

El derecho aéreo entre lo público y lo privado: aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad.
M^a Jesús Guerrero Lebrón, Juan Ignacio Peinado Gracia (Directores) ; Isabel Contreras de la Rosa (Coordinadora)
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2017. ISBN 978-84-7993-331-9. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3824>

El derecho aéreo entre lo público y lo privado

.....
Aeropuertos, acceso al mercado,
drones y responsabilidad



M^a Jesús Guerrero Lebrón
Juan Ignacio Peinado Gracia
(Directores)

Isabel Contreras de la Rosa
(Coordinadora)

LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) COMO MARCO/LÍMITE PARA EL DESARROLLO DEL DERECHO AÉREO ACTUAL

LORENA SALES PALLARÉS
Profesora Titular (A.)
Derecho Internacional Privado
Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen.

El impulso que doctrina y organismos internacionales han proporcionado al concepto de desarrollo sostenible en los últimos años ha propiciado que Naciones Unidas haya impulsado, siguiendo el camino iniciado con los Objetivos del Milenio, una serie de medidas que incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la innovación o el consumo sostenible entre otras prioridades. El hecho de que el transporte aéreo, y la propia actividad del sector se desarrolle sobre el medio ambiente y por ende, afecte al mismo, hará irreversible la relación entre uno y otro, de modo que las nuevas modalidades de protección que sobre el medio ambiente se lleven a cabo además de un marco para el desarrollo del derecho aéreo actual tal vez se constituyan en un límite al mismo.

Palabras clave.

Desarrollo sostenible, Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), transporte aéreo.

Sumario.

1. Introducción. 2. El desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente como derecho humano. 2.1. El desarrollo sostenible. 2.2. El derecho humano al medio ambiente. 2.3. Evolución hasta los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). 3. El efecto de la sostenibilidad en el derecho aéreo actual. 3.1. Integración del medio ambiente en el ámbito del transporte aéreo. 4. Conclusiones.

1. Introducción

Hace unos meses la Comisión publicaba la Decisión (UE) 2016/611 de la Comisión, de 15 de abril de 2016, *relativa al documento de referencia sobre las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos de excelencia para el sector turístico en el marco del Reglamento (CE) nº 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)*¹.

En la misma, encontramos una explícita referencia en su apartado 3.3.1.) al impacto ambiental de las operaciones de transporte. Esto es relevante a nuestros efectos ya que se proponen como mejores prácticas de gestión ambiental (en adelante MPGA) aplicar el *choice editing* (orientación de las opciones del consumidor) en los paquetes turísticos que se ofrecen para evitar vuelos innecesarios (es decir, vuelos que pueden sustituirse eficientemente por otros medios de transporte), seleccionar proveedores de servicios de transporte sumamente eficientes desde el punto de vista energético, etc... En el caso de las empresas que gestionan sus propias operaciones de transporte, la MPGA es aplicar medidas de eficiencia energética para las flotas de transporte (propias o suministradas), incluida la contratación ecológica de los vehículos más eficientes y con pocas emisiones, modernizar las aeronaves y optimizar las operaciones (por ejemplo, aprovechar al máximo el coeficiente de carga).

En la misma línea encontramos también el Reglamento (UE) nº 598/2014² *relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado*.

Aunque pudieran parecer un desiderátum más dentro de la preocupación global por el medio ambiente entendido en un sentido amplio, hemos de enlazar estas cuestiones con varios puntos más que van a afectar inevitablemente el desarrollo tanto de la industria aeronáutica actual como el modo de contratación del

1. DOUE L, nº 104/27, de 20 de abril de 2016.

2. Reglamento nº 598/2014, de 16 de abril de 2014, DOUE L, nº L 173/65, de 12 de junio de 2014.

transporte aéreo: nos referimos a los *Objetivos de Desarrollo Sostenible* (ODS), en concreto a sus objetivos 9 y 13³, respectivamente los dedicados a la industria, innovación e infraestructura y a la acción por el clima.

El desarrollo sostenible del transporte aéreo requerirá, por tanto, la introducción de medidas dirigidas a reducir, por ejemplo, el impacto acústico producido por las aeronaves en los aeropuertos de la UE, de modo que se mejore el entorno sonoro en la zona que circunda los aeropuertos comunitarios con el fin de mantener o mejorar la calidad de vida de los ciudadanos propiciando de este modo la compatibilidad entre las actividades de navegación aérea y las zonas residenciales. Y esto implicará que lo que es el marco en el que se ha de desarrollar la evolución legislativa del transporte aéreo pueda convertirse en un límite sobre el modo de contratar si se atiende de manera escrupulosa al *choice editing*.

2. El desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente como derecho humano

Antes de determinar cómo pueden afectar los ODS al desarrollo del transporte aéreo comunitario, es necesario referirnos a los pilares que dieron origen a estos objetivos, o al menos, a los elementos básicos que configuran nuestro punto de partida.

Intentaremos, aunque sea someramente pincelar por un lado el desarrollo de la noción de desarrollo sostenible y la relación que la misma tiene con el derecho al medio ambiente, para ver cómo a raíz de esta interacción se ha plasmado en los ODS actuales.

Esto nos obliga a plantear en paralelo varias ideas que expondremos en apartados separados sin que signifique ello que se trata de conceptos independientes entre sí; más al contrario, en ocasiones es difícil referirnos a uno de ellos sin hacer referencia a los demás.

3. Los objetivos de desarrollo sostenible pueden consultarse en <<http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>>.

2.1. El desarrollo sostenible

El término *desarrollo sostenible*⁴ apareció por primera vez a finales de los 80 con el Informe *Brundtland*⁵, pero fue a partir de la Conferencia de Río de Janeiro de 1992 cuando se popularizó en un intento de resolver las contradicciones entre los Estados participantes. Su aparición en la escena internacional se debe a la solución que, ante el desacuerdo de las delegaciones presentes en la negociación de los textos a adoptar, propusiera el jefe de la delegación brasileña a los miembros del Comité preparatorio para sustituir la expresión *derecho internacional del medio ambiente* por *derecho internacional en la esfera del derecho sostenible*, de modo que el texto fue admitido por todos los Estados negociadores⁶. Preguntado sobre el significado de la expresión, el delegado brasileño no supo qué responder, aunque afirmó que en todo caso mantendría bien ocupados a los juristas del siglo XXI, y como se ve, no se equivocaba en esta apreciación.

Pasados los años, lo cierto es que la sostenibilidad está hoy vinculada de manera firme al cambio cultural que requiere la universalización y ampliación de los derechos humanos⁷. Tan en es así que se ha redimensionado la protección jurídica y se asimila el *derecho al desarrollo sostenible* al catálogo de derechos humanos⁸.

