional sobre Aviación Civil (*Convención de Chicago*) que constituye la «Carta Magna» de la aviación civil internacional. Se crea además la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI), agencia especializada de las Naciones Unidas y organismo intergubernamental permanente. Representa a los estados que ratifican la Convención y vela por de los preceptos en ella recogidos. Sin embargo, tácitamente no se incluyó ninguna estipulación comercial en el texto de la Convención por temor a que se arriesgara su ratificación.

2º) Se adopta el Acuerdo Internacional sobre Operaciones de Tránsito Aéreo. Incluye dos derechos de tránsito aplicables a los servicios internacionales de transporte aéreo. El uso de estos derechos técnicos es necesario cuando una compañía realiza un servicio de transporte entre dos países y el trayecto atraviesa el espacio aéreo de un tercer estado. Según el principio de soberanía, se requiere la autorización de dicho

estado cuyo territorio va a ser sobrevolado. La ventaja de este acuerdo es que la autorización es automáticamente concedida entre los países signatarios, por lo que ambos derechos se convierten en privilegios. De ahí que a estos derechos, y los que se describen en el punto siguiente, se les conozca como «libertades del aire». Estas libertades ya habían sido utilizadas con anterioridad. No obstante, es en el acuerdo donde se formaliza el privilegio de sobrevolar un tercer estado (*1ª libertad*), y donde también se reconoce el privilegio de efectuar un aterrizaje en dicho territorio sin que constituya un origen ni un destino para la compañía que cubre el trayecto (*2ª libertad*).

3º) Se aprueba el Acuerdo Internacional sobre Servicios de Transporte Aéreo. Especifica tres derechos de transporte. Son privilegios comerciales. Se refieren a las autorizaciones que una compañía aérea necesita para prestar servicios de transporte entre dos o más estados. Dependen del número de países en los que haga escala, y de si la nación en la que está registrada la compañía se incluye, o no, en el trayecto. Estos derechos contemplan las rutas en las que el país al que corresponde la nacionalidad de la compañía constituye, o el primero de los orígenes, o el último de los destinos. Se corresponden con la 3ª, la 4ª y la 5ª libertad del aire. La *3ª libertad* es el privilegio de realizar un servicio de transporte aéreo a lo largo de un trayecto directo entre dos países, de manera que el origen esté situado en el país donde reside la nacionalidad de la compañía y el destino esté localizado en el otro estado. La *4ª libertad* es el derecho a realizar un servicio de transporte aéreo cuyo trayecto, también directo entre dos estados, comience en el territorio de una nación distinta a la de la compañía y finalice en el territorio del país donde la compañía está registrada. La *5ª* es la *libertad* de prestar un servicio internacional de transporte aéreo de manera que el trayecto incluya escalas comerciales en distintos países, y que el primero de los orígenes, o el último de los destinos, se sitúe en la nación donde la compañía aérea figura registrada⁴.

4º) Se adopta un Modelo de Acuerdo Bilateral que establece los términos y condiciones cuya utilización se recomienda en las negociaciones sobre servicios de transporte aéreo que tengan lugar entre dos países cualesquiera. Junto al Acuerdo Internacional sobre Servicios de Transporte Aéreo, el Modelo de Acuerdo Bilateral ofrecía a los estados una alternativa a la ausencia, en el texto de la Convención, de

⁴ Otras libertades, definidas con posterioridad, tienen en cuenta los recorridos en los que el estado donde está registrada la compañía aérea no es donde comienza ni donde finaliza el trayecto (Button *et al.*, 1998, Groenewege, 1999, Doganis, 2001 y Rhoades, 2003).

estipulaciones de naturaleza económica. En el primer caso se trata de una opción más abierta y liberal, mientras que en éste se contempla una alternativa más proteccionista.

A la Cumbre de Chicago también acudieron los representantes de las compañías aéreas. Ya se apuntó que se trataba de una Cumbre intergubernamental. No obstante, aquélla era la ocasión oportuna para organizar una nueva asociación mundial de compañías aéreas. Ésta, además de reemplazar a la antigua IATA, amplió su campo de actuación. Así, en 1945, sesenta y una compañías aéreas fundaron la Asociación para el Transporte Aéreo Internacional, que mantuvo las mismas siglas (IATA) de la Asociación para el Tráfico Aéreo Internacional. Entre sus novedades destacan, por un lado y como requisito para formar parte de la asociación, que las compañías han de operar *bajo la bandera* de cualquiera de los estados miembros de la OACI. Este requisito, que desaparece en 1995 cuando se reforman sus estatutos, significa que toda compañía que desee incorporarse a la IATA: ha de disponer de la autorización, concedida por el Gobierno de su país, para realizar servicios de transporte aéreo y para utilizar, en sus vuelos, la bandera de dicho país; y ha de figurar registrada en un estado miembro de la OACI. Por otro lado, se diferencia entre aquéllas que realizan servicios de transporte internacional, a las que se denomina *activas*, y las que sólo realizan servicios de ámbito nacional, que se consideran *asociadas*.

4. DE LA POSGUERRA A LA ACTUALIDAD

Los acuerdos y experiencias acaecidos durante los años de hostilidades delimitan el comienzo de una nueva etapa para el transporte aéreo. Stubbs *et al.* (1984) destacan el rápido y espectacular desarrollo de la aviación comercial desde la II Guerra Mundial como su principal rasgo distintivo; rasgo que la diferencia del resto de medios de transporte, especialmente en el ámbito internacional. El desarrollo a gran escala no es el único rasgo característico de esta industria. Existen otros, igualmente ligados a su evolución, que condicionan el proceso de toma de decisiones de las compañías aéreas. Basándose en ellos, las más de seis décadas transcurridas desde la posguerra hasta la actualidad se dividen en dos períodos. Aunque no coincidentes en fechas para todos los países ni para las distintas regiones, el primer período se identifica por un marco regulador que contiene un alto grado de proteccionismo, mientras que el segundo se vincula con una tendencia más liberal.

4.1. La etapa proteccionista

Finalizada la II Guerra Mundial y motivados por el enorme interés que se había gestado sobre el transporte aéreo, los Gobiernos europeos tomaron la iniciativa de reactivar la aviación comercial. Fue esta iniciativa, alentada por el convencimiento del estímulo que

supondría para el turismo y para el comercio internacional, y del símbolo de prestigio que entrañaría para cada nación el hecho de disponer de una compañía aérea estatal, la que les impulsó a restablecer, y a convertir en *compañías de bandera*, a las que ya habían operado en el período de entreguerras. Así, las compañías europeas, hasta entonces privadas, no sólo pasaron a ser de propiedad pública, sino que también eran las autorizadas por los Gobiernos para prestar servicios de transporte, y las que podían usar la bandera nacional en sus operaciones. Al mismo tiempo, la postura proteccionista favorable a la regulación económica de la aviación comercial que esos Gobiernos defendieron en la Cumbre de Chicago, justificó que se creara, en cada estado, un departamento con competencias en materia de aviación civil. Estos ministerios ejercieron, entre otras, la labor de negociar con sus homólogos de otros países las condiciones bajo las cuales se prestarían los servicios de transporte aéreo internacional.

Como fruto de esas negociaciones surgió una cantidad inmensa de acuerdos bilaterales, uno por cada par de países que deseaban instaurar, al menos, una línea aérea entre sus territorios. El conjunto formado por aquellos acuerdos bilaterales en los que algún estado de Europa figuraba como signatario, constituyó el marco de regulación económica de la industria europea del transporte aéreo⁵. Era un marco sumamente proteccionista. Así se desprende, tanto de las disposiciones recogidas en dichos tratados, como del modo en que los Gobiernos llevaron a cabo su puesta en práctica. Las cláusulas incluidas en esos acuerdos se adecuaban a aquéllas cuya utilización se recomendó en el Modelo de Acuerdo Bilateral adoptado en la Cumbre de Chicago. Además, los Gobiernos optaron por usar una modalidad concreta, basada en el «Acuerdo Bermudas», que se firmó, en 1946, entre los Gobiernos británico y estadounidense, y es el primero de esta serie de acuerdos bilaterales. Existía, por tanto, un «prototipo» de acuerdo bilateral cuyas características se repetían en cada uno de ellos. Entre las peculiaridades que presentaba el marco de regulación económica de la industria europea del transporte aéreo cabe destacar, esencialmente, las siguientes.

