
LA AVIACIÓN: AVANCES, CONCEPTOS Y COMPETENCIAS

El Diccionario de la Lengua Española define la voz *Aviación* como “locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire”. Su precursora, la palabra *avión* (del francés *avion*), la empleó por primera vez el ingeniero francés Clément Ader para designar un artefacto no motorizado con el que consiguió elevarse, allá por el año 1890, unos pocos centímetros por encima del suelo en un recorrido de apenas 50 metros. En el verano del año siguiente, el ingeniero alemán Otto Lilienthal empezó a experimentar con aviones sin motor (*planeadores*) con los que, tras realizar en los seis años siguientes unos 2.500 vuelos, puede decirse que se convirtió en el primer hombre que llegó a volar, de forma repetida y satisfactoria, en una máquina más pesada que el aire.

Dados los avances conseguidos desde los mencionados años precursores del vuelo, con el acopio de un conjunto enorme de conocimientos producto de la observación, el razonamiento, la investigación y la experimentación, puede definirse más técnicamente la aviación como ciencia que se ocupa de la navegación aérea por medio de las aeronaves más pesadas que el aire (*aerodinos*), en tanto que el término *Aerostación* se reserva para la ciencia que trata de las aeronaves más ligeras que el aire (*aerostatos*).

A los conceptos ya mencionados

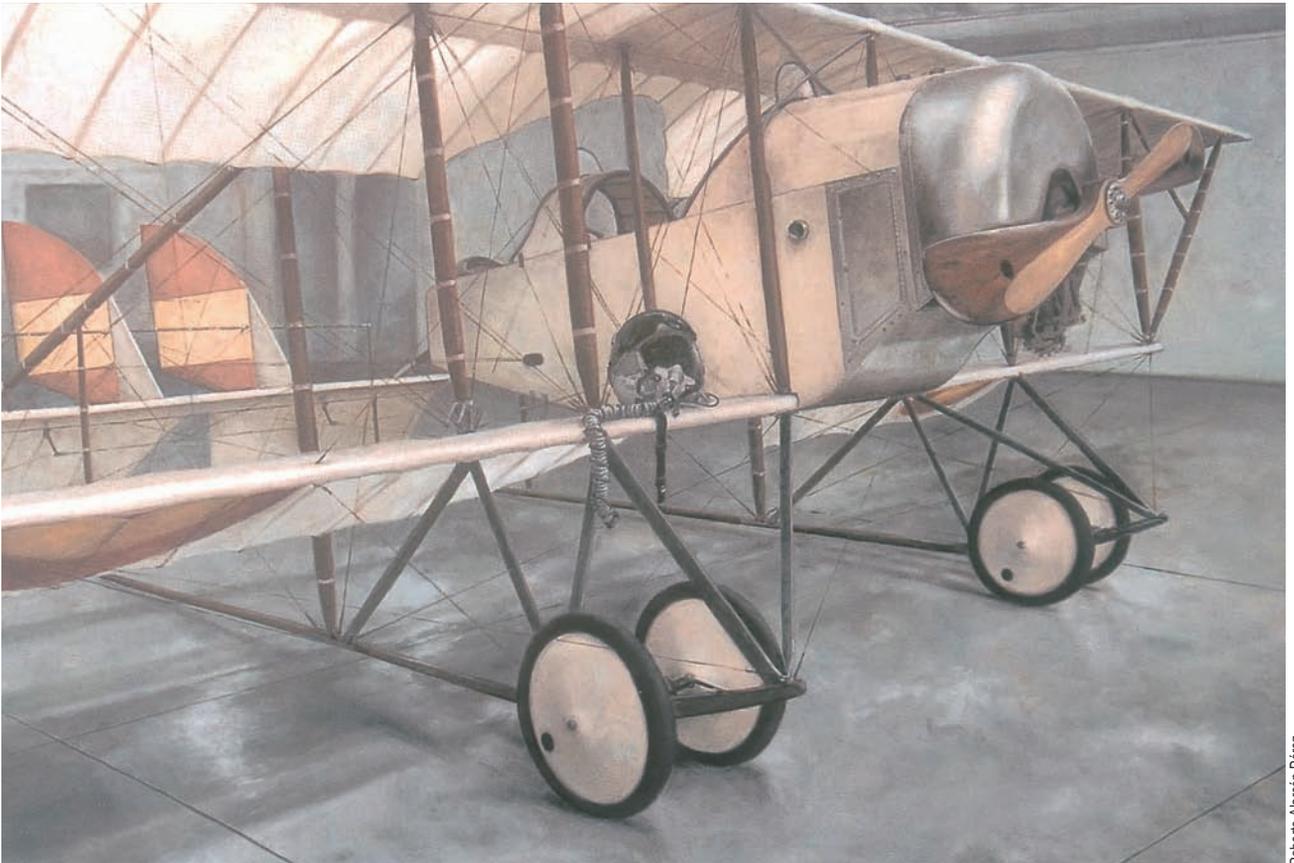
(*avión, planeador, aerodino, aerostato, aerostación, navegación aérea*), se han ido uniendo a lo largo de los años otros muchos estrechamente relacionados con la Aviación (*aeronave, aeronáutica, espacio aéreo, transporte aéreo, aeropuerto, etc.*) todos los cuales se irán analizando a lo largo de este trabajo, al tiempo que se examinarán los aspectos legales a que se ven sometidos al amparo de la Ley de Seguridad Aérea, así como las competencias con respecto a los mismos de las distintas Administraciones Públicas Españolas (Estatad, Autónoma y Municipal o Local).