Dicho esto, asistimos actualmente a una transformación del concepto mismo de desarrollo sostenible. El concepto de desarrollo que se está manejando no está restringido al progreso económico sino más bien se vincula al concepto

4. El origen del desarrollo sostenible está en la economía ambiental, que es donde nace esta concepción, vid. en este sentido RAO, P.K., *International Environmental Law and Economics*, Oxford, Blackwell Publishers, 2002, pp.5-46.

5. El concepto de desarrollo sostenible fue formulado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, en 1987 en el informe titulado “Nuestro futuro común”, más conocido por el nombre de la presidenta de la Comisión como *Informe Brundtland*, A/42/427, Naciones Unidas, de 4 de agosto de 1987, y definido como aquel que *satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones*.

6. Recoge la anécdota RODRIGO HERNÁNDEZ, A. J., *El desafío del desarrollo sostenible. Los principios de Derecho internacional relativos al desarrollo sostenible*, Marcial Pons, 2015, p.17.

7. Como señala FERNÁNDEZ PÉREZ, A., “La necesaria adaptación de los acuerdos internacionales de inversiones y del arbitraje de inversiones al desarrollo sostenible”, en LARRAZ IRIBAS, B. Y FERNÁNDEZ PÉREZ, A. (Dir.), *Desarrollo Sostenible en el siglo XXI: economía, sociedad y medioambiente*, Iprolex, 2016, p.89.

8. En este sentido ALONSO GARCÍA, M.C., *La protección de la dimensión subjetiva del Derecho al medio ambiente*, Thomson Reuters Aranzadi, 2015.

de desarrollo humano y promoción de la paz. En este sentido, el protagonista de este proceso llega a ser el individuo. Para lograr este resultado, resulta importante involucrar en este proceso a todos los agentes que pudieran estar implicados, incluyendo al sector privado. Tanto los Estados, sector público, como las empresas, sector privado, pueden ser entendidos como una institución capaz de fomentar o no el desarrollo humano, y por tanto, participando en ello tienen que responsabilizarse por sus actuaciones. Esto es, la industria aeronáutica, el sector del transporte aéreo puede, y debe, ser entendido como un actor activo en la consecución de la protección del medio ambiente, en la defensa de los derechos humanos o en la promoción de los ODS.

2.2. El derecho humano al medio ambiente

Fijar el tema ambiental dentro del marco de protección que tienen los derechos humanos asegura el ejercicio y goce de estos derechos no sólo a los actuales habitantes del mundo, sino también a los de las siguientes generaciones, y en ese sentido se ha tratado desde sectores de la doctrina de propugnar una visión reivindicativa basada en la necesidad de reforzar la posición jurídica de las personas en la defensa del medio ambiente⁹. Se convirtió así el derecho humano al medio ambiente en uno de los derechos humanos de tercera generación¹⁰ más importantes surgidos en el último tercio del siglo XX constituyéndose en uno de los principales retos en el presente siglo. Como se señalara hace más de una década, *lo que está en peligro es la supervivencia de todo el planeta, lo cual obliga a “pensar globalmente y a actuar localmente”*¹¹.

9. En esta línea de pensamiento vid. LOPERENA ROTA, D., *Los principios del derecho ambiental*, Civitas, 1998, p.23.

10. Sobre esta tercera generación y lo que representan vid. por todos PÉREZ LUÑO, A.E., *La tercera generación de derechos humanos*, Cizur Menor, Thomson-Aranzadi, 2006; idem, *Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución*, Madrid, Tecnos, 10ª ed., 2010; VIDAL GIL, E. J., “Los derechos de tercera generación”, en, J. J. MEGÍAS QUIRÓS (coord.), *Manual de derechos humanos: los derechos humanos en el siglo XXI*, 2006; ARA PINILLA, I., *Las transformaciones de los derechos humanos*, Madrid, Tecnos, 1990, pp.91 y ss.

11. ALONSO IGLESIAS, J.L., “Los Derechos Humanos de tercera generación y los movimientos sociales”, *Humanismo y trabajo social*, nº 2, 2003, p.62.

Pero no es ni tan pacífica ni tan fácil de seguir la argumentación jurídica del derecho humano al medio ambiente¹², ni en todos los países se ha seguido la misma dirección, ya que parece apreciarse progresivamente una evolución inacabada puesto que de ser considerado parte de los derechos de la tercera generación con un marcado carácter programático y de *lege ferenda*, ha pasado cada vez más a considerarse como un derecho individual, estrechamente conectado a los derechos clásicos como la salud, la inviolabilidad del domicilio, o la protección de la vida privada¹³.

Al derecho al medio ambiente lo respalda una amplia conciencia internacional sobre todo a partir de la Declaración de Estocolmo, adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972¹⁴. A esta siguieron otras como la *Carta de la Tierra* de 1982, el *Informe Brundtland* ya mencionado o la *Declaración de Río* de 1992, que si bien son textos que *per se* no poseen fuerza vinculante¹⁵, impulsaron la cristalización de una *opinio iuris* internacional como se pudo apreciar en el asunto *Gabcikovo-Nagymaros*¹⁶. Sin embargo, debemos resaltar que los avances más importantes hacia el reconocimiento del derecho

-
12. Vid. para entender esta evolución BORRÀS PENTINAT, S., “Del derecho humano a un medio ambiente sano al reconocimiento de los derechos de la naturaleza”, *Revista Vasca de Administración Pública*, nº 99-100, 2014 (Ejemplar dedicado a: Homenaje a Demetrio Loperena y Ramón Martín Mateo), pp.649-680, en concreto pp.656 y ss. También en el mismo sentido SIMÓN YARZA, F., “El llamado derecho al medio ambiente: un desafío a la teoría de los derechos fundamentales”, *Revista española de derecho constitucional*, Año nº 32, Nº 94, 2012, pp.153-179.
 13. MARISCAL AGUILAR, C. M^a., “La protección del medio ambiente en la jurisprudencia de Tribunal Europeo de Derechos Humanos a través de la consolidación del derecho al medio ambiente adecuado como parte del interés general en una sociedad democrática”, *Medio Ambiente & Derecho: Revista electrónica de derecho ambiental*, nº 24, 2013.
 14. Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano, 5-16 de Junio de 1972 (A/CONF.48/14/Rev.1), donde en su Principio 1 establece que: El hombre tiene el derecho fundamental a la libertad, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna y gozar de bienestar y, tiene la solemne obligación de proteger y mejorar el medio para las generaciones presentes y futuras. Accesible en <http://www.medioambiente.cu/declaracion_estocolmo_1972.htm>.
 15. Un ejemplo de este tipo de textos lo representa claramente la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes (<http://www.idhc.org/esp/12422_mambiente.asp>) que busca la actualización de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948.
 16. Sentencia de la CIJ de 25 de septiembre de 1997 en el asunto Hungría contra Eslovaquia, conocido como *Asunto Gabcikovo-Nagymaros*.

ambiental como un derecho humano fundamental han sido realizados por la Corte Europea y la Corte Interamericana de Derechos Humanos, así como por la jurisprudencia de los tribunales nacionales¹⁷.