1ª) Los derechos comerciales del tráfico aéreo se otorgaban mutuamente entre cada par de estados, y quedaban establecidos en el acuerdo bilateral. No se limitaba a un simple reconocimiento oficial mediante el cual ambas naciones hacían constar que se concedían los privilegios de disfrutar de la 3ª y la 4ª libertad del aire. También quedaban recogidos los derechos de 5ª libertad que cada país le otorgaba al otro.

⁵ Doganis (1991), Pérez Marante (1992), O'Connor (1995) y Groenewege (1999), analizan el sistema de acuerdos bilaterales como mecanismo de regulación internacional del transporte aéreo.

Lógicamente, cada vez que se otorgaba un derecho de 5ª libertad, se requería el consentimiento previo del tercer estado que, pese a disponer del correspondiente acuerdo bilateral con el país al que se concedía tal privilegio, admitía así que éste prestara servicios de transporte aéreo entre su territorio —léase el del tercer estado— y el del país otorgante. Como consecuencia, la nación autorizada a hacer uso de la 5ª libertad podía extender, hacia el territorio del tercer estado, las operaciones de transporte aéreo que realizara entre los dos países directamente involucrados en el acuerdo, o bien podía realizar dichas operaciones a través del territorio del tercer país. Este hecho pone de manifiesto, una vez más, el amplio entramado de condicionantes supranacionales en el que va a desenvolverse la aviación comercial; entramado cuya complejidad aumentó a raíz del alto grado de implicación gubernamental que supuso la política proteccionista.

2ª) Los trayectos a lo largo de los que cada estado podía ejercer los derechos comerciales del tráfico aéreo que le habían sido otorgados quedaban especificados en los acuerdos. En cada acuerdo se catalogaban los aeropuertos que constituirían los orígenes y destinos de los servicios de transporte aéreo que se realizaran entre las dos naciones implicadas. También aparecían los aeropuertos pertenecientes a los territorios de los terceros países que formarían parte de las rutas en las que cualquiera de los dos estados signatarios utilizara sus derechos de 5ª libertad. Así, se limitaba totalmente el poder de decisión de las compañías aéreas para diseñar la red en la que prestarían sus servicios pues, si bien ya estaba condicionado por el sistema de negociación de las libertades del aire, éstas quedaban traducidas a trayectos concretos en los acuerdos.

3ª) Las compañías que iban a realizar los servicios de transporte en cada trayecto eran designadas con posterioridad a la firma del acuerdo, que estipulaba que el Gobierno de cada país elegía, entre las compañías registradas en su nación, cuáles prestarían tales servicios. Esas compañías disponían del consentimiento del otro estado. No se especificaba la cifra, por lo que dos o más compañías de idéntica nacionalidad podían estar autorizadas para operar en una misma ruta. Sin embargo, la «designación múltiple» ocurría en contadas ocasiones. Normalmente, cada país elegía sólo a una compañía («designación simple»). Esa compañía, que, además, era de propiedad pública y, por lo general, la única que existía en ese país, operaba en todos

los trayectos asignados a su nación⁶. Este método actuaba como una barrera a la entrada de otras compañías a cada ruta. La postura proteccionista que los Gobiernos mostraban hacia sus compañías aéreas (cuya evidencia es perfecta en la «cláusula de nacionalidad»⁷) restringía el acceso de nuevas compañías a los distintos trayectos, y generaba situaciones de duopolio en la mayoría de las rutas internacionales.

4ª) La cantidad de servicios de transporte que se ofrecía en cada trayecto la determinaban también los Gobiernos, pues el propio acuerdo les confería la facultad de aprobar, tanto la capacidad de los aviones, como la frecuencia con la que se realizarían los vuelos. Una vez decididas frecuencia y capacidad, las compañías designadas para operar en cada ruta concertaban acuerdos entre ellas, mediante los que coordinaban los horarios de los vuelos y asignaban la cantidad de servicios de transporte que ofrecía cada una. Estos acuerdos reflejaban el concepto de reciprocidad, pues los servicios de transporte aéreo se repartían de forma equitativa entre ambas compañías. Así, los Gobiernos controlaban la capacidad productiva de las compañías. Y éstas evitaban cualquier tipo de comportamiento competitivo que pudiese surgir entre ellas.

5ª) Los precios que se aplicaban a los servicios internacionales de transporte tampoco escapaban de la regulación gubernamental. No obstante, los Gobiernos no participaban en el proceso de estimación de los precios. De hecho, en las primeras negociaciones bilaterales los estados acordaron que serían las compañías designadas para operar en cada ruta, las encargadas de determinar los precios de los servicios de transporte que prestaran. Mas no tardó en surgir la necesidad de diseñar un mecanismo que dotara de armonía y coherencia a la variada estructura de precios de los diversos trayectos internacionales. De ahí que los países delegaran en la IATA la tarea de elaborar los precios que las compañías aéreas aplicaban a sus servicios de transporte. De cualquier modo, los Gobiernos implicados en cada ruta se reservaban el poder último de conceder su aprobación y, por tanto, de ordenar su entrada en vigor, o de

⁶ En EE UU, por el contrario, la existencia de varias compañías aéreas —que siempre han sido privadas, y no tuvieron que interrumpir sus operaciones durante la II Guerra Mundial— permitía designar a distintas compañías para que operaran en los trayectos internacionales.

⁷ Conviene diferenciar el principio de nacionalidad, reconocido en las Convenciones 1919 y de 1944, de la cláusula de nacionalidad recogida en los acuerdos bilaterales. Conforme a la cláusula de nacionalidad, una compañía que opte a operar en un trayecto, no sólo ha de figurar registrada en el estado que tenga asignado dicho trayecto, sino que también han de pertenecer, su capital social y su administración, a nacionales de ese país. Esta cláusula se convertía en un problema adicional para las compañías cuya propiedad recaía en varios países, como

reprobarlos en caso de desacuerdo. Esto les garantizaba el control suficiente para asegurar que la competencia en precios no existiera.

Por tanto, no sólo los precios de los servicios de transporte aéreo quedaban sometidos al control y a la intervención gubernamental, sino también las cantidades que se ofrecían en cada ruta. Además, los Gobiernos regulaban la entrada a operar en los distintos trayectos, la delimitación concreta de las diversas rutas e, incluso, los derechos comerciales del tráfico aéreo que correspondían a cada estado. Cabe reafirmar que el sistema de negociación bilateral de los servicios internacionales de transporte aéreo que emerge con la política proteccionista llevada a cabo por los países europeos constituyó, efectivamente, el mecanismo regulador de los aspectos económicos consubstanciales a estos servicios.

En lo concerniente a la aviación comercial de índole nacional, cada Gobierno dictaba sus normas reguladoras. Así, en el transcurso de las cuatro décadas que se sucedieron tras la II Guerra Mundial, la industria europea del transporte aéreo se desarrolló en un escenario en el que la regulación económica absoluta simultaneaba protagonismo con la participación directa de los Gobiernos. Y aun en ese contexto, los servicios prestados por las compañías europeas experimentaron un crecimiento tan espectacular como el acontecido en el ámbito mundial. El interés mostrado por los Gobiernos hizo posible tal desarrollo que arranca con la reactivación de las líneas aéreas que, durante el período de entreguerras, habían formado parte de los servicios de transporte de las compañías europeas, y que avanza hasta el punto que, en la segunda mitad de la década de 1980, comenzaron a detectarse problemas de congestión.

4.2. El proceso hacia la liberalización

El germen de la tendencia a la liberalización del transporte aéreo radica en la «Ley de la Desregulación de las Líneas Aéreas» aprobada, en 1978, en EE UU. Esta ley eliminó totalmente la estricta política económica que, durante cuarenta años, no sólo había impuesto barreras a la entrada a operar en los distintos trayectos, sino también a la salida de las compañías que operaban en cualquier ruta, y que, además, había controlado precios, frecuencias y capacidades de los servicios interestatales de transporte aéreo⁸. Este cambio radical que supuso la política de Carter sobre la postura del Gobierno federal respecto a la aviación nacional, tiene su justificación en la doctrina favorable a la libre competencia que dicho Gobierno defendió siempre (salvo en la época de la Gran Depresión de 1929). No

era el caso de SAS que implicaba a Suecia, Noruega y Dinamarca. Asimismo, actuaba como un impedimento para participar una compañía en el capital de otra, excepto que ambas tuvieran idéntica nacionalidad.

⁸ Meyer *et al.* (1981), Bailey *et al.* (1985), y O'Connor (1995).

obstante, en el ámbito internacional cada país equivale tan sólo a uno de los múltiples estados que ejercen su soberanía sobre el espacio aéreo. De ahí que la Administración de Carter optara por *experimentar* (Groenewege, 1999) con la abolición de las normas que afectaban a las líneas aéreas interestatales, al no poder llevar a cabo de manera unilateral la liberalización de sus servicios internacionales de transporte aéreo. Mientras, trataba (con poco éxito) de renegociar sus acuerdos bilaterales con otras naciones.