Con la globalización actual de la economía y la liberalización del transporte aéreo, se viene observando últimamente un proceso de apertura hacia la participación del sector privado en el transporte aéreo, bien sea en la propiedad de las infraestructuras aeroportuarias, bien sea, y esto de forma más frecuente, en su gestión. Concretamente en España, el incremento anual del tráfico de pasajeros, del orden del 5,50 por ciento, ha sido la principal causa de la aparición de iniciativas cada vez más numerosas, para la creación de aeropuertos promovidos por particulares, entidades locales o autonómicas, con características claramente diferenciadas de los *aeropuertos de interés general*. Esta es la razón por la que en este trabajo se analizarán con más detalle las competencias relativas a tales infraestructuras.



Francisco Morales Vargas

General
Ingeniero Aeronáutico



Roberto Alarcón Pérez

EVOLUCIÓN DE LA AVIACIÓN Y SU ESPECIALIZACIÓN

Volar por los aires si no es consustancial con el ser humano casi lo es. Quizás por ello, la Aviación es hoy en día una innegable realidad que ha contribuido poderosamente al progreso incesante de la Humanidad. El 17 de diciembre de 1903, en las playas de Kitty Hawk, Carolina del Norte (Estados Unidos), dos fabricantes de bicicletas, los entonces poco conocidos hermanos Wright, hicieron posible por primera vez en la Historia un vuelo tripulado, propulsado y controlado, de apenas 12 segundos de duración, con un insólito artefacto de madera y tela denominado "Flyer I". Wilbur y Orville Wright continuaron perfeccionando su invento, de forma que con el Flyer II, de 1904, comenzaron a usar el despegue catapultado y lograron el primer circuito cerrado en vuelo, y con el Flyer III de 1905 culminaron su desarrollo realizando un vuelo de 38 kilómetros, siendo este último artefacto calificado como el primer aeroplano con motor práctico del mundo. Había nacido la Aviación.

Desde entonces, posiblemente con la excepción de internet, ningún otro invento ha crecido de una manera tan rápida ni influido tan profundamente en las relaciones socioeconómicas entre los distintos pueblos del planeta.

Tradicionalmente la Aviación se ha desdoblado en un componente civil y otro militar. La Aviación Civil, obviamente, se ocupa del funcionamiento de las aeronaves civiles, debiendo distinguirse entre la Comercial (con sus dos facetas, Regular y No Regular) y la General. La Aviación Comercial es aquella en la que las aeronaves son empleadas en operaciones de transporte de pasajeros, carga o correo, por remuneración o por arrendamiento. Al respecto hay que señalar que el primer servicio de transporte aéreo de pasajeros de la historia de la Aeronáutica se remonta a los años 1910-1914, y fue llevado a cabo por cinco dirigibles Zeppelin, en Alemania, disfrutando de dicho servicio, con el tiempo y sin problema importante alguno, más de 35.000 pasajeros. Deberían transcurrir algunos años hasta la instauración de la Aviación Comercial propiamente dicha, correspondiendo tal honor a la compañía británica Aircraft Travel Ltd. la cual, el 25 de agosto de 1919, con un De Havilland DH.16, transportó cuatro pasajeros desde Londres-Hounslow hasta París-Le Bourget. El primer servicio regular diario de pasajeros (que también llevaba correo) fue la línea Berlín-Lepzig-Weimar de la compañía alemana Deutsche Luftreederei, iniciada en febrero de 1919 con aparatos procedentes de la Primera Guerra Mundial.