La falta de unanimidad en la definición de *medio ambiente adecuado*¹⁸ no ha sido obstáculo para reconocerlo como un derecho humano, dado que, desde

17. En este sentido vid. TOMÁS MALLÉN, B. S. y JIMENA QUESADA, L., “El derecho al medio ambiente en el marco del Convenio Europeo de Derechos Humanos”, *Revista general de derecho*, nº 618, 1996, pp.2135-2180; FERNÁNDEZ EGEA, R. M^a., “La protección del medio ambiente por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos: últimos avances jurisprudenciales”, *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, nº 31, 2015, pp. 163-204; CASTILLO DAUDÍ, M., “El derecho al medio ambiente en los convenios regionales de derechos humanos: aportaciones de la jurisprudencia”, en J. ALVENTOSA DEL RÍO; R. M^a. MOLINER NAVARRO (Coords.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Enrique Lalaguna Domínguez*, Vol. 2, 2008, pp.1435-1454; Ídem, “Derechos humanos y protección del medio ambiente: nuevas aportaciones de la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos”, en M^a. L. ATIENZA NAVARRO; R. EVANGELIO LLORCA; M^a. D. MAS BADÍA; M^a. P. MONTES RODRÍGUEZ (Coords.), *Pensamientos jurídicos y palabras dedicadas a Rafael Ballarín*, 2009, pp. 223-228; Ídem, “Derechos humanos y protección del medio ambiente: Nuevas aportaciones del Tribunal Europeo de Derechos Humanos”, *Revista de estudios europeos*, nº 51, 2009, pp. 99-108; GARCÍA SAN JOSÉ, D. I., “La protección del derecho al disfrute de un medio ambiente adecuado por el Tribunal Constitucional a la luz de los principios extraíbles de la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos: un análisis crítico”, en M. CARRASCO DURÁN; F.J. PÉREZ ROYO; J. URÍAS MARTÍNEZ; M.J. TEROL BECERRA (Coords.), *Derecho constitucional para el siglo XXI: actas del VIII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional*, Vol. 1, 2006, pp. 1873-1894; de OLIVEIRA MAZZUOLI, V.; DE FARIA MOREIRA TEIXEIRA, G., “Protección jurídica del medio ambiente en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos”, *Revista de derecho*, Año 14, Nº. 28, 2015, págs. 41-61.
18. Sobre la idea del derecho al medio ambiente adecuado vid. JORDÀ CAPITÁN, E., *El derecho a un medio ambiente adecuado*, Editorial Aranzadi, 2001; LOPERENA ROTA, D., *El derecho al medio ambiente adecuado*, Madrid, Cívitas, 1996; EMBID IRUJO, A. (Coord.), *El derecho a un medio ambiente adecuado*, Iustel, 2008; FRANCO DEL POZO, M., *El derecho humano a un medio ambiente adecuado*, Universidad de Deusto, 2000; JORDANO FRAGA, J., “El derecho a un medio ambiente adecuado”, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, nº 4, 1994, pp. 113-208; Ídem., *La protección del derecho a un medio ambiente adecuado*, J. M. BOSCH EDITOR, 1995; Ídem., “El derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado es un derecho subjetivo”, *I Congreso Nacional Derecho Ambiental*: Sevilla, abril 1995: Comunicaciones, 1996, pp.455-462; MONTES RODRÍGUEZ, M., “El derecho al medio ambiente adecuado”, *Revista española de derecho administrativo*, nº99, 1998, pp. 494-501; HERREROS EZQUERRO, M.; LOPERENA ROTA, D., “Los derechos humanos al medio ambiente adecuado y a su protección”, *Humana Iura: suplemento de derechos humanos*, nº6, 1996 (Ejemplar dedicado a: El derecho humano al medio ambiente), pp. 171-190; GARRIGA DOMÍNGUEZ, A. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., “Notas sobre el derecho a un disfrutar de un medio ambiente adecuado”, en Á. A. SÁNCHEZ BRAVO (ed. lit.), *Políticas públicas ambientales*, 2008, pp.57-79; ORTEGA VALÍN, L., “El derecho a un medio ambiente adecuado y a la calidad de vida”, en C. MOLINA NAVARRETE/ J.L. MONEREO PÉREZ/ M^a N. MORENO

el núcleo fundamental del mismo se percibe que es un derecho que busca que se sostengan o se creen las condiciones esenciales en el entorno para que se haga efectiva la dignidad humana y, es por esto, que se sostiene con absoluta certeza que se trata de un derecho humano¹⁹.

El hecho que exista esta interdependencia entre el derecho al medio ambiente y otros derechos fundamentales ha dividido a la doctrina en el sentido que unos entienden que el derecho al medio ambiente refuerza el contenido de otros derechos y lo que debe hacerse es integrar los aspectos ambientales en la definición de los demás derechos humanos; otro sector mientras tanto, sustenta la necesidad de reconocer un derecho al medio ambiente indivisible y sustantivo, por ser el reflejo de una demanda social presente de vivir en un ambiente digno y *adecuado* ecológicamente, donde la persona pueda desarrollarse en armonía con la naturaleza.

Esta disparidad doctrinal repercute en la positivización de un derecho universal a un medio ambiente adecuado. La tradicional noción de soberanía de los Estados, la falta de instrumentos jurídicamente vinculantes y la justiciabilidad de este derecho debido a la indeterminación jurídica del objeto protegido y de la legitimación de los titulares del mismo, así como la ausencia de medios efectivos para su defensa y realización, han representado los principales obstáculos. A pesar de la casi nula existencia de instrumentos internacionales²⁰ (a salvo del *Convenio*

VIDA (Coords.), *Comentario a la constitución socio-económica de España*, 2002, pp.1637-1656; GALÁN VIOQUE, R.R. y CARRILLO DONAIRE, J.A., “¿Hacia un derecho fundamental a un medio ambiente adecuado?”, *Revista española de derecho administrativo*, nº 86, 1995, pp. 271-285.