La transformación que sufrieron en EE UU los servicios nacionales de aviación una vez eliminada la regulación repercutió en países como Australia, Canadá, Japón y Nueva Zelanda que, desde mediados de la década de 1980, iniciaron sus respectivos procesos liberalizadores. Los países europeos se vieron también inmersos en esta tendencia a suprimir las restricciones sobre los servicios de transporte aéreo⁹. De hecho, los primeros amagos de cambio datan de 1975, cuando empezaron a debatirse diversas propuestas relacionadas con la creación de una única autoridad competente en materia de aviación comercial. Al no conseguir la aprobación del Consejo, aquellos debates carecieron de efectos inmediatos. Aun así, de nuevo ponen de manifiesto el entramado de instituciones comunitarias en el que va a llevarse a cabo la liberalización de los servicios de transporte aéreo que involucren a los países de la UE.

Además, el Reino Unido firmó, en 1977, el «Acuerdo Bermudas II» con EE UU. Este acuerdo sustituía al firmado en 1946, y es el primero que surge como consecuencia de las renegociaciones iniciadas por el Gobierno federal. Pese a que dichas renegociaciones estaban motivadas por el afán norteamericano de liberalizar sus servicios internacionales de transporte aéreo, éste acuerdo resultó casi tan restrictivo como el acuerdo original. Un enfoque más liberal presentaban las revisiones de los acuerdos bilaterales que Holanda, Bélgica y Alemania mantenían con EE UU. Éstas se firmaron en 1978 y, junto al Acuerdo Bermudas II, constituyeron la más firme ruptura con el «modelo tradicional» de acuerdo bilateral.

Aunque se trata de hechos aislados, y sin dejar de ser ínfimo el aumento que los nuevos acuerdos suscitaban sobre el escaso margen de libertad del que disponían las compañías aéreas a la hora de tomar sus decisiones de producción, las renegociaciones de estos acuerdos bilaterales se añaden a los primeros atisbos de reformas antes mencionados, y

⁹ La liberalización del transporte aéreo en EE UU ha dado lugar a numerosos trabajos: Meyer *et al.* (1981), Bailey *et al.* (1985) y O'Connor (1995). Pérez Marante (1992) explica cómo las ideas a favor de la desregulación se extendieron a otras zonas, y cómo se fueron aplicando en Europa. Hay que referirse, asimismo, a Doganis (1991; 2001), Marín (1994; 1995), Groenewege (1999), Jorge y Betancor (1999), Sinha (2001) y Rhoades (2003). Button *et al.* (1998), Morrel (1998) y Button (2004), analizan las reformas reguladoras llevadas a cabo en la UE.

muestran el relevante papel que cada Gobierno va a continuar ejerciendo incluso en la liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo que impliquen a su país.

Por tanto, en lo concerniente a la eliminación de la regulación económica de los servicios internacionales de aviación comercial prestados por la industria europea del transporte aéreo regular, existieron dos frentes de actuación claramente diferenciados. Uno de carácter bilateral y el otro multilateral. El primero comprende el procedimiento de renegociación practicado por los Gobiernos de cualquier par de naciones interesadas en modificar los acuerdos sobre prestación de servicios de transporte aéreo entre sus respectivos territorios. El segundo se compone de las acciones iniciadas por las instituciones de la UE y relacionadas con el desarrollo de una política económica común a todos los estados miembros. Ambas iniciativas datan de la segunda mitad de la década de 1970. Sin embargo, no será hasta 1984 —una vez que las ideas a favor de la desregulación económica de la aviación comercial se extendieron a países como Holanda y Reino Unido— cuando uno y otro frente se manifiestan de modo significativo. Seguidamente se exponen las particularidades correspondientes a sendos frentes de actuación.

A) La renegociación de los acuerdos bilaterales

Respecto al primer frente de actuación, se trata de un proceso desigual y no exento de paradojas. Desigual puesto que, por un lado, no todos los acuerdos bilaterales en los que alguno de los estados europeos figuraba como signatario han sido sometidos a revisión. Y, por otro lado, porque no todas las renegociaciones han seguido una misma pauta, ni han supuesto idénticas modificaciones sobre los acuerdos originales.

Holanda y el Reino Unido dieron el primer paso al firmar, en 1984, un nuevo acuerdo bilateral aplicable a los servicios de transporte aéreo que las compañías de ambas naciones realizaban entre dichos estados. Entre 1984 y 1988, tanto Holanda como el Reino Unido renegociaron sus acuerdos con Alemania, Bélgica e Irlanda. Estos países también revisaron los acuerdos que mantenían entre ellos. El Reino Unido firmó, además, un nuevo acuerdo con Canadá en 1987 (país con el que Alemania había renovado su acuerdo bilateral cinco años antes) y con Singapur en 1989. La mayoría de los nuevos acuerdos admitía la designación múltiple. Asimismo, se permitía a las compañías que designara el Gobierno del otro país implicado en el acuerdo bilateral, el acceso a cualquiera de los aeropuertos situados en cada estado. En cambio, había naciones reacias a suprimir los controles gubernamentales sobre la capacidad de los aviones, así como a introducir reformas sobre el sistema de aprobación de los precios, por lo que estos dos últimos aspectos no siempre resultaban modificados.

El proceso de renegociación no se extendió, sin embargo, a otros estados como Austria, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Italia y Portugal, que perseveraron en su estricta postura proteccionista. De esta manera, se generaban importantes diferencias entre las múltiples condiciones bajo las cuales se prestaban los servicios de transporte aéreo a lo largo de los trayectos internacionales, pues mientras unos países conservaban su empeño de imponer las condiciones que habían quedado recogidas en los acuerdos tradicionales, otros, en mayor o en menor medida, las relajaban. Además, ninguno de los acuerdos que surgieron de las renegociaciones entre los estados que defendían la liberalización, conseguía liberalizar completamente los servicios internacionales de transporte aéreo. Éste es, sin duda, un resultado contradictorio.

El temor de los Gobiernos a que —una vez eliminada la regulación económica de las líneas aéreas internacionales— la libre competencia pudiera poner en peligro a su compañía de bandera, justifica la paradoja del proceso de renegociación bilateral. Esta paradoja no sólo se manifestó en el mecanismo elegido para poner en práctica la política liberal (como es el de firmar un nuevo acuerdo) sino, incluso, en el contenido de dichos acuerdos; contenido que, si bien resultó ser menos restrictivo que el de los acuerdos originales, mantenía en manos de los Gobiernos el poder de decisión sobre los precios, así como sobre la designación de las compañías. Además, los derechos comerciales del tráfico aéreo que se otorgaban a cada nación permanecían entre las competencias exclusivamente gubernamentales.

A los acuerdos bilaterales renovados a lo largo de la década de 1980 se les ha denominado acuerdos de «apertura de mercados» puesto que, esencialmente, reformulaban las cláusulas referentes a los trayectos y a la designación de compañías permitiendo, tanto la prestación de servicios de transporte aéreo a lo largo de un mayor número de rutas entre los países signatarios, como la entrada de nuevas compañías a operar en esos trayectos. Como resultado, no sólo aumentó el número de rutas entre los países involucrados en los nuevos acuerdos, sino que también creció la cantidad de compañías que ofrecían servicios de transporte aéreo a lo largo de dichos trayectos. No obstante, la cláusula de nacionalidad continuaba impidiendo que, aquellas compañías, cuyo capital social y cuya administración recaían sobre personas de nacionalidad distinta a la de cada uno de los dos estados implicados, pudieran operar en estas rutas.

En definitiva, las condiciones bajo las que se prestaban los servicios de transporte aéreo internacional distaban bastante, a principios de la década de 1990, de las que prevalecieron en el período de entreguerras. A pesar de las ulteriores renegociaciones llevadas a cabo desde 1992 (que comprenden una segunda fase del proceso de desregulación bilateral y

que dieron lugar a los acuerdos de «cielos abiertos»), en los albores del siglo XXI, la práctica totalidad de acuerdos bilaterales todavía perduran vigentes conforme al modelo tradicional. La principal novedad que presentaban los acuerdos de cielos abiertos es que permitían que las compañías mantuvieran alianzas cooperativas, como la utilización conjunta de los números de vuelo si operaban en el mismo trayecto («código compartido») o como los acuerdos de arrendamiento financiero que, hasta entonces, se consideraban prácticas anticompetitivas. Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Holanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Suecia y Suiza firmaron acuerdos de cielos abiertos con EE UU entre 1992 y 1998. El proceso de renegociación de los acuerdos bilaterales se paralizó en 1998, a raíz de ocho recursos que la Comisión Europea interpuso de modo simultáneo ante el Tribunal de Justicia de la UE, y de la controversia que este hecho suscitó. Las consecuencias que las sentencias han ocasionado sobre la política exterior que la UE ha desarrollado en materia de aviación comercial, se explican en el punto B.2.

