

La Aviación, desde sus mismos orígenes (allá por principios del siglo XX), **siempre ha precisado de una regulación legal**. En tal sentido, la necesidad de que los vuelos pudieran tener una extensión más allá del territorio nacional de donde partían, requirió la búsqueda de acuerdos entre Estados que así lo permitiera; acuerdos que, con el tiempo, ha venido fructificado, por ejemplo, en las denominadas libertades del aire, que, al presente momento y tras una larga evolución, hacen posible el ejercicio de la actividad aérea tal y como la conocemos.

Esta reglamentación legal también se ha ido extendiendo a cubrir todas las necesidades que la actividad de la navegación y la de sus complementarias iban demandando, y de esta manera meramente citar Convenios Internacionales tan importantes como los de Varsovia (1929), de Chicago (1944), de Tokio (1963), o Montreal (1999), por solamente hacer una referencia de los más significativos.

Con ello, se ha ido conformando una **normativa internacional y de clara uniformidad**, a la que cabe añadir las normativas legales creadas por cada Estado, de forma individual, o por varios Estados juntos, como sería el caso de la que surge, por ejemplo, de la Unión Europea.

Junto a esta reglamentación legal internacional o nacional, cabe añadir la costumbre, reglas sin carácter normativo, principios, etc...

En la práctica, todo lo anterior presenta al Sector de la Aviación, especialmente al Comercial, como uno de los más fuertemente regulado, con esa normativa que, por lado, presenta la nota de su **imperatividad**, es decir, de su obligado cumplimiento, con **pocas alternativas para su alteración por la voluntad de sus destinatarios**.

Resulta obvio, a la vista de ello, señalar lo indispensable del **pleno conocimiento de esa normativa para poder afrontar, con garantías, el ejercicio de la actividad aérea**.

En esta línea, el caso concreto de España, como Estado miembro de la Unión Europea, nos lleva a tener en consideración, como **reglamentación legal que rige el Sector**, además de los **Convenios Internacionales** firmados y ratificados individualmente, toda la **normativa dimanante de los órganos legislativos de la propia Unión**, de aplicación directa (caso de los Reglamentos comunitarios), o de forma indirecta (caso de Directivas, incorporadas a través de su trasposición a nuestro Ordenamiento); y, finalmente, en la medida de sus competencias constitucionales (sería el caso, por ejemplo, de materias sobre consumo), la reglamentación dimanante de las **Comunidades Autónomas**.

A una mayor concreción sobre esto último, se debe igualmente considerar los siguientes aspectos en el caso español:

- La doctrina jurisprudencial emanada por el **Tribunal de Justicia de la Unión Europea**, en la interpretación de la normativa comunitaria.

- La doctrina jurisprudencial emanada del **Tribunal Supremo español**, y la denominada jurisprudencia menor, dictada por las **Audiencias Provinciales** (especialmente significativa en materia de derechos de pasajeros/usuarios del transporte aéreo)
- Las posiciones mantenidas por la **Dirección General de Aviación Civil y Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)**, como órganos designado por España para la **vigilancia y cumplimiento de la normativa comunitaria**.
- La doctrina emanada de la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, como órgano estatal independiente, como funciones y competencias de supervisión en distintas materias relativas al transporte aéreo, como es el caso de las **tarifas aéreas, o en materia de competencia**.

Junto a la navegación aérea, propiamente dicha, una parte importante del Derecho Aéreo es la referida a la **regulación de la actividad en los Aeropuertos**, que en España presenta la peculiaridad de **un solo Gestor Aeroportuario: AENA, S.A.** Y en este sentido, cabe destacar los siguientes aspectos:

- La singularidad del sistema de **ciertas tarifas por la utilización de zonas y servicios aeroportuarios** (establecido en un documento quinquenal, el **Documentos de Regulación Aeroportuaria –DORA–**, con la posibilidad de revisión anual).
- La existencia de **precios privados** para el **resto de servicios aeroportuarios** no establecidos en el DORA.
- El doble **sometimiento del Gestor Aeroportuario al Derecho Público y Privado**, según las relaciones que mantenga.

Por último, cabe citar las funciones de inspección y sancionadoras, atribuidas, en materia de **migración y vigilancia en fronteras**, al **Ministerio de Interior**, a través de la **Dirección General de Policía y Guardia Civil**.

A modo de conclusión, cabe insistir en la **amplia y compleja reglamentación del Sector**, y la absoluta **necesidad de su conocimiento**, para poder afrontar con seguridad y garantías el desarrollo de la actividad aeronáutica y aeroportuaria.