19. En esta línea se reconoce con vocación global tal derecho en el *Convenio de Aarhus* de 25 de junio de 1998, que entró en vigor el 30 de octubre de 2001 y al que nos referiremos en los siguientes apartados.
20. Como señala BORRÀS PENTINAT, S., “Del derecho humano a un medio ambiente sano al...”, op.cit., pp.656 y ss., la Declaración de Principios sobre Medio Ambiente y Derechos Humanos, anexo al Informe final presentado en el 46º periodo de sesiones de la Subcomisión de Prevención de Discriminaciones y Protección de las Minorías, sería el primer texto internacional no regional en reconocer explícitamente la relación entre medio ambiente y derechos humanos en un derecho a un medio ambiente saludable. En el mismo se afirma que “todas las personas tienen derecho a un medio ambiente seguro, sano y ecológicamente racional. Este derecho y otros derechos humanos, entre los cuales los derechos civiles, culturales, económicos, políticos y sociales, son universales, interdependientes e indivisibles” (doc. E/CN.4/Sub.2/1994/9, de 6 de julio de 1994, p.72).

de Aarhus²¹) que declaren el derecho humano al medio ambiente si existe un consenso generalizado de la necesidad de proteger el medio ambiente para la realización de los demás derechos fundamentales.

Cabe preguntarse si este consenso implícito sobre la necesidad de protección alcanza hasta el punto de limitar o condicionar los modos de contratación efectiva que el usuario/consumidor final pueda realizar o si la injerencia por parte del legislador comunitario al forzar los *choice editing* está justificada.

En España la justificación de la protección *efectiva* del derecho humano al medio ambiente se ha venido manteniendo a través de la interpretación de los artículos 9.2 y 45.1 CE como si de un verdadero derecho subjetivo se tratase, incluso de un derecho fundamental²². Los intentos de subjetivación de un derecho al medio ambiente se han visto alimentados sobremanera por la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos inaugurada en la célebre Sentencia *López Ostra c. España*, de 9 de diciembre de 1994²³. Como es sabido, dicha jurisprudencia fue parcialmente asumida en nuestro país por la STC119/2001²⁴. Precisamente en

21. Sobre la incidencia del mismo sobre el Estado español vid. PEÑALVER I CABRÉ, A., “El derecho humano al medio ambiente y su protección efectiva”, *Revista Vasca de Administración Pública*, nº 99-100, 2014 (Ejemplar dedicado a: Homenaje a Demetrio Loperena y Ramón Martín Mateo), nota pie 3, p. 2333.
22. Vid. algunas de estas posiciones en LOPERENA ROTA, D., *El derecho al medio ambiente adecuado*, Madrid, Civitas, 1996, p.50; LÓPEZ RAMÓN, F., “Derechos fundamentales, subjetivos y colectivos al medio ambiente”, *Revista Española de Derecho Administrativo*, nº 95, 1997, p.358; DELGADO PIQUERAS, F., “El Régimen jurídico del derecho constitucional al medio ambiente”, *Revista Española de Derecho Constitucional*, nº 38, 1993, pp.52-53; ESCOBAR ROCA, G., *La ordenación constitucional del medio ambiente*, Madrid, Dykinson, 1995, p.76; CANOSA USERA, R., *Constitución y medio ambiente*, Madrid, Dykinson, 2000, p.100; JORDÁ CAPITÁN, E., *El derecho a un medio ambiente adecuado*, Cizur Menor, Aranzadi, 2001, p.153-154; IBÁÑEZ MACÍAS, A., “El medio ambiente como derecho fundamental”, *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, nº 231, 2007, pp.147-148.
23. Sobre la misma vid. CASINO RUBIO, M., “López Ostra C. España (STEDH de 9 de diciembre de 1994): la contaminación ambiental y el derecho a la vida privada y familiar”, en R. ALCÁCER GUIRAO; M. BELADÍEZ ROJO; J.M. SÁNCHEZ TOMÁS (Coords.), *Conflicto y diálogo con Europa: las condenas a España del Tribunal Europeo de Derechos Humanos*, 2013, pp. 419-442; LOZANO CUTANDA, B., “La ecologización de los derechos fundamentales: la doctrina López Ostra c. España, Guerra y otros c. Italia y Hatton y otros c. Reino Unido del TEDH y su recepción por nuestro TC”, *Civitas. Revista española de derecho europeo*, nº 1, 2002, pp. 175-205.
24. STC 119/2001, de 24 de mayo de 2001, BOE núm. 137, de 08 de junio de 2001 (<http://hj.tribunal-constitucional.es/es/Resolucion/Show/4415#complete_resolucion&completa>). Sobre la misma vid. el comentario de CANOSA USERA, R., “Pretensiones ambientales en amparo constitucional. Comentario a

un voto particular a esta Sentencia, su propio ponente reivindicaba, en relación con el artículo 45.1 CE, “la conveniencia de mantener ese último escalón o contenido subjetivo del derecho a un medio ambiente para el desarrollo de la persona”²⁵.

A pesar de esto, España ha sido objeto de diferentes resoluciones declarativas por reiterados incumplimientos de las obligaciones que el *Convenio de Aarhus* impone a los Estados miembros²⁶ desde la ratificación del mismo mediante la Decisión 2005/370²⁷. Este Convenio establece tres mecanismos que funcionan a modo de pilares para proteger el derecho humano al medio ambiente (acceso a la información ambiental, participación pública administrativa y el acceso a la justicia), en los que introduce el requisito de exigencia de efectividad, aunque sea con diferentes matices de intensidad. Se marca así un horizonte claro que obliga a una transformación de la normativa existente para articular mecanismos *efectivos* de tutela del derecho humano al medio ambiente, donde el gran desafío de la protección judicial ambiental es desarrollar los requisitos generales aplicables a los tres supuestos de acceso a la justicia (art. 9.4 y 9.5 del *Convenio de Aarhus*).

Esta conceptualización del derecho al medio ambiente obviamente, aunque no sean ODS, también enmarca el proceso y el desarrollo de las líneas en las que el transporte aéreo y la contratación de estos servicios se ha de plasmar, ya que reconocido el derecho como principio y como norma dentro del seno comunitario, la normativa emanada dentro del sector del transporte aéreo no

la STC 119/2001, de 24 de mayo”, UNED. *Teoría y Realidad Constitucional*, nº 10-11, 2º semestre 2002-1er semestre 2003, pp.697-716.