B) La política de aviación comercial en la UE

El segundo frente de actuación encaminado a la eliminación de la regulación económica que afectaba a los servicios de aviación comercial prestados por la industria europea del transporte aéreo regular, comprende las acciones —de naturaleza multilateral— iniciadas por las instituciones de la UE y relacionadas con el desarrollo de una política económica común a todos los estados miembros. Esta política económica ha logrado abarcar, de forma sucesiva, dos ámbitos de actuación: el ámbito interno y el ámbito externo. Uno y otro han dado lugar a las políticas interior y exterior de la UE en materia de aviación comercial.

B.1) La política interior

La política interior de la UE abarca las acciones emprendidas por las instituciones europeas y que han estado dirigidas a la liberalización de los servicios de transporte aéreo regular prestados por las compañías de los estados miembros en el ámbito interno de la UE. Dichas actuaciones se llevaron a cabo de forma paralela al proceso de renegociación bilateral. Además, se trata de un proceso que es aun más paradójico que aquél.

En efecto, ambos frentes de actuación se desarrollaron de modo paralelo en el tiempo. De hecho, a los primeros y malogrados amagos de cambio (que datan de mediados de la década de 1970) le sucedieron varios años de incertidumbre con relación a las «normas sobre

la competencia¹⁰ » y su aplicación al transporte aéreo. La incertidumbre llegó hasta tal punto que fue el Tribunal de Justicia quien declara, en 1986 que el transporte aéreo está sujeto a las normas comunes del Tratado de Roma, inclusive a las normas sobre la competencia¹¹. Además, el Tribunal añadía su valoración del artículo 84 del Tratado¹², cuya ambigua intelección había sido el origen de aquella incertidumbre. Según el Tribunal, éste no puede interpretarse como excluyente del transporte aéreo respecto a las normas sobre la competencia, puesto que se limita a exceptuarlo de la aplicación de una «política común de transportes» mientras el Consejo no decida lo contrario. El Tribunal puntualiza, en definitiva, que el Tratado de Roma instituye una diferencia entre la política común de transportes y las normas sobre la competencia. Estas últimas han de aplicarse a los servicios de transporte aéreo que prestan las compañías de los países miembros, quedando a discrecionalidad del Consejo la opción de instaurar o no una política de aviación comercial. Con esta apreciación, el Tribunal reitera su valoración anterior, y así lo constata una sentencia de 1974 en la que ya se había pronunciado respecto al artículo 84 del Tratado¹³. Sin embargo, el Consejo no había adoptado disposición alguna que sustentara la puesta en práctica de una política de aviación comercial¹⁴. Tampoco se habían aplicado las normas sobre la competencia al transporte aéreo. Es a partir de 1986 cuando el segundo frente de actuación se manifiesta definitivamente. Así, 1986 delimita el comienzo de un complejo y paulatino proceso legislativo en la UE, cuyo objetivo consiste en establecer una política común de aviación comercial que esté dirigida: por un lado, a liberalizar totalmente la prestación de los servicios de transporte aéreo comunitarios, por otro lado, a «unificar su espacio aéreo»¹⁵; y garantice, al mismo tiempo, la aplicación de las normas sobre la competencia al transporte aéreo. Para la consecución de este

¹⁰ Las «normas sobre la competencia» figuran en el Cap. I, Tít. I (Normas comunes), 3ª Parte (Política de la Comunidad) del Tratado. La Sec. I (art. 85 - 90) contiene, las «disposiciones aplicables a las empresas».

¹¹ Cour de Justice de la UE (1986).

¹² El art. 84, último del Tít. IV (Transportes), 2ª Parte (Fundamentos de la Comunidad), precede a la 3ª Parte, en la que figuran las normas sobre la competencia. Su contenido es, de manera textual:

1. «Las disposiciones del presente Título se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables.»

2. «El Consejo podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento, podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.»

¹³ Cour de Justice de la UE (1974).

¹⁴ Según Nieto Solís (2001), la política común de transportes permanece estancada o en retroceso. Aunque ocupa un lugar destacado entre los objetivos planteados originariamente por el Tratado de Roma, no se ha desarrollado de manera significativa hasta fechas recientes. Button (2000) describe los aspectos relacionados con el origen, desarrollo y evolución de la política de transportes en la UE.

¹⁵ Tanto liberalizar el transporte aéreo en la UE, como unificar su espacio aéreo, entrañan una cesión de soberanía desde los estados hacia las instituciones comunitarias. Los compromisos adquiridos por estas naciones en 1944 suponen una dificultad adicional para el logro de sendas metas.

objetivo, el Consejo ha adoptado tres *paquetes de medidas*. Así se denominan a los sucesivos conjuntos de normas que componen la política interior de la UE en materia de aviación comercial.

B.1.1) *El primer paquete de medidas*

En 1987 se aprobó el primer paquete de medidas¹⁶. Entró en vigor en 1988. Su ámbito de aplicación comprendía, únicamente, los servicios de transporte aéreo internacional que se prestaban entre los aeropuertos de la Comunidad. Los puntos siguientes concuerdan con los aspectos más relevantes de su contenido¹⁷.

- Establecía las pautas que garantizan que las normas sobre la competencia (artículos 85 y 86 del Tratado, que declaran incompatible con el mercado común y prohíben la práctica de determinadas acciones) se apliquen a las compañías que presten los mencionados servicios de transporte aéreo. Estas pautas delimitan el procedimiento que hay que seguir, así como las sanciones que se impondrán en caso de incumplimiento, por parte de las compañías aéreas, de tales artículos. No obstante, se admitían como excepciones al procedimiento sancionador, las acciones contempladas como incumplimientos del artículo 85, si tanto su objetivo como su consecuencia residían en el logro de mejoras tecnológicas. Autorizaba, además, a la Comisión, a declarar exentos los acuerdos entre compañías, así como las decisiones de las asociaciones a las que éstas pertenecen e, incluso, las prácticas concertadas en las que se viesan involucradas, si versaban sobre cuestiones inherentes a su actividad productiva tales como: planificación y coordinación de los servicios de transporte aéreo, o preparación de propuestas de precios. La finalidad de estas exenciones era permitir que, en el sistema de regulación internacional de los servicios de transporte aéreo, se acometieran las modificaciones necesarias para garantizar una mayor competencia. Así, las compañías disponían de tiempo para adaptarse a las nuevas condiciones, más competitivas que las existentes en el sistema de regulación tradicional.

- Reducía la intervención de los Gobiernos en la determinación de los precios de los pasajes. Esta reducción constituye la primera de aquellas modificaciones que iban a acometerse en el sistema de regulación internacional de los servicios de

¹⁶ Consejo de la UE (1987a, 1987b, 1987c, 1987d).

transporte aéreo. La puesta en práctica de un nuevo procedimiento permitía alcanzar tal objetivo. Conforme al nuevo procedimiento, las compañías designadas para realizar servicios de transporte aéreo en los trayectos en los que sus países disfrutaban de la 3ª y de la 4ª libertad del aire, presentaban sus propuestas de precios ante las autoridades de los estados miembros entre los que se efectuaban los trayectos. Las propuestas versaban sobre los *precios de referencia*, es decir, los precios que, por lo general, pagan los pasajeros. La entrada en vigor de estos precios estaba supeditada a la autorización de las naciones involucradas en cada ruta; autorización que se consideraba concedida si ninguna de ellas notificaba su desaprobación.