De la Aviación General cabe decir que es un concepto aeronáutico que ha sido generado por un

proceso negativo de eliminación. Es decir, que definidas las Aviaciones Comercial y Militar por sus características específicas, la Aviación General es la que incluye el resto de la Aviación, abarcando todas las operaciones de la Aviación Civil que no sean servicios regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento. Esta Aviación General, el hermano pequeño de la gran familia aeronáutica, se abrió paso paulatinamente desde las primeras manifestaciones rudimentarias del vuelo hasta llegar al extenso dominio de aplicaciones que hoy abarca en los campos de los ensayos y la experimentación, la enseñanza, el deporte, los negocios, la lucha contra las plagas y los incendios forestales, la observación y vigilancia, la prevención y el auxilio en las emergencias y catástrofes, y en tantos otros servicios donde da testimonio diario de su gran utilidad. De este modo, podemos considerar las modalidades de Aviación General conocidas como Aviación Privada y Deportiva (aerostación, vuelo libre, paracaidismo, aeromodelismo), Aviación de Instrucción, Aviación para trabajos aéreos; Aviación corporativa, ejecutiva o de negocios, Aviación al servicio del Estado, etc.

AERONÁUTICA Y NAVEGACIÓN AÉREA

Puede definirse la Aeronáutica como "ciencia que se ocupa del diseño, construcción y manejo de las aeronaves como agentes o protagonistas de la navegación aérea", en tanto que se considera la Navegación Aérea como "el proceso de conducir una aeronave en vuelo desde un origen conocido hasta un destino también conocido, siguiendo una trayectoria definida por posiciones igualmente conocidas". Hay quien considera la Navegación Aérea como arte y ciencia a la vez, pues al tiempo que su práctica la convirtió en arte, las técnicas actuales le han dado la categoría de ciencia.

COMPETENCIAS ESTATALES, AUTONÓMICAS Y LOCALES EN ASUNTOS AERONÁUTICOS

El artículo 148 de la Carta Magna, relativo a las competencias de las Comunidades Autónomas, señala que éstas podrán asumir competencias, entre otras, en las materias relativas a los puertos de refugio, los puertos y *aeropuertos deportivos* y, en general, *los aeropuertos que no desarrollen actividades comerciales*.

El artículo 149, relativo a las competencias exclusivas del Estado, en su Capítulo III, Título VIII, señala que aquel las tiene sobre la marina mercante y el abanderamiento de buques; la iluminación de costas y señales marítimas; los puertos de interés general; los *aeropuertos de interés general*; el control del espacio, *tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves*.

En virtud de lo expuesto en el párrafo anterior, la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, en su Título I, relativo a la organización institucional de esta Comunidad, señala en su artículo 26 que la Comunidad, en los términos establecidos en el presente Estatuto, tiene competencia exclusiva, entre otras, en las siguientes materias: instalaciones de navegación y deporte en aguas continentales, *aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los aeropuertos que no desarrollen actividades comerciales*. Asimismo, dos artículos después se señala que corresponde a la Comunidad la ejecución de la legislación del Estado en los *aeropuertos y helipuertos con calificación de interés general* cuya gestión directa no se reserve el Estado.

Más aún, la Ley 22/2006, de 4 de julio, Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, reconoce la especificidad de la ciudad como capital de España, crea un órgano de coordinación política entre el Gobierno, la Comunidad y el Ayuntamiento y da presencia al Consistorio en infraestructuras estatales como los aeropuertos. Su Título III aborda la regulación general de las distintas formas de atribución de las competencias a la ciudad, diferenciando entre competencias propias, delegadas y las atribuidas mediante la técnica de la encomienda de gestión. Además, se determinan las competencias de titularidad estatal que se asigna a la ciudad a través de esta Ley. Así, en materia de infraestructuras se reconoce la participación del Ayuntamiento de Madrid en aquellas cuya titularidad corresponda a la Administración General del Estado y estén ubicadas en su término municipal; pero no concreta ni las infraestructuras en cuya gestión participará ni el porcentaje de su representación en los órganos de dirección.