25. STC 119/2001, Voto particular del Magistrado Manuel Jiménez de Parga, nº 1, que se puede consultar en <http://hj.tribunalconstitucional.es/es/Resolucion/Show/4415#complete_resolucion&votos>.
26. Vid. como más destacado el comentado por JUSTE RUIZ, J.; SALAZAR ORTUÑO, E., “Incumplimiento por parte de España de las obligaciones del Convenio de Aarhus: comunicación ACCC7C/2008/24, el caso “senda de Granada”, en Murcia”, *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, nº 18, 2010, pp.181-196.
27. Decisión del Consejo de la Comunidad Europea 2005/370, de 17 de febrero de 2005, sobre la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, DOCE L 124, de 17 de mayo de 2005. Modificada por la Decisión del Consejo, 18 de diciembre de 2006, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea, de una enmienda al Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, DOUE nº 386, de 28 de diciembre de 2006.

puede aislarse o permeabilizarse ante éstas, por lo que serán marco o límite a la hora de diseñar la política de transportes aéreos comunitaria.

2.3. Evolución hasta los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Todo este devenir entre el derecho del medio ambiente y los derechos humanos, se plasmó en lo que fueron los *Objetivos de Desarrollo del Milenio*²⁸, acordados por 189 países de las Naciones Unidas en el año 2000, donde se estableció un séptimo objetivo bajo la rúbrica “Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente”. Aunque los propósitos se pensaron para ser cumplidos en el año 2015, el *Informe 2014 de los Objetivos del Milenio*²⁹ ya advertía que, aunque se habían producido ciertos avances se estaba aún lejos de lograr el reto marcado.

Actualmente estamos inmersos en el lanzamiento de los *Objetivos de Desarrollo Sostenible*³⁰ por parte de Naciones Unidas³¹. En la Nueva Agenda 2015-2030 marcada³² se evidencia como los Estados adquieren nuevos compromisos al tiempo que se garantiza la protección de los Derechos Humanos, de modo que se han comprometido a proteger el medio ambiente y erradicar el hambre y la

28. Sobre el sentido y la implicación de estos vid. CALVO GARCÍA, M., “Los objetivos de desarrollo del milenio”, en *El derecho humano al desarrollo* / coord. por María Isabel GARRIDO GÓMEZ, 2013, pp. 229-251; ECHART MUÑOZ, E. y PUERTO SANZ, L.M., “Los objetivos de Desarrollo del milenio. Algunos apuntes críticos”, en *Revista española de desarrollo y cooperación*, N.º. 15, 2005, pp. 143-153; SOLETO MARTÍN, I. (Coord.), *Objetivos de desarrollo del milenio: una responsabilidad compartida*, Siglo XXI de España Editores, 2006; ABELLÁN HONRUBIA, V., “Del nuevo orden económico internacional a los objetivos de desarrollo del milenio”, en *Liber Amicorum profesor José Manuel Peláez Marón: Derecho Internacional y Derecho de la Unión Europea* / coord. por Manuel HINOJO ROJAS; José Manuel PELÁEZ MARÓN, 2012, pp.1-24.

29. Se puede consultar el Informe en <http://www.undp.org/content/undp/es/home/mdgoverview/mdg_goals/mdg7/>.

30. De manera resumida para ver las diferencias entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) vid. <<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>>.

31. Toda la información sobre estos 17 nuevos objetivos se puede consultar en <<http://www.un.org/sustainable-development/es/>>. Oficialmente la agenda entró en vigor el 1 de enero de 2016.

32. Mediante la Resolución de la Asamblea General de 25 de septiembre de 2015, *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, Doc. A/RES/70/1, de 21.10.2015.

pobreza, involucrando a otros actores en el proceso de desarrollo sostenible³³. Se comprometieron de este modo *inter alia* a la protección de la dignidad, a eliminar todas formas de discriminación, a garantizar la equidad y el estado de derecho y finalmente a proteger el medio ambiente y erradicar el hambre y la pobreza, involucrando a otros actores en el proceso de desarrollo sostenible:

De este modo es plausible utilizar la oportunidad de los nuevos ODS para crear mecanismos, estrategias o acciones para garantizar este derecho. Incluso cabría la idea de hacer tangible la búsqueda de la justiciabilidad creando las condiciones jurídicas para el ejercicio del derecho y eliminando los obstáculos existentes que impiden a las personas poder disfrutar del mismo. Incluso se prioriza el acceso a la justicia entendido éste como un mecanismo eficaz para reducir las desigualdades y fomentar sociedades más justas y pacíficas. Si con anterioridad se enfatizaba el papel de los Estados por garantizar los derechos básicos de las personas en el acceso a la justicia, con los nuevos objetivos se presenta sin duda una oportunidad para que a nivel nacional se puedan incluir medidas más eficaces y acciones para lograr este resultado.

Por lo tanto, cabría la necesidad de estudiar la creación de nuevas normas vinculantes o en el establecimiento de mecanismos para lograr los resultados esperados en dichos compromisos internacionales³⁴. El problema va a ser siempre el mismo, cómo conseguir encontrar esta justiciabilidad para asegurar el ejercicio material de este derecho al medio ambiente frente al desarrollo que necesita la industria aeronáutica o el marco regulatorio contractual del transporte aéreo.

3. El efecto de la *sostenibilidad* en el derecho aéreo actual

Los textos comunitarios señalan casi desde el inicio que un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de

33. *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, Our vision 8-9*, <<https://sustainable-development.un.org/post2015/transformingourworld>>.

34. En este aspecto vid. MARULLO, M^a. Ch., "Access to Justice and Forum Necessitatis in Transnational Human Rights Litigation", *Papeles en el Tiempo de los Derechos*, n^o 5, 2015, p.14.

transporte de la UE, la promoción del desarrollo sostenible y, en consecuencia, la protección del medio ambiente.

Cuando hemos dicho antes, la evolución jurídica que experimentaron los derechos humanos pusieron de manifiesto, ya desde las primeras fases, que las obligaciones jurídicas de los Estados, en protección de dichos derechos, derivan no sólo de su consentimiento manifestado en acuerdos o convenios internacionales, sino también de principios de Derecho Internacional general como es el caso de los principios de *pacta sunt servanda* y buena fe, este último en su articulación de *estoppel*, que no permitiría a un Estado, en las relaciones con otros Estados, beneficiarse por ejemplo de sus contradicciones internas para incumplir con los acuerdos internacionales de los que es parte o lo imposibilitaría para contradecirse en un acto propio anteriormente cumplido y que ha inducido a terceros a comportarse en buena fe; en otras palabras, impediría actuar contra sus propios actos cuando estos han generado derechos o expectativas.