Se señalaba el criterio que tenían que seguir los estados miembros para conceder su aprobación ante los precios que les proponían las compañías aéreas. Este criterio consistía en verificar que los precios guardaran relación con la correspondiente parte proporcional de los costes totales a largo plazo de la compañía. Entre los factores que había que considerar figuraban: el requisito de obtener un rendimiento positivo y satisfactorio del capital; las peticiones de los consumidores; las circunstancias bajo las que se prestaban los servicios de transporte en el trayecto en cuestión, incluyendo los precios de las otras compañías que operaran en la misma ruta; y la obligación de impedir las prácticas de *dumping*. Una vez aprobados, los precios de referencia actuaban como indicativos para las *franjas de flexibilidad*. Éstas englobaban los descuentos que las compañías podían establecer. Se contemplaban: las *tarifas reducidas* (porcentajes de descuento sobre el precio de referencia que abarcan desde el 10 % hasta el 35 %) y las *tarifas muy reducidas* (entre el 35 % y el 55 % del precio de referencia) a las que cualquier pasajero podía acogerse sujeto a requisitos relacionados con: duración del viaje, momento en que se efectúe la compra del pasaje, edad y condiciones familiares.

- Especificaba que toda compañía aérea cuyo capital social y cuya administración recayeran sobre nacionales de los estados miembros, pasaba a denominarse *compañía aérea comunitaria*. Así, se introducía la pretensión por abolir la cláusula de nacionalidad, que impedía que las compañías fuesen designadas para operar excepto en los trayectos en que les hubieran sido otorgados los

¹⁷ El primer paquete de medidas resulta complejo. En Tribunal de Justicia de la UE (1989) se examinan aquellas medidas, y sirvió a la Comisión en las propuestas de reglamentos que integrarán el segundo paquete de medidas.

correspondientes derechos comerciales del tráfico aéreo a los países donde figuraban registradas.

En definitiva, el primer paquete de medidas marcaba las pautas que tenían que seguir las compañías aéreas comunitarias para conseguir que sus operaciones se desarrollaran bajo un entorno más competitivo. Al mismo tiempo, introducía los criterios mínimos a los que debían adaptarse los países miembros para liberalizar progresivamente los servicios internacionales de transporte aéreo en la UE.

B.1.2) *El segundo paquete de medidas*

En 1990 el Consejo aprueba tres nuevos reglamentos. En 1991 adopta otro que añade a los anteriores, completando el segundo paquete de medidas¹⁸. Estas disposiciones derogaron dos de las medidas de 1987 y modificaron las dos restantes. A continuación se apuntan las principales innovaciones de este segundo conjunto de normas.

- En relación con el procedimiento establecido para garantizar que las normas sobre la competencia se apliquen a los servicios internacionales de transporte aéreo entre los países miembros, se amplían las facultades de la Comisión de manera que ésta proceda con celeridad, suspendiendo temporalmente las acciones en que haya incurrido cualquier compañía y que se encuentren prohibidas por los artículos 85 u 86 del Tratado cuando lo considere apremiante, por el perjuicio que dichas acciones provocarían sobre la estructura competitiva.

- En lo que atañe a los precios de los servicios internacionales de transporte aéreo que las compañías comunitarias realizan entre los estados miembros, se reajustan los márgenes de descuento. Las nuevas franjas de flexibilidad contemplan: las tarifas reducidas, cuyos límites de descuento respecto al precio de referencia se fijan entre el 5 %, como mínimo, y el 20 %, como máximo; y las tarifas muy reducidas, que equivalen a los descuentos comprendidos entre el 20 % y el 70 %. Estas franjas no sólo sustituyen a las que habían quedado delimitadas en el primer paquete de medidas, sino que también las extienden, puesto que se admite que ajusten los precios de sus pasajes a tales descuentos tanto las compañías que operan en los trayectos en los que sus países disponen de la 3ª y la 4ª libertad del aire, como las que prestan sus servicios de transporte bajo el derecho de 5ª libertad en cualquier ruta intracomunitaria. Estos descuentos permanecen condicionados a determinados

¹⁸ Consejo de la UE (1990a, 1990b, 1990c, 1991).

requisitos que, aunque varían respecto a los definidos en 1987, están relacionados con aspectos similares a los señalados en aquella ocasión. Sin embargo, no están supeditadas a restricción alguna aquellas tarifas hasta un 5 % más bajas o, incluso, más altas que el precio de referencia, a las que las compañías pueden vender sus pasajes. En cambio, los estados miembros denegarán toda tarifa superior al 105 % del precio de referencia, por considerarla excesivamente alta en detrimento de los pasajeros. Y denegarán cualquier tarifa inferior al 30 % del precio de referencia, pues perjudica a la competencia en el respectivo trayecto.

- En lo concerniente al acceso de las compañías aéreas comunitarias a las rutas entre los países de la UE, se determinan las fechas a partir de las cuales se aceptará la designación múltiple en los trayectos que presenten ciertas características: desde 1991, todo par de estados involucrados en rutas en las que, o bien se transportaron más de 140.000 pasajeros durante el año anterior, o bien se realizan más de 800 vuelos de ida y vuelta durante un año, optarán por la designación múltiple; a partir de 1992, estos umbrales se reducen hasta un mínimo de 100.000 pasajeros transportados en 1991, o no menos de 600 vuelos anuales de ida y vuelta.

- El aspecto más novedoso del segundo paquete de medidas se refiere a la concesión mutua de la 3ª, la 4ª y la 5ª libertad del aire entre los países miembros. Tampoco está exento de restricciones el ejercicio de la 5ª libertad: no se permite que el total de pasajeros transportados por una compañía en las rutas en las que haga uso de este derecho, supere la mitad de los pasajeros transportados en aquel trayecto preliminar, o final, al que corresponde la 3ª libertad o, en su caso, la 4ª y del que, además, las rutas en las que ejerce la 5ª libertad concuerdan, o bien con las escalas posteriores, o bien con los orígenes y destinos previos.

Por tanto, a través del segundo paquete de medidas, se avanza en las reformas que realizarán los estados para conseguir que los servicios internacionales de aviación comercial se ofrezcan, en la UE, bajo condiciones más liberales y competitivas, y también más homogéneas.

B.1.3) *El tercer paquete de medidas*

En 1992, el Consejo adopta el tercer paquete¹⁹. Su ámbito de aplicación abarca los servicios de transporte aéreo —tanto de índole internacional como nacional— que las

¹⁹ Consejo de la UE (1992a, 1992b, 1992c, 1992d, 1992e).

compañías de los países miembros prestan entre los aeropuertos de la Comunidad. Seguidamente se relacionan sus cuestiones primordiales.

- Respecto a las normas sobre la competencia, se amplían de nuevo las facultades de la Comisión que podrá, por un lado, actuar también contra aquellas acciones que las compañías ejerzan en relación con los servicios nacionales de transporte aéreo ofrecidos en cualquier estado miembro, y que estén consideradas como infracciones a los artículos 85 u 86 del Tratado. Por otro lado, podrá eximir las del artículo 85. No obstante, se reducen las categorías de acuerdos entre compañías, así como de decisiones de las asociaciones a las que pertenecen e, incluso, de prácticas concertadas en las que se vean implicadas, que pueden disfrutar de tal privilegio.

- Respecto a los precios, se dispone que, desde 1993, las compañías aéreas comunitarias establecerán libremente los precios de todos los servicios de transporte que presten entre los aeropuertos situados en la UE. Sin embargo, y con el fin de proteger los intereses de usuarios e industria, se recoge una cláusula de salvaguardia. Así, aquellos precios que resulten, o bien excesivamente elevados, o bien extremadamente reducidos, podrán ser reprobados por el estado, o los estados miembros que estén involucrados en el trayecto cuyo precio es objeto de controversia.

- Será, asimismo, a partir de 1993, cuando van a desaparecer (para las compañías comunitarias y en las rutas entre los países miembros) las restricciones que afectaban a la designación múltiple y al transporte de pasajeros bajo la 5ª libertad. En efecto, toda compañía aérea comunitaria podrá ejercer, desde esa fecha, cualquier derecho comercial del tráfico aéreo (excepto el de cabotaje, u 8ª libertad del aire, cuyo disfrute sin restricciones se permitirá a partir de 1997) en los trayectos comprendidos en la UE. El ejercicio de tales derechos sólo estará supeditado a la autorización previa del estado, o los estados miembros que estén implicados en el trayecto.

El tercer paquete de medidas ampliaba, considerablemente, el ámbito de aplicación de la política de la UE en materia de aviación comercial. De hecho, salvo la unificación del espacio aéreo, logra alcanzar los distintos puntos que componían su objetivo inicial. Queda patente, además, el notable incremento en el margen de libertad que experimentan las compañías aéreas comunitarias tras la entrada en vigor de las nuevas normas. En efecto (y a pesar de limitarse a los servicios de aviación comercial que realicen únicamente estas compañías entre los aeropuertos de la UE) las compañías comunitarias recuperan la libertad de elegir no sólo los precios, sino también las frecuencias y las capacidades de sus vuelos e,

incluso, los trayectos a lo largo de los cuales prestan sus servicios de transporte; libertad de la que no disponían desde aproximadamente medio siglo atrás.