CONCEPTOS AERONÁUTICOS Y LA LEY DE SEGURIDAD AÉREA

Aeronaves. El término aeronave, de un sentido muy amplio, puede definirse como "cualquier vehículo usado para navegar a través del aire en el que es capaz de sustentarse". La sustentación puede producirse por el efecto del empuje aerostático





David Casals Moreno

dad de la misma o que la utiliza a título de arrendatario o de poseedor legítimo.

En lo que respecta a lo legislado en nuestro país sobre aeronaves, la Ley de Seguridad Aérea (LSA) 21/2003, de 7 de julio, en su artículo 2 (ámbito de aplicación), señala que se regirán por las normas en ella contenidas las aeronaves, productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles; los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea civiles, sin perjuicio de las competencias que sobre estos sistemas aeroportuarios correspondan a las comunidades autónomas; los servicios y actividades relacionadas con la aviación civil y el personal y organizaciones civiles que intervengan en su ejecución y explotación. La aplicación de esta ley a las aeronaves de Estado no militares, como las de aduanas, policía o, en general, las destinadas a servicios públicos no comerciales, a su personal y a las organizaciones responsables de su utilización, deberá respetar las particularidades relativas a la operación de dichas aeronaves.

La LSA, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa europea existente al respecto, se aplicará en todo el territorio español, en sus aguas jurisdiccionales, en el espacio aéreo suprayacente y en el espacio aéreo sobre el que el Estado español ejerza jurisdicción de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales en vigor.

Las aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones adscritas a la Defensa Nacional, así como su personal, están excluidos del ámbito de aplicación de la LSA y quedarán sujetos a su legislación específica.

Espacio aéreo. Desde el punto de vista aeronáutico, puede considerarse el espacio aéreo como la "parte de la atmósfera

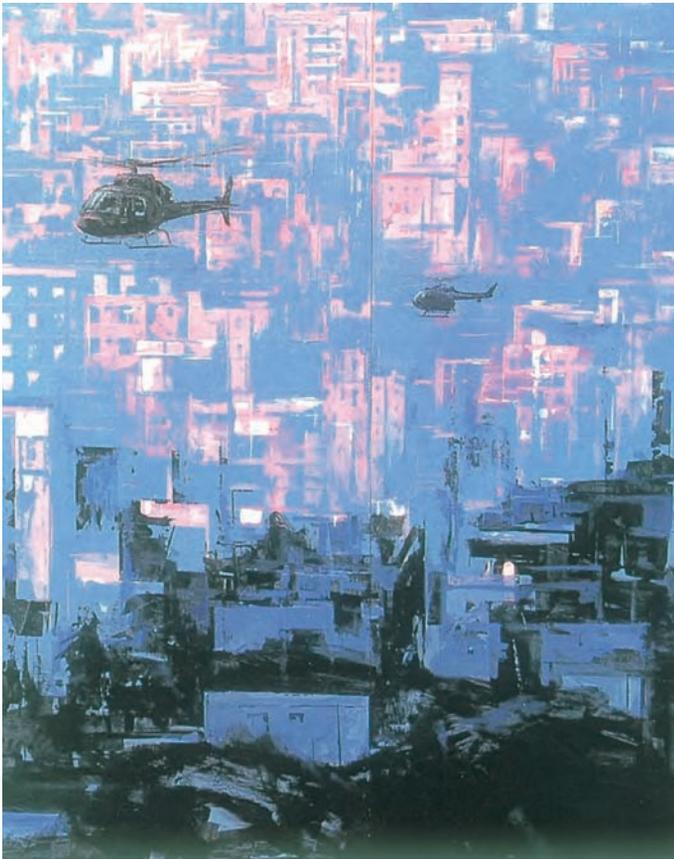
sobre el vehículo en el seno del aire, en virtud del principio de Arquímedes, dando así origen a los *aerostatos* o aeronaves más ligeras que el aire (globos y dirigibles); o por el efecto dinámico producido por las fuerzas de reacción aerodinámicas generadas por sí mismo durante el vuelo y ejercidas sobre superficies sustentadoras del vehículo, dando ahora lugar a los aerodinos o aeronaves más pesadas que el aire (de alas fijas, caso de los aviones o aeroplanos, y de alas giratorias, caso de los helicópteros y autogiros).