Debemos plantearnos que este principio general del Derecho internacional debería también orientar las actuaciones del Estado también respecto de sus ciudadanos y de las expectativas que estos tengan depositadas en la asunción de compromisos internacionales, sirviendo de criterio para que los tribunales, al determinar las responsabilidades en relación a la falta de cumplimiento de estas obligaciones, pudieran sancionar estas conductas. La determinación de estas responsabilidades y sus consecuencias jurídicas representa el objetivo central del Estado de Derecho para otorgar seguridad y certeza jurídica. Y esta seguridad y certeza ¿debería poder plasmarse en la elaboración de una obligatoriedad contractual para el usuario del transporte aéreo? En la medida que los ODS, los derechos humanos de tercera y posterior generación forman parte del acervo normativo de los Estados Miembros, ¿hasta qué punto la libre autonomía de las partes a la hora de contratar se puede ver constreñida u obligada a contratar o dejar de contratar un determinado trayecto aéreo sustituyéndolo por otro medio de transporte menos perjudicial desde el punto de vista ambiental?

Esta posibilidad implica que deben estar involucrados en el proceso de desarrollo de las sociedades nuevos actores como las empresas, de modo que, si se integran en sus objetivos empresariales estos principios o se construyen atendiendo al

marco referencial de los ODS, pasaríamos de una obligatoriedad entendida como límite a un objetivo en sí mismo.

3.1. Integración del medio ambiente en el ámbito del transporte aéreo

Este punto de partida para oscilar hacia la inclusión *ad intra* de los principios de defensa medioambiental, podríamos situarlo en el Reglamento (CEE) nº 1836/1993³⁵ que pronto fue objeto de dos importantes revisiones por medio de los Reglamentos (CE) nº 761/2001 y nº 1221/2009³⁶ introduciendo el sistema conocido por sus siglas en inglés EMAS, *European Union Eco-Management and Audit Scheme*. Esta última introdujo la elaboración de los documentos de referencia sectorial (DRS), que debían incluir las mejores prácticas de gestión ambiental (MPGA), lo que ha supuesto la actual Decisión (UE) 2016/611 al que hicimos referencia al inicio del trabajo y que ha supuesto la publicación del DRS del sector turístico en el que se hace referencia expresa (apartado 3.3.1) a la reducción del impacto ambiental de las operaciones de transporte.

La voluntariedad es clave en este momento de transición desde una concepción imperativa de la defensa de unos valores determinados (en nuestro caso la defensa y protección del medio ambiente plasmada en los ODS) a una concepción de inclusión de estos valores en la propia empresa o en el consumidor/usuario final del transporte aéreo. Aunque si bien es cierto que desde el momento en que el sistema tiene un carácter voluntario, el cumplimiento de las actuaciones dispuestas y de los parámetros marcados también será potestativo, en la medida que empresa y usuario sean copartícipes de esta concepción del sistema el desarrollo normativo adaptado a los ODS dejará de entenderse como un límite que

35. Reglamento (CEE) nº 1836/93 del Consejo, de 29 de junio de 1993, *por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales*, DO L, nº 168, de 10 de julio de 1993, p. 1.

36. Respectivamente, Reglamento (CE) nº 761/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, *por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)*, DO L 114, de 4 de abril de 2001, p. 1 y Reglamento (CE) nº 1221/2009, *relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)*, DO L, nº 342, de 22 diciembre de 2009, p.1.

reduce la libertad de elección en el transporte. El texto impone a la Comisión la obligación de elaborar documentos de referencia sectoriales para ayudar a las organizaciones a centrarse mejor en los aspectos ambientales más importantes de un sector permitiendo al mismo tiempo evaluar, notificar y mejorar el comportamiento ambiental de estas organizaciones.

Como apuntábamos en la introducción del trabajo, tanto la Decisión (UE) 2016/611 de la Comisión, de 15 de abril de 2016, *relativa al documento de referencia sobre las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos de excelencia para el sector turístico en el marco del Reglamento (CE) nº 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)*³⁷, como el Reglamento (UE) nº 598/2014³⁸ *relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado*, pueden ser entendidos como dos manifestación de la plasmación de los ODS en el transporte aéreo actual. El hecho de que los Considerandos (1) y (2) de este último comiencen hablando del desarrollo sostenible³⁹ debería ponernos sobre aviso de la importancia que ha alcanzado el tema.

Interesante señalar cómo la Decisión 2016/611 explicita en su apartado 3.3.1.) la inclusión de la aplicación del *choice editing* u orientación de las opciones del consumidor como método de minorar el impacto ambiental que pueden causar las operaciones de transporte. Sobre esta cuestión hemos de pensar que estamos hablando de una actividad, la del transporte aéreo de pasajeros, con

37. DOUE L, nº 104/27, de 20 de abril de 2016.

38. Reglamento nº 598/2014, de 16 de abril de 2014, DOUE de 12 de junio de 2014, nº L 173/65.

39. Dicen respectivamente ambos considerandos:

(1) *Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente.*

(2) *El desarrollo sostenible del transporte aéreo requiere la introducción de medidas dirigidas a reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en los aeropuertos de la Unión. Dichas medidas deben mejorar el entorno sonoro en la zona que circunda los aeropuertos de la Unión con el fin de mantener o mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y propiciar la compatibilidad entre las actividades de navegación aérea y las zonas residenciales, en especial en lo que se refiere a los vuelos nocturnos.*

estructuras organizativas complejas y heterogéneas, de modo que, una alteración en la orientación al mercado, o al menos sobre su demanda, provocará retos estratégicos a los que las empresas deben dar respuesta no solo de modo eficiente sino también eficaz, puesto que la orientación al mercado de una empresa es un elemento determinante de su resultado⁴⁰.

Es difícil en este momento adelantar los efectos directos que estas medidas pueden llegar a tener, tanto sobre una potencial mayor protección del medio ambiente, pero sobre todo sobre el modo en el que el consumidor se relaciona con las empresas de transporte aéreo. Recientes experiencias en otros campos también relacionados con los derechos humanos apuestan justamente por trasladar al consumidor esta carga de elección, de modo que las empresas se acogen de modo más o menos voluntario a unas prácticas en pro de la defensa de los derechos humanos que se quieran proteger, pero va a ser la elección del consumidor final quien premie o castigue a las empresas que no alcancen un determinado nivel de protección⁴¹. El problema que este tipo de prácticas presenta es el mismo sea el ámbito que sea, cómo conseguir que el consumidor actúe como de él se espera; en nuestro caso, cómo consigo yo convencer al usuario de un paquete turístico de que evite un vuelo “innecesario”, esto es, cómo le convengo para que sea medioambientalmente responsable y realice un tramo de su trayecto por otro medio de transporte menos perjudicial para el medio ambiente. Obviamente será precisa una campaña de sensibilización y concienciación además de dar a conocer y difundir el contenido de esta normativa, de modo que el usuario de transportes se preocupe de saber que puede y debe ser socialmente responsable primando por tanto el valor de la protección al medio ambiente sobre otros aspectos: precio final, duración del trayecto, comodidad del transporte sustituido, etc.