Sin embargo, no es precisamente el grado de libertad alcanzado, sino el modo en que esta libertad se impone lo que constituye una paradoja. El hecho de liberalizar los servicios comunitarios de aviación comercial exige la supresión de las restricciones consubstanciales a los acuerdos bilaterales, además de las inherentes a las regulaciones nacionales. En cambio, la Comunidad, más que por desregular, opta por instaurar, de forma sucesiva, diversos y extraordinariamente complejos conjuntos de normas mediante los cuales ha ido modificando las restricciones que afectaban a los servicios de transporte aéreo en el ámbito de los países miembros. Por este motivo, la expresión «reforma reguladora» es apropiada para referirse a la política de aviación comercial en la UE²⁰. Aun así, el método adoptado por las instituciones de la UE para conseguir aquel objetivo y, al mismo tiempo, defender y garantizar un marco de libre competencia resulta paradójico hasta el punto que el término «competencia regulada» (Comisión Europea, 2002) se adecua perfectamente al resultado obtenido. Button *et al.* (1998) ya apuntaban que la industria del transporte aéreo en nada se asemeja al modelo económico ideal de competencia perfecta. Y es que la simple intervención institucional que, en la UE, establece qué prácticas tienen permitido llevar a cabo las compañías aéreas y cuáles no al figurar entre las categorías prohibidas, revela de modo claro la contradicción.

Dejando al margen cuestiones paradójicas, resulta sencillo comprender que —en lo concerniente a los servicios de transporte aéreo que las compañías comunitarias realizan en la UE— tanto las reformas que se han introducido como las que se prevé que continuarán implantándose, están dirigidas no sólo a alcanzar una situación similar a la existente en EE UU en relación con los servicios nacionales de transporte aéreo, sino que incluso pretenden ir más allá. En efecto, las instituciones comunitarias no han escatimado esfuerzos en este sentido. Por un lado, adelantándose a los fenómenos contrarios a la libre competencia acaecidos en EE UU tras la desregulación de 1978, se han aprobado varios reglamentos suplementarios a la política común de aviación comercial, en concreto en materia de defensa de la competencia y protección al consumidor. Por otro lado, la Comisión ha logrado que los países vecinos del sudeste y noreste de Europa aceptaran aplicar completamente las normas que componen la política interior de la UE, integrándose en ella: Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, las antiguas repúblicas yugoslavas de Macedonia, Montenegro y

²⁰ O'Connor (1995), Button *et al.* (1998).

Serbia, la misión de la ONU en Kosovo, Noruega, Islandia y Liechtenstein. Se ha creado así el «espacio aéreo común europeo». Al mismo tiempo, la Comisión ha consolidado, mediante un reglamento más moderno y simple, las normas que regulan precios, acceso de compañías a los distintos trayectos, y concesión de licencias²¹. Finalmente, y mediante cuatro reglamentos²², se creó el «cielo único europeo», objetivo que figuraba entre los prioritarios de la Comisión y que culmina la política interior de la UE en materia de aviación comercial. No obstante, como los resultados obtenidos hasta la fecha no han sido los esperados, la Comisión Europea (2008b) ha propuesto modificarlos y continuar avanzando en este sentido.

B.2) La política exterior

La política exterior de la UE abarca las acciones emprendidas por las instituciones europeas en relación con los servicios internacionales de transporte aéreo regular que se realizan entre el territorio de la Comunidad y terceros países. Estas acciones han estado dirigidas, fundamentalmente, a los servicios de aviación comercial que los países miembros mantienen con EE UU. No obstante, en los últimos años y a raíz de los resultados alcanzados mediante dichas acciones, la política exterior se ha extendido también al resto de países.

Como ya se indicó, el proceso de renegociación de los acuerdos bilaterales que los países miembros mantenían con EE UU, había quedado paralizado debido a la controversia suscitada por la Comisión al interponer, en 1998, ocho recursos ante el Tribunal de Justicia de la UE²³. La Comisión demandaba a Reino Unido, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Bélgica, Luxemburgo, Austria y Alemania, principalmente por el hecho de haber invadido la «competencia externa» de la Comunidad en materia de transporte aéreo al celebrar acuerdos bilaterales con EE UU, así como por haber infringido el «derecho comunitario» (en particular, las «normas relativas a la libertad de establecimiento» de las empresas de los países miembros de la UE²⁴) al incluir la cláusula de nacionalidad en dichos acuerdos.

²¹ Véase Consejo de la UE (1989a, 1989b, 1993a, 1993b, 1997, 1999), Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2002, 2008) y Comisión Europea (2008a). Doganis (1991, 2001), Pérez Marante (1992), Button *et al.* (1998) y Cáceres (2009, 2010) amplían detalles al respecto.

²² Parlamento Europeo y el Consejo de la UE (2004a, 2004b, 2004c, 2004d)

²³ Tribunal de Justicia de la UE (2002). Véase también Comisión Europea (2002) y Bartlik (2007).

²⁴ El «derecho de establecimiento» constituye uno de los «Fundamentos de la Comunidad», a los que el Tratado de Roma dedica su 2ª Parte, cuyo Tít. III (Libre circulación de personas, servicios y capitales) contiene las normas que regulan el derecho a la libertad de establecimiento de los nacionales de un estado miembro en el territorio de otro estado miembro (Cap. II, art. 52 - 58). Estos art. han sufrido modificaciones. En la actualidad, se corresponden con los art. 43 - 48, Cap. 2, Tít. III, 3ª Parte (Políticas de la Comunidad) del «Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea» y, cuando entre en vigor el «Tratado por el que se Establece una Constitución para Europa», figurarán como los art. III-137 - III-143, Subsec. 2ª (Libertad de establecimiento),

La iniciativa de la Comisión de interponer tales recursos dimanaba de su pretensión por asumir —en exclusiva— las competencias que, en materia de transporte aéreo, ejercen los estados miembros. Fue esa pretensión la que, desde 1990, había incitado a aquella institución a remitir diversos y reiterados escritos dirigidos, en primer lugar, al Consejo. La finalidad de estos escritos no era otra que la de obtener su autorización para negociar con las autoridades norteamericanas un único acuerdo sobre aviación comercial que sustituyera al conjunto de acuerdos bilaterales que los países miembros mantenían con EE UU. A pesar de no lograr tal objetivo —pues el Consejo sólo le confirió un mandato restringido que no abarcaba precisamente las negociaciones relativas a los derechos del tráfico aéreo, ni las relacionadas con la designación de compañías, ni con las capacidades útiles de los aviones, ni tampoco con los precios de los servicios de transporte aéreo que se prestaban entre EE UU y los países miembros— la Comisión declaró públicamente, en 1996, que consideraba haber adquirido la competencia comunitaria en materia de derechos del tráfico aéreo con aquella nación. No obstante, ha de indicarse que no consta que dicha institución iniciara negociación alguna sobre servicios de aviación comercial con el Gobierno estadounidense al menos hasta julio de 2003, fecha en la que el Consejo decide finalmente autorizar a la Comisión para que comience las negociaciones²⁵.

En segundo lugar, la Comisión optó por dirigirse, también por escrito y en sucesivas ocasiones a partir de 1994, a los países que posteriormente fueron demandados, a los que instaba a evitar cualquier negociación con EE UU mientras no existiese coordinación entre ellos ni hubiesen alcanzado una posición común; les advertía, asimismo, de la incompatibilidad de esos acuerdos bilaterales con el derecho comunitario, concretamente en lo que se refiere a la inclusión de la cláusula de nacionalidad, que infringía (según la Comisión) las normas comunitarias sobre el derecho de libre establecimiento; y les imputaba, en general, la invasión de la competencia externa de la Comunidad en materia de aviación. Al fracasar también en este objetivo, la Comisión tomó la iniciativa de interponer los recursos.

En 2002, el Tribunal dictó las respectivas sentencias. En ellas declara que, en efecto, los países demandados habían infringido el derecho comunitario al incluir la cláusula de nacionalidad en los acuerdos bilaterales que mantenían con EE UU. De este modo, el Tribunal corrobora la hipótesis defendida por la Comisión al afirmar que la cláusula de nacionalidad

Sec. 2^a (Libre circulación de personas y servicios), Cap. I (Mercado Interior), Tít. III (Políticas y acciones internas), Parte III: «De las Políticas y el Funcionamiento de la Unión».