La Autoridad Nacional de Aviación de cada país asigna un código de letras y números específicos a cada aeronave (*certificado de matrícula*) al efecto de oficializar su uso e identificar su nacionalidad y la persona, natural o jurídica, que ostenta la prope-

terrestre en cuyo seno desarrollan su vuelo las aeronaves", en especial la gran mayoría de las aeronaves que realizan vuelos comerciales, considerándose a efectos prácticos como la franja del espacio exterior comprendida entre el nivel del suelo y el situado a sesenta mil pies de altura, abarcando, de esta manera, la totalidad de la troposfera y una parte de la estratosfera.

Tránsito aéreo, tráfico aéreo y circulación aérea.

El tránsito aéreo es el "movimiento de todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo", entendiéndose por área de maniobras la parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, con la exclusión de las plataformas.



Narcís Sala Gascons

Tráfico aéreo es, en el transporte aéreo, el "transporte de pasajeros, carga y correo".

Por último, en lo que respecta a la Circulación aérea, son muchos los textos sobre aviación que lo usan indistintamente como tránsito aéreo o tráfico aéreo, al definirlo como el "tráfico de las aeronaves en vuelo o de las que operan en el área de maniobras de los aeródromos o bases aéreas".

La LSA señala en su artículo 4 que el control del espacio aéreo y de la circulación aérea general corresponderá a los Ministerios de Defensa y de Fomento en los términos que se establecen en dicho artículo. Al Ministerio de Fomento le corresponde el control de la *circulación aérea general* en tiempos de paz, salvo en los supuestos previstos en su apartado 4, en tanto que al Ministerio de Defensa, como responsable principal de la defensa aérea de España, le corresponden la vigilancia, el control y la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional, y el control de la circulación aérea en los supuestos contemplados en el citado apartado 4. Este apartado dice textualmente:

"El Ministerio de Defensa ejercerá siempre el control de la circulación aérea operativa y, en tiempos de conflicto armado, el control de la circulación aérea general. También ejercerá el control de la circulación aérea general en los siguientes casos:

—Cuando el presidente del Gobierno decida que

esta competencia sea ejercida por el Ministerio de Defensa, por concurrir circunstancias extraordinarias que así lo aconsejen.

—Cuando se den situaciones de emergencia declaradas por el Ministerio de Defensa".

Transporte aéreo. Desde el punto de vista jurídico, el transporte aéreo puede entenderse como "sucesión de actos que tienden al traslado de una persona o cosa por vía aérea utilizando una aeronave". Sin embargo, ateniéndonos al aspecto contractual, podría definirse el transporte aéreo como "procedimiento mediante el cual una persona, denominada transportista, conviene con otra, que podemos denominar usuario, el traslado desde un lugar a otro, en una aeronave y por vía aérea, de una determinada persona o cosa, mediante remuneración y con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes".

La LSA, en su artículo 9, punto f., señala que corresponde al Ministerio de Fomento la ordenación del sistema de transporte aéreo.

Servicio meteorológico. El Vocabulario de Aviación Civil Internacional define a los Servicios meteorológicos como "instalaciones y servicios que proporcionan pronósticos, exposiciones verbales y observaciones meteorológicas a la Aviación, así como información SIGMET, emisiones VOLMET y otros datos meteorológicos ofrecidos por los Estados para fines aeronáuticos". Por *información meteorológica* se entiende un informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas; por *información SIGMET*, la expedida por una oficina de vigilancia meteorológica relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en rutas especificadas, que pueden afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves; y por *información VOLMET*, la información meteorológica para aeronaves en vuelo.

La LSA, en su artículo 7, dispone que corresponde al Ministerio de Medio Ambiente el ejercicio de las competencias del Estado en materia de servicio meteorológico y, en consecuencia, de las siguientes funciones: a) el ejercicio de la autoridad meteorológica aeronáutica en el territorio nacional, a través de la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología; b) la prestación de los servicios meteorológicos de observación, vigilancia y predicción necesarios para contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo; y c) la provisión a los usuarios aeronáuticos de la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus funciones.