40. Vid. en este sentido el trabajo de MARTÍN-CONSUEGRA NAVARRO, D., ESTEBAN TALAYA, Á., MOLINA COLLADO, A., “Orientación al mercado desde la perspectiva de la demanda: una aplicación al transporte aéreo”, en *Conocimiento, innovación y emprendedores: Camino al futuro*, J.C. AYALA CALVO (coord.), Universidad de La Rioja, 2007, p.1734, donde se analizan los factores y dimensiones determinantes de la orientación al mercado desde la perspectiva del consumidor.

41. Vid. en este sentido el trabajo de MUÑOZ FERNÁNDEZ, A. y SALES PALLARÉS, L., “Leyes internas de transparencia de multinacionales: los particulares como agentes de la lucha contra las nuevas formas de esclavitud”, en *La responsabilidad de la multinacionales por violaciones de derechos humanos*, ZAMORA CABOT, F.J., GARCÍA CÍVICO, J., y SALES PALLARÉS, L. (eds.), Universidad de Alcalá, 2013, pp.109 y ss.

En este sentido la labor que desempeña Naciones Unidas publicitando y difundiendo los ODS debería ayudar a concienciar de la necesidad de actuar como consumidores respetuosos con el medio ambiente. La UE por su parte mediante la Decisión 2005/370/CE⁴² que aprobaba en nombre de la Comunidad el *Convenio de Aarhus*, pretendía iniciar la sensibilización e implicación a los ciudadanos en las cuestiones medioambientales y mejorar la aplicación de la normativa medioambiental⁴³.

En la misma línea encontramos también como la propia UE ha integrado en su estrategia de política de transportes la protección sobre el medio ambiente. Habitualmente se dice que el transporte constituye un “problema” para el medio ambiente cuando en realidad su génesis está en la propia población que demanda ese servicio. Ahora bien, más que dos variables opuestas que se alejan y viajan separadas en el tiempo y en el espacio, hay que intentar aunarlas, que se respeten y que sus efectos nocivos sean los mínimos posibles. En este sentido ya en 1999⁴⁴

42. Decisión 2005/370/CE del Consejo de 17 de febrero de 2005, *sobre la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente*, DO L, nº 124 de 17.5.2005, pp.1-3.

43. Sobre el alcance que ha tenido el *Convenio de Aarhus* vid. PIGRAU I SOLÉ, A., y BORRÀS PENTINAT, S., “Diez años del convenio de Aarhus sobre el acceso a la información, la participación y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente”, en *Acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente: diez años del convenio de Aarhus*, A. PIGRAU I SOLÉ (Coord.), 2008, pp. 21-84; GARCÍA-ÁLVAREZ GARCÍA, G., “Acceso a la información, participación y acceso a la justicia en cuestiones ambientales: del convenio de Aarhus a la sentencia Boxus”, en *Revista Aragonesa de Administración Pública*, Nº Extra 14, 2013 (Ejemplar dedicado a: Transparencia, participación ciudadana y Administración pública en el siglo XXI), pp. 433-472; YÁÑEZ DÍAZ, C., “El derecho a la información medioambiental: el Convenio de Aarhus y el Derecho español”, en *Revista de derecho urbanístico y medio ambiente*, Año nº 40, Nº 224, 2006, pp. 125-154; GÓMEZ RODRÍGUEZ, J.M., “El uso de mecanismos innovadores para el cumplimiento del Convenio Aarhus”, en *Ecosostenible*, Nº. 58, 2009, pp. 38-49; SALAZAR ORTUÑO, E. y SANCHÍS MORENO, F., “El acceso a la justicia ambiental a partir del *Convenio de Aarhus*”, en *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, Nº. 12, 2007, pp. 75-94; SALAZAR ORTUÑO, E., y TÓTH NAGY, M., “La participación del público en la elaboración del Derecho Ambiental Internacional: el *Convenio de Aarhus*”, en *Revista internacional de investigación en Bioderecho*, Nº. 1, 2014 (Ejemplar dedicado a: Derecho, Salud y Medio ambiente (II Jornadas Internacionales de Bioderecho); NAVARRO BATTISTA, N., “Sociedad civil y medio ambiente: el impacto del convenio de AARHUS sobre administración de la Unión Europea”, en *Derecho ambiental y transformaciones de la actividad de las administraciones públicas* / coord. por L. CASADO CASADO, A. PALLARÉS SERRANO, 2010, pp. 17-56.

44. Vid. en este sentido la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, de 1 de diciembre de 1999, *Transporte aéreo y medio ambiente: retos del desarrollo sostenible*, COM (1999) 640 final - no publicada en el Diario Oficial y el Informe del

se plantean las instancias comunitarias los medios para mejorar los resultados medioambientales de las actividades vinculadas al transporte aéreo con el fin de compensar los efectos del crecimiento de dicho sector en el medio ambiente.

Diseña así una estrategia que integraba las preocupaciones ambientales en la política del transporte aéreo basada en varios pilares consistentes en: mejorar las normas técnicas medioambientales relativas al ruido y a las emisiones de gas; introducir incentivos económicos y normativos que aumenten las ventajas competitivas de los explotadores y usuarios que decidan utilizar las técnicas más novedosas y los métodos de explotación más respetuosos con el medio ambiente; y finalmente fomentar la investigación y desarrollo a largo plazo, introduciendo medidas de ayudas a los aeropuertos, de limitación del ruido y de conexión con otros medios de transporte. El objetivo final sería que el sector del transporte aéreo firmara acuerdos medioambientales voluntarios y actuara en el marco del sistema EMAS.