²⁵ Council of the EU (2003). Los primeros, y muy provisionales, resultados de estas negociaciones no aparecen hasta 2007 (Council of the EU, 2007 y European Commission, 2007).

constituye una barrera a la entrada de compañías aéreas a operar en las diferentes rutas. Por tanto, las sentencias crearon jurisprudencia al respecto y de ahí su relevancia.

Hay que apuntar, además, que los recursos fueron desestimados prácticamente en su totalidad, salvo la vulneración del derecho comunitario a la que se acaba de hacer mención, así como otras dos infracciones cometidas por los estados demandados, a excepción del Reino Unido, simplemente por el hecho de incluir, en los respectivos acuerdos, disposiciones relacionadas con sendas materias que ya figuraban reguladas en la normativa comunitaria. Estas disposiciones se refieren, por un lado, a los sistemas informáticos de reservas y, por otro lado, a los precios y demás tarifas aplicables a los servicios de transporte aéreo regular que las compañías estadounidenses prestan a lo largo de aquellas rutas intracomunitarias en las que tienen asignados derechos de 5ª libertad²⁶. Y se aclara que la competencia externa de la Comunidad en materia de transporte aéreo no existe (al menos en lo concerniente a la concesión de los derechos del tráfico aéreo entre estados miembros y terceros países, y a la designación de compañías) por lo que los estados demandados no invadieron tal competencia.

Por tanto (y pese a que la cláusula de nacionalidad tenía que ser enmendada conforme a las normas comunitarias que regulan el derecho de las empresas de los estados miembros a establecerse libremente en cualquier país de la UE), aquellos acuerdos bilaterales permanecieron vigentes hasta que, en 2008, comenzó a aplicarse el acuerdo «multilateral» de cielos abiertos que la UE, todos sus países miembros, y EE UU suscribieron en marzo de 2007²⁷. Este acuerdo multilateral es el primer resultado manifiesto de las negociaciones que, desde 2003, la Comisión había mantenido con EE UU, y sustituye a todos los acuerdos bilaterales que los países de la UE mantenían con EE UU.

Entre las diferentes cuestiones que abarca el nuevo acuerdo, cabe destacar la relacionada con la discriminación que, por motivos de nacionalidad, sufrían las compañías aéreas de los países miembros; discriminación que desaparece al ser reconocidas éstas como «compañías aéreas comunitarias». Se permite, así, que todas las compañías aéreas de los países miembros realicen servicios de transporte aéreo regular en cualquiera de las rutas existentes entre la UE y EE UU.

²⁶ Consejo de la UE (1989a, 1992c, 1993b, 1999).

²⁷ El acuerdo multilateral de transporte aéreo entre EE UU, la UE y sus países miembros se suscribió el 2 de marzo de 2007. El 25 de abril de 2007, los representantes gubernamentales de los estados miembros de la UE se reunieron con el Consejo y decidieron, por un lado, aprobar la firma del acuerdo por parte de la Comunidad, a reserva de su posible celebración en fecha posterior y, por otro lado, aplicar provisionalmente dicho acuerdo a partir del 30 de marzo de 2008. Véase Consejo de la UE (2007) donde, además, figura el texto íntegro del acuerdo. Véase también AEA (2008) y European Commission (2008).

Por supuesto, la Comisión no limitó sus acciones a los acuerdos bilaterales que los países miembros mantenían con EE UU, puesto que las sentencias de 2002 implicaban que había que adaptar todos los acuerdos bilaterales que dichos países mantenían con otras naciones (y que ascendían a un total aproximado de 2.000) de forma que desaparecieran las restricciones implícitas en la cláusula de nacionalidad. Ésta tiene que reemplazarse por la «cláusula de designación comunitaria». Para llevar a cabo esta modificación, la Comisión ha logrado que se abran dos vías de negociación, una bilateral y otra multilateral.

La vía bilateral se fundamenta en el Reglamento 847 del Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004e): cada estado miembro negocia sus respectivos acuerdos bilaterales con terceros países. En 2009, se habían negociado un total de 142 acuerdos bilaterales con 60 países ajenos a la UE²⁸. Mediante la vía multilateral, la Comisión negocia la modificación de tales disposiciones en todos los acuerdos que los países miembros mantienen con un tercero²⁹. De esta manera, se modifican hasta 27 acuerdos bilaterales por medio de un solo acuerdo multilateral. En 2009, se habían negociado 699 acuerdos con 42 países ajenos a la UE.

REFERENCIAS

AEA (2008), *Open Skies: the EU-US Air Transport Agreement*, en <http://files.aea.be>.

Bailey, Graham, y Kaplan (1985), *Deregulating the Airlines*, The MIT Press Series on the Regulation of Economic Activity, nº 10, Cambridge, Ma.

Bartlik (2007), *The Impact of EU Law on the Regulation of International Air Transportation*, Ashgate, Aldersot.

Button (2000), *Transport Policy in the EU*, en J. B. Polak and A. Heertje (Ed.): *Analytical Transport Economics: an International Perspective*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 270-296.

Button (2004), *Wings Across Europe: Towards an Efficient European Air Transport System*, Ashgate, Aldershot.

Button, Haynes y Stough (1998), *Flying into the Future: Air Transport Policy in the EU*, Edward Elgar, Cheltenham.

Cáceres (2009), *La Política Económica de la UE en Materia de Aviación Comercial*, Actas del XXV Encuentro Internacional ARETHUSE, Málaga.

²⁸ La cifra de acuerdos bilaterales que han sido modificados, así como los países con los que se ha negociado tanto por la vía bilateral como por la vía multilateral, figuran en http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/doc/status_table.pdf

²⁹ Esta decisión aparece publicada en European Commission (2005).

Cáceres (2010), *La Política Económica de la UE en Materia de Aviación Comercial*, Actas del IV Congreso Internacional de Transporte, Castellón de la Plana.

Comisión Europea (2002), *Libro Blanco — La Política Europea de Transportes de Cara al 2010: la Hora de la Verdad*, OPOCE, Luxemburgo.

Comisión Europea (2008a), *Comunicación de la Comisión: Un Espacio Aéreo Común con los Países Vecinos para 2010: Informe de Situación*, COM 0596 final.

Comisión Europea (2008b), *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, de 25 de junio, Cielo Único Europeo II: Hacia una Aviación más Sostenible y más Funcional*, COM 389 final.

Consejo de la UE (1987a), *Reglamento 3975/87, de 14 de diciembre, por el que se Establecen las Normas de Desarrollo de las Reglas de Competencia para Empresas del Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 374, pp. 1-8.

Consejo de la UE (1987b), *Reglamento 3976/87, de 14 de diciembre, relativo a la Aplicación del Apartado 3 del Art. 85 del Tratado a Determinadas Categorías de Acuerdos y Prácticas Concertadas en el Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 374, pp. 9-11.

Consejo de la UE (1987c), *Orden 87/601/CEE, de 14 de diciembre, sobre Tarifas para el Transporte Aéreo Regular entre Estados Miembros*, DOCE, L 374, pp. 12-18.

Consejo de la UE (1987d), *Resolución 87/602/CEE, de 14 de diciembre, relativa a la Distribución de la Capacidad de Pasajeros entre Compañías Aéreas en Servicios Aéreos Regulares entre Estados Miembros y al Acceso de las Compañías Aéreas a las Rutas de Servicios Aéreos Regulares entre Estados Miembros*, DOCE, L 374, pp. 19-25.

Consejo de la UE (1989a), *Reglamento 2299/89, de 24 de julio, por el que se Establece un Código de Conducta para los Sistemas Informáticos de Reservas*, DOCE, L 220, pp. 1-7.

Consejo de la UE (1989b), *Reglamento 4064/89, de 21 de diciembre, sobre el Control de las Operaciones de Concentración entre Empresas*, DOCE, L 395, pp. 1-12.

Consejo de la UE (1990a), *Reglamento 2342/90, de 24 de julio, sobre las Tarifas de los Servicios Aéreos Regulares*, DOCE, L 217, pp. 1-7.

Consejo de la UE (1990b), *Reglamento 2343/90, de 24 de julio, relativo al Acceso de las Compañías Aéreas a las Rutas de Servicios Aéreos Regulares Intracomunitarios y a la Distribución de la Capacidad de Pasajeros entre Compañías Aéreas en Servicios Aéreos Regulares entre Estados Miembros*, DOCE, L 217, pp. 8-14.

Consejo de la UE (1990c), *Reglamento 2344/90, de 24 de julio, por el que se Modifica el Reglamento 3976/87 relativo a la Aplicación del Apartado 3 del Art. 85 del Tratado a determinadas Categorías de Acuerdos y Prácticas Concertadas en el Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 217, p. 15.