Infraestructuras aéreas. Pueden definirse las infraestructuras aéreas como "conjunto de medios técnicos ligados a la superficie terrestre en ayuda o apoyo de las operaciones aéreas de las aeronaves", comprendiendo tanto las infraestructuras aeroportuarias (aeródromos, aeropuertos y helipuertos,

y sus instalaciones) como aquellas otras infraestructuras compuestas por las instalaciones luminosas y radioeléctricas que facilitan el movimiento de las aeronaves en tierra, y las que hacen posible la navegación aérea, la orientación de las aeronaves en vuelo y la determinación de su posición en cada momento.

En lo que atañe a las **infraestructuras aeroportuarias**, los términos *campo de aviación* o *de vuelo*, *aeródromo*, *aeropuerto* y *helipuerto* tienen en común el hecho de ser zonas de terreno o de agua o, tal vez, áreas de unas determinadas estructuras donde las aeronaves, de unas u otras características, realizan operaciones de despegue y aterrizaje. Sin embargo, si se habla propiamente de campo de aviación, por lo general se hace referencia a un "lugar sin mucha infraestructura, una simple explanada de tierra en la que las aeronaves aterrizan aproadas al viento y en donde, como mucho, puede encontrarse una manga de viento y, tal vez, un hangar rudimentario".

El término *helipuerto* designa un lugar para el aterrizaje y el despegue de helicópteros, pudiendo definirlo como "área situada al nivel del suelo o elevada sobre una estructura, que se destina, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de los helicópteros".

Por *aeródromo* se entiende "área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada, total o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento de aeronaves".

LOS AEROPUERTOS. CATEGORÍAS Y TENDENCIAS

Un *aeropuerto* puede considerarse un "aeródromo que dispone de pistas pavimentadas (generalmente de asfalto u hormigón), edificios terminales e instalaciones fijas, dedicado básicamente al tráfico civil de pasajeros, carga y correspondencia, y que necesita, para cumplir adecuadamente sus funciones, estar ubicado cerca de la ciudad y grupos de población a los que sirve, así como el de disponer de buenos enlaces de transporte por carretera y tren con dichos núcleos de población".

Los términos *aeródromo* y *aeropuerto* suelen usarse de modo indistinto. En realidad un aeródromo podría ser la parte no comercial de un aeropuerto, aquella donde se encuentran los hangares, talleres de reparación, etc. Podría decirse también que un

aeródromo es solo un aeropuerto pequeño, cuya pista de aterrizaje puede llegar a ser de gravilla o de pasto, siempre más bien corta, en tanto que un aeropuerto, especialmente si es internacional, contará con varias pistas pavimentadas y de uno a varios kilómetros de longitud, según categorías.

En el mundo, los tipos o categorías de aeropuertos son muy diversos, las competencias sobre los mismos de variada índole (de las administraciones centrales, regionales o locales, de forma exclusiva o compartida, de titularidad privada única o mixta, etc.) y, en lo que respecta al modelo de gestión, un planteamiento similar. Más concretamente, en Europa el modelo más habitual es el llevado a cabo por una entidad, de titularidad pública o mixta, que gestiona cada aeropuerto de forma individual y separada de los demás aeropuertos, siendo, en



Gregorio Izquierdo Mejías

cualquier caso, los gobiernos regionales o locales los que tienen la titularidad, parcial o total, de la mayoría de los aeropuertos. En todo caso, y como ya quedó dicho en la Introducción, con la globalización de la economía y la liberalización del transporte aéreo, se viene observando en el viejo Continente un proceso de apertura hacia la participación del sector privado en el transporte aéreo, bien sea en la propiedad de las infraestructuras, bien sea, y esto de forma más frecuente, en su gestión.

En general, los aeropuertos obtienen sus ingresos a través de dos vías: por las actividades comerciales que se desarrollan en ellos (aparcamientos de

automóviles, comercios minoristas, bares, restaurantes...) y los provenientes de las tasas aeronáuticas, tanto por el uso del campo de vuelo, principalmente pistas de aterrizaje y despegue, como por el uso de las instalaciones situadas en las terminales.

En lo que atañe a los tipos más usuales de aeropuertos, podemos distinguir los públicos (aquellos cuya titularidad corresponde exclusivamente al Estado), de los privados (aquellos cuya titularidad recae sobre una entidad privada siendo utilizados generalmente por usuarios de aviones pequeños, aeroclubs, etc.).

Aeropuerto público. Aeropuerto cuya titularidad corresponde exclusivamente al Estado.