Justamente en esta idea de actuar en el marco del sistema EMAS por parte de las organizaciones, quiere marcar la senda que antes apuntábamos de iniciar un movimiento “voluntario” de prácticas *friendly* con el medio ambiente desde las organizaciones sin tener que llegar a la vía imperativa y coercitiva⁴⁵, aunque a similitud de otras normas que han optado por esta vía⁴⁶, han de hacer pública (aunque sea en la simple declaración medioambiental) *cómo han aplicado los indicadores de comportamiento ambiental, las mejores prácticas de gestión ambiental y los parámetros comparativos de excelencia específicos del sector que se describen en el*

Consejo de 6 de octubre de 1999 al Consejo Europeo de Helsinki *sobre la estrategia para integrar los aspectos medioambientales y el desarrollo sostenible en la política de transportes.*

45. El propio art. 3 de la Decisión (UE) 2016/611 de la Comisión, de 15 de abril de 2016, *relativa al documento de referencia sobre las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos de excelencia para el sector turístico en el marco del Reglamento (CE) nº 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)*, DOUE L, nº 104/27, de 20 de abril de 2016, dice textualmente que: *El cumplimiento de los parámetros comparativos de excelencia definidos en el documento de referencia sectorial no es obligatorio para las organizaciones registradas en el EMAS, desde el momento en que el carácter voluntario del sistema confía a las propias organizaciones la evaluación de la viabilidad de tales parámetros en lo relativo a sus costes y beneficios.*
46. Vid. MUÑOZ FERNÁNDEZ, A. y SALES PALLARÉS, L., “Leyes internas de transparencia de multinacionales: los particulares como agentes...”, op.cit.

*documento de referencia sectorial para identificar las diversas medidas y actividades y, en su caso, para definir las prioridades en la mejora de su comportamiento ambiental*⁴⁷. En otras palabras, al realizar una auditoría, los verificadores medioambientales acreditados necesitarán que la organización les facilite pruebas de cómo se han seleccionado y tenido en cuenta los elementos pertinentes del DRS a la luz de los análisis medioambientales. No tienen que comprobar el cumplimiento de los parámetros comparativos de excelencia descritos, pero deben verificar las pruebas de cómo se ha utilizado el DRS como guía para determinar los indicadores y las medidas de carácter voluntario adecuadas que la organización puede aplicar para mejorar su comportamiento ambiental.

En lo que se refiere al ruido, la UE ha adoptado normas sobre la gestión del ruido en los aeropuertos comunitarios desde hace tiempo⁴⁸ que se basan esencialmente en las decisiones adoptadas en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). De hecho, y como pone de manifiesto en los considerandos del Reglamento nº 598/2014, la resolución A33/7 de la OACI fue la que introdujo el concepto de “enfoque equilibrado” con relación a la gestión del ruido estableciendo un método coherente para hacer frente al ruido de las aeronaves, de modo que se reconozca el valor de las pertinentes obligaciones jurídicas, los acuerdos existentes, la legislación en vigor y las políticas establecidas, sin prejuzgarlos, buscando reducir significativamente los riesgos de litigios internacionales en el caso de que los operadores de terceros países resulten afectados por restricciones

47. Art. 2 *in fine* de la Decisión (UE) 2016/611 de la Comisión, de 15 de abril de 2016, *relativa al documento de referencia sobre las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos de excelencia para el sector turístico en el marco del Reglamento (CE) nº 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales* (EMAS), DOUE L, nº 104/27, de 20 de abril de 2016.

48. Vid. la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, *sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios*, DO L 85 de 28 de marzo de 2002, que marcó el inicio de esta regulación. Desde el 13 de junio de 2016, la Directiva 2002/30/CE se encuentra derogada por el art. 15 Reglamento 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014, *relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE*, DO L 173, de 12 de junio de 2014.

operativas con relación al ruido⁴⁹. El Reglamento recoge también esta referencia ya que establece, para los casos en que se haya observado un problema de ruido, normas sobre el proceso que deberá seguirse para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto, al objeto de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas de manera significativa por los posibles efectos nocivos del ruido de las aeronaves, de conformidad con el *enfoque equilibrado*⁵⁰. Entendiendo por tal el proceso definido por la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al cual se examina de forma coherente la diversidad de medidas disponibles, en concreto la reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves, la ordenación y la gestión del suelo, los procedimientos operativos de atenuación del ruido y las restricciones operativas, para hacer frente al problema del ruido de la manera más rentable en cada aeropuerto concreto⁵¹. Será interesante observar en junio de 2021⁵² el informe para ver si realmente cual ha sido el impacto real de esta regulación del ruido.

4. Conclusiones

Las conclusiones van a ser breves, porque aún es pronto para poder concluir sin caer en la ligereza, si la introducción de los ODS y la protección del derecho humano al medio ambiente va a suponer un límite o un marco en el que deba desenvolverse el derecho aéreo en los próximos años. Ciertamente, y por analogía con

49. Se trabaja en la actualidad en una Propuesta de Decisión del Consejo *sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que han de elaborar los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación, a partir de 2020, de una única medida de mercado mundial para hacer frente a las emisiones de la aviación internacional*, Doc. COM (2016) 183 final, 2016/0094(NLE), de 8 de abril de 2016.

50. Art. 1 Reglamento nº 598/2014.

51. Art. 2.3. Reglamento nº 598/2014.

52. De acuerdo con el art. 13 Reglamento nº 598/2014: *Los Estados miembros remitirán a la Comisión información sobre la aplicación del presente Reglamento, previa solicitud. A más tardar el 14 de junio de 2021, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación. El informe irá acompañado en su caso de propuestas para la revisión del presente Reglamento.*

lo que ha pasado en otros sectores, la inclusión de orientaciones al consumidor con la finalidad de una protección de un derecho humano (el del medio ambiente en este caso) puede, si se logra al mismo tiempo, una sensibilización del consumidor en estos temas, balancear el cambio. Esto implicaría conseguir que cualquiera de nosotros, enfrentados a la decisión de optar por el transporte aéreo o por otro medio alternativo de transporte en un vuelo innecesario de nuestro viaje, eligiéramos el menos dañino para el medio ambiente. Para que esto sea así serán necesarios varios condicionantes si queremos ser realistas: que la elección no implique un coste elevado (o simplemente un sobrecoste), que el tiempo invertido no sea excesivo (difícil de cuantificar cuándo lo es), que el impacto sobre el medio ambiente sea tangible, de modo que exista una “recompensa” moral por el esfuerzo realizado...es decir, falta una cultura y una educación medio ambiental intrínsecamente ligada a la relación privada particular, de modo que en nuestras actividades comerciales privadas, como pueden ser la compra de un título de transporte, la eficiencia y la sostenibilidad de bienes superiores o de derechos colectivos pesen tanto como el beneficio personal.

Vamos en la dirección y en sentido correcto, que ya es mucho, pero aún es pronto. De momento los ODS van a ser un límite, pero aspiraremos a que sean un marco de desarrollo de modo que acabemos convencidos de que *lo que está en peligro es la supervivencia de todo el planeta, lo cual obliga a “pensar globalmente y a actuar localmente”*.