Consejo de la UE (1991), *Reglamento 1284/91, de 14 de mayo que Modifica el Reglamento 3975/87 por el que se Establecen las Normas de Desarrollo de las Reglas de Competencia para Empresas del Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 122, pp. 2-3.

Consejo de la UE (1992a), *Reglamento 2407/92, de 23 de julio, sobre la Concesión de Licencias a las Compañías Aéreas*, DOCE, L 240, pp. 1-7.

Consejo de la UE (1992b), *Reglamento 2408/92, de 23 de julio, Acceso de las Compañías Aéreas de la Comunidad a las Rutas Aéreas Intracomunitarias*, DOCE, L 240, pp. 8-14.

Consejo de la UE (1992c), *Reglamento 2409/92, de 23 de julio, sobre Tarifas y Fletes de los Servicios Aéreos*, DOCE, L 240, pp. 15-17.

Consejo de la UE (1992d), *Reglamento 2410/92, de 23 de julio, que Modifica el Reglamento 3975/87 por el que se Establecen las Normas de Desarrollo de las Reglas de Competencia para Empresas del Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 240, p. 18.

Consejo de la UE (1992e), *Reglamento 2411/92, de 23 de julio, por el que se Modifica el Reglamento 3976/87 relativo a la Aplicación del Apartado 3 del Art. 85 del Tratado a determinadas Categorías de Acuerdos y Prácticas Concertadas en el Sector del Transporte Aéreo*, DOCE, L 240, pp. 19-20.

Consejo de la UE (1993a), *Reglamento 95/93, de 18 de enero, Normas Comunes para la Asignación de Franjas Horarias en los Aeropuertos Comunitarios*, DOCE, L 14, pp. 1-6.

Consejo de la UE (1993b), *Reglamento 3089/93, de 29 de octubre, que Modifica el Reglamento 2299/89 por el que se Establece un Código de Conducta para los Sistemas Informáticos de Reservas*, DOCE, L 278, pp. 1-9.

Consejo de la UE (1997), *Reglamento 1310/97, de 30 de junio, por el que se Modifica el Reglamento 4064/89, sobre el Control de las Operaciones de Concentración entre Empresas*, DOCE, L 180, pp. 1-6.

Consejo de la UE (1999), *Reglamento 323/99, de 8 de febrero, por el que se Modifica el Reglamento 2299/89 relativo a un Código de Conducta para los Sistemas Informáticos de Reservas*, DOCE, L 40, pp. 1-8.

Consejo de la UE (2007), *Decisión 339 del Consejo y los Gobiernos de los Estados Miembros, reunidos en el seno del Consejo, de 25 de abril, relativa a la Firma y la Aplicación Provisional del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la Comunidad y sus Estados Miembros, por una parte, y los EE UU de América, por otra*, DOUE, L 134, pp. 1-41.

Council of the EU (2003), *Decision 11311/03 AVIATION 137 RELEX 281 USA 70 of 10 July, on Authorizing the Commission to Open Negotiations with the United States in the Field of Air Transport*, en http://www.consilium.europa.eu/cms3_fo/index.asp.

Council of the EU (2007), *Council Conclusions at 2791st Transport, Telecommunications and Energy Council (Transport)*, en http://es.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm.

Cour de Justice de la UE (1974), *Arrêt du 4 avril dans le Affaire 167/73, Commission des Communautés Européennes contre République Française*, Recueil de Jurisprudence, vol. I, pp. 359-382.

Cour de Justice de la UE (1986), *Arrêt du 30 avril dans les Affaires Jointes 209 à 213/84, Ministère Public contre Lucas Asjes et autres, Andrew Gray et autres, Andrew Gray et autres, Jacques Maillot et autres, et Léo Ludwig et autres*, Recueil de Jurisprudence, vol. I, pp. 1425-1473.

Doganis (1991), *Flying off Course: the Economics of International Airlines*, Harper Collins, London. 2ª edición.

Doganis (2001), *The Airline Business in the 21st Century*, Routledge, London.

European Commission (2005), *Decision on Approving the Standard Clauses for Inclusion in Bilateral Air Service Agreements between Member States and Third Countries Jointly Laid Down by the Commission and the Member States*, C 943.

European Commission (2007), *Information Note: Air Transport Agreement between the EU and the United States*, en http://ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm.

European Commission (2008), *EU-US Open Skies: A New Era in Transatlantic Aviation. History of a Historical Agreement*, en http://ec.europa.eu/transport/air_portal/.

Groenewege (1999), *Compendium of International Civil Aviation*, International Air Transport Association (IATA), Montreal. 2ª Edición.

Jorge y Betancor (1999), *El Transporte Aéreo en Europa: Balance de las Tendencias en el Sector tras la Liberalización*, Papeles de Economía Española, 82, pp. 225-237.

Marín (1994), *Liberalización y Competencia en los Mercados Aéreos Europeos*, Economistas, 60, pp. 412-416.

Marín (1995), *La Desregulación del Transporte Aéreo en Europa y sus Efectos sobre la Estructura de Mercado*, Economistas, 63. Reimpreso en J. C. Jiménez (Ed.): *Regulación y Competencia en la Economía Española*, Civitas, Madrid, pp. 123-145.

Meyer, Oster, Morgan, Berman, y Strassmann (1981), *Airline Deregulation: the Early Experience*, Auburn House, Boston.

Morrel (1998), *Air Transport Liberalization in Europe: the Progress so Far*, Journal of Air Transportation World Wide, 3 (1), pp. 42-60.

Nieto Solís (2001), *La UE: una Nueva Etapa en la Integración Económica de Europa*, Pirámide, Madrid.

O'Connor (1995), *An Introduction to Airline Economics*, Praeger, Westport. 5ª edición.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2002), *Reglamento 894/2002, de 27 de mayo, por el que se modifica el Reg. 95/93 del Consejo relativo a las Normas Comunes para la Asignación de Franjas Horarias en los Aeropuertos Comunitarios*, DOCE, L 142, p. 3.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004a), *Reglamento 549/2004, de 10 de marzo, por el que se Fija el Marco para la Creación del Cielo Único Europeo (Reglamento Marco) - Declaración de los Estados Miembros sobre Aspectos Militares Relacionados con el Cielo Único Europeo*, DOUE, L 96, pp. 1-9.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004b), *Reglamento 550/2004, de 10 de marzo, Relativo a la Prestación de Servicios de Navegación Aérea en el Cielo Único Europeo (Reglamento de Prestación de Servicios)*, DOUE, L 96, pp. 10-19.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004c), *Reglamento 551/2004, de 10 de marzo, Relativo a la Organización y Utilización del Espacio Aéreo en el Cielo Único Europeo (Reglamento del Espacio Aéreo)*, DOUE, L 96, pp. 20-25.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004d), *Reglamento 552/2004, de 10 de marzo, Relativo a la Interoperabilidad de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo (Reglamento de Interoperabilidad)*, DOUE, L 96, pp. 26-42.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2004e), *Reglamento 847/2004, de 29 de abril, sobre la Negociación y Aplicación de Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo entre Estados Miembros y Terceros Países*, DOUE, L 195, pp. 3-6.

Parlamento Europeo y Consejo de la UE (2008), *Reglamento 1008/2008, de 24 de septiembre sobre Normas Comunes para la Explotación de Servicios Aéreos en la Comunidad*, DOUE, L 293, pp. 3-20.

Pérez Marante (1992), *Análisis Económico de los Servicios de Transporte Aéreo en España*, Tesis Doctoral, Universidad de La Laguna.

Rhoades (2003), *Evolution of International Aviation: Phoenix Rising*, Ashgate, Aldershot.

Sinha (2001), *Deregulation and Liberalisation of the Airline Industry*, Ashgate, Aldershot.

Stubbs, Tyson y Dalvi (1984), *Transport Economics*, George Allen & Unwin, London, Studies in Economics nº 15.

Tribunal de Justicia de la UE (1989), «Sentencia de 11 de abril en el Asunto 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebuero GmbH contra Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.», *Recopilación de Jurisprudencia*, parte I, pp. 803-856.

Tribunal de Justicia de la UE (2002), *Sentencias de 5 de noviembre en los Asuntos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, y C-476/98; Comisión de las Comunidades Europeas contra Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Reino de Dinamarca; Reino de Suecia; República de Finlandia; Reino de Bélgica; Gran Ducado de Luxemburgo; República de Austria; y República Federal de Alemania*, *Recopilación de Jurisprudencia*, parte I, pp. 9427-9918.