Aeropuerto de interés general. El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles cita textualmente:

"Artículo primero.- Serán calificados como aeropuertos de interés general por la Subsecretaría de Aviación Civil, previos los acuerdos e informes previstos en el Real Decreto-Ley doce mil novecientos setenta y ocho, de veinte y siete de abril:

Uno. Los que reúnen las condiciones para servir tráfico internacional.

Dos. Aquellos que, por su situación, características o su capacidad de generar tráfico, puedan incidir en la ordenación del transporte o del espacio aéreo, o en el control del mismo.

Tres. Los que sean aptos para ser designados como aeropuertos alternativos de los anteriores.

Cuatro. Los que tengan interés para la Defensa nacional.

Artículo segundo.- En todo recinto aeroportuario se distinguen:

Uno. Los servicios aeronáuticos que, integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y formando parte de esta infraestructura, sirven para el control del espacio aéreo y que dependen directamente de la Subsecretaría de Aviación Civil, de acuerdo con el Real Decreto-Ley doce mil novecientos setenta y ocho, de veinte y siete de abril.

Dos. Los servicios aeronáuticos que sirven para instrumentar la ordenación del tránsito y la ordenación del transporte aéreo, que dependen asimismo directamente de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Tres. Todos los demás servicios aeroportuarios estatales, como los aduaneros, de policía, correos, de seguridad exterior e interior y cualesquiera otros que, por su naturaleza y función, están encomendados a autoridad pública no aeronáutica.

Cuatro. Aquellos otros servicios que, no siendo estrictamente aeronáuticos, puedan tener incidencia en ellos y que, por el volumen del tráfico del aeropuerto de que se trate, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento.

Cinco. Las actividades no comprendidas en los números anteriores que se realicen en el recinto aeroportuario y que tengan trascendencia para la explotación económica del aeropuerto.

Artículo tercero. Los servicios enumerados en los puntos uno, dos y tres del artículo anterior se prestarán, en todo caso, directamente por la Administración del Estado.

El Estado puede reservarse la gestión directa de los aeropuertos de interés general. La gestión será necesariamente directa del Estado en aquellos aeropuertos calificados de interés general en virtud de lo dispuesto en el número cuatro del artículo primero del presente Real Decreto.

La gestión directa de un aeropuerto supone necesariamente la prestación por la Administración del Estado, además de los servicios a que se hace referencia en el párrafo primero de este artículo, de aquellos otros comprendidos en el punto cuatro del artículo anterior."

Aeropuerto privado. Aeropuerto de titularidad correspondiente a una entidad privada y que, por lo general, es utilizado por usuarios de aviones pequeños, por aeroclubs, etc.

Aeropuerto comercial es el que normalmente ofrece servicios programados para pasajeros, tiene un tráfico anual mínimo de 2.500 pasajeros y está controlado por una entidad pública, al mismo tiempo que la propiedad de los terrenos es también pública.

Aeropuerto regional es el situado en las cercanías de una ciudad de tamaño medio o pequeño y que es utilizado principalmente para servicios de líneas aéreas con vuelos a corta distancia.

Aeropuerto internacional es todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

En cuanto a las competencias sobre las infraestructuras aéreas, la Ley de Seguridad Aérea, en su artículo 9 sobre construcción y planificación de sistemas aeroportuarios, establece:

1) La construcción y modificación estructural o funcional de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles de competencia de la Administración General del Estado y de las instalaciones del sistema de navegación aérea, así como la puesta en funcionamiento y clausura de los mismos, requerirán autorización del Ministerio de Fomento, previo informe favorable del Ministerio de Defensa.

2) La construcción, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las Comunidades Autónomas y la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicio deberán ser informadas conjuntamente, con carácter previo, por los Ministerios de Fomento y de Defensa, a efectos de determinar la incidencia de los mismos en la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo, en el tránsito y el transporte

aéreos y en su afección a los aeropuertos de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas.

El informe previsto en el párrafo anterior tendrá carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales, y se emitirá, previa consulta al órgano colegiado previsto en el artículo 6, en el plazo de seis meses, transcurridos los cuales sin haberse evacuado, se entenderá que tiene carácter favorable.

Para la construcción, modificación y apertura al tráfico aéreo de los helipuertos de competencia de las Comunidades Autónomas, se requerirá únicamente el certificado de compatibilidad del espacio aéreo de la instalación proyectada emitido por la Dirección General de Aviación Civil previo informe vinculante del órgano colegiado al que se refiere el artículo 6.

El artículo 6, doblemente aludido, se refiere a la coordinación entre los Ministerios de Defensa y de Fomento, y dice textualmente: "Una Comisión Interministerial integrada por representantes de los Ministerios de Defensa y de Fomento asumirá la coordinación de las actuaciones que a ambos Ministerios, en el ámbito de sus respectivas competencias, corresponden en relación con la utilización del espacio aéreo y con el control de las servidumbres y zonas de seguridad del entorno de los aeropuertos civiles e informará preceptivamente de las decisiones que a uno u otro o a ambos Ministerios conjuntamente correspondan."

CONCLUSIONES

A la vista de lo expuesto, puede concluirse que actualmente, en España y en lo que respecta a las diferentes materias aeronáuticas, debe hacerse la siguiente distribución de competencias:

Exclusivas de la Administración General del Estado, todo lo relativo a:

- . Los aeropuertos y helipuertos de interés general.
- . El control del espacio aéreo.
- . El tránsito y el transporte aéreos.
- . El servicio meteorológico.
- . La matriculación de aeronaves.
- . La ordenación de las actividades y trabajos aéreos, así como de la aviación general y deportiva.
- . La verificación y control del cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad aérea en relación con el diseño, fabricación, mantenimiento, uso y operación de las aeronaves civiles y, e general, de los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles, así como de los aeropuertos, aeródromos, sistemas e instalaciones de navegación aérea.
- . La ordenación, dirección y ejecución de la inspección aeronáutica en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado.

Asumibles por las Comunidades Autónomas, las relativas a:

- la construcción y gestión de los aeropuertos, aeródromos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales. Entre ellos, los de la aviación ejecutiva, corporativa o de negocios, los deportivos, los de instrucción y los destinados a aeronaves para trabajos aéreos.

- La gestión de los aeropuertos y helipuertos de interés general cuya gestión directa no se reserva el Estado.

La comercialización de los aeropuertos es una tendencia general en el sector aeroportuario: cada vez más se gestionan los aeropuertos como entidades que desarrollan actividades de tipo empresarial, y no solamente como organizaciones que ofrecen un servicio público. También son hechos evidentes tanto el incremento de la cooperación pública-privada mediante modalidades diversas, como el aumento de la participación en la construcción y gestión de los aeropuertos de las Administraciones de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, por si solas o conjuntamente con instituciones particulares (casos de los aeropuertos de Ciudad Real, Castellón, Lérida). De este modo, la red de aeropuertos españoles dentro de pocos años es previsible esté compuesta por aeropuertos públicos y por aeropuertos de iniciativa privada; y dentro de la red pública, los aeropuertos podrán ser de titularidad de la Administración General del Estado o de las Administraciones Territoriales. Para llegar a esto, previamente habrán de definirse las formas de participación de las distintas administraciones e instituciones en la gestión de los aeropuertos públicos.

En definitiva, en un futuro ya iniciado, el panorama del sistema aéreo español corresponderá al de un espacio aéreo centralizado y controlado por el Estado (como sucede hoy en día), una red pública de aeropuertos de gestión y financiación centralizada, y otra que integrará un conjunto de aeropuertos con modelos diversos de gestión descentralizada, en la que será una realidad la presencia de corporaciones territoriales (Comunidades Autónomas y Ayuntamientos) y entidades privadas ■

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Vocabulario de Aviación Civil Internacional (OACI). Año 2001.
- 2.- La Aviación y el Espacio. Hechos y datos. Editorial Nuevos Horizontes. Año 1993.
- 3.- Enciclopedia de Aviación y Astronáutica. Editorial Garriga. Año 1972.
- 4.- Diccionario de términos aeronáuticos y aeroespaciales. F. Morales, P. Aguilera y J. Velasco. En Edición. Año 2009.
- 5.- Aeropuertos y globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio. G. Bel y X. Fageda. Año 2006.
- 6.- Constitución Española. Año 1978.
- 7.- Ley Orgánica 3/1983. Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid.
- 8.- Ley 22/2006, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.
- 9.- Ley de Seguridad Aérea 21/2003.
- 10.- Real Decreto 2858/1981. Calificación de aeropuertos civiles.