Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 84/11
Luxemburgo, 8 de septiembre de 2011

Sentencia en el asunto C-120/10
European Air Transport/
Collège d'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Région de Bruxelles-Capitale

Prensa e Información

Los Estados miembros pueden, en principio, determinar niveles sonoros máximos medidos a ras del suelo que las compañías aéreas deben respetar al sobrevolar zonas situadas cerca de un aeropuerto

No obstante, si tal normativa tiene el efecto de obligar a las compañías aéreas a renunciar a su actividad económica, sólo puede adoptarse ateniéndose a los requisitos establecidos por el Derecho de la Unión

Con el objetivo de reducir el impacto sonoro causado por las aeronaves en los aeropuertos de la Unión, la Directiva 2002/30 [1] autoriza a los Estados miembros a adoptar restricciones denominadas «restricciones operativas». Éstas sólo pueden adoptarse en caso de que se sobrepasen niveles sonoros certificados que se miden en la fuente, [2] es decir, en la propia aeronave.

El aeropuerto de Bruselas-Nacional (Bélgica) se encuentra ubicado en el territorio de la Región de Flandes, aunque los vuelos que operan en él también sobrevuelan, a una altura muy escasa, la región de Bruselas-Capital.

El presente asunto trae causa de un litigio entre la compañía aérea European Air Transport (EAT) –especializada en el transporte aéreo de mercancías (grupo DHL)–, por un lado, y la Región de Bruselas-Capital (Bélgica) y el Collège d'environnement de dicha Región, por otro lado.

El 19 de octubre de 2007, la autoridad regional competente impuso a EAT una sanción administrativa de 56.113 euros por haber rebasado, durante la noche, los valores máximos previstos por la normativa regional de Bruselas. Según dicha normativa, los citados valores se miden a ras del suelo.

La compañía aérea EAT interpuso un recurso de anulación contra dicha resolución. En particular, alega que la normativa regional que sirve de fundamento a las infracciones que se le imputan es contraria al Derecho de la Unión, puesto que utiliza niveles sonoros máximos medidos a ras del suelo (y no en la fuente), lo cual, en su opinión, es contrario a la Directiva 2002/30.

En este contexto, el Conseil d'État (Bélgica), que conoce del litigio, ha decidido plantear al Tribunal de Justicia una petición de decisión prejudicial. El órgano jurisdiccional belga solicita al Tribunal de Justicia que clarifique si la normativa regional de Bruselas, que sanciona el impacto sonoro causado por el tráfico aéreo, puede considerarse una «restricción operativa» sometida a lo dispuesto en la Directiva 2002/30 y, en particular, al método consistente en medir los niveles sonoros en la fuente.

---

[1] 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, p. 40).

[2] Concretamente, la Directiva 2002/30 tiene en cuenta, en esencia, los niveles certificados de ruido de una aeronave. Este certificado acústico de la aeronave sigue un baremo teórico de las condiciones meteorológicas, geofísicas y operativas. Dicho baremo tiene en cuenta parámetros como el nivel del mar, la temperatura ambiente, la tasa de humedad, las características del suelo, la altura del micrófono, así como la trayectoria y los parámetros del vuelo.

En su sentencia dictada a día de hoy, el Tribunal de Justicia recuerda, con carácter preliminar, que, para tratar el problema del ruido de los aviones, la Unión sigue el método del **enfoque equilibrado**. Este método, definido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), comprende cuatro elementos principales y exige una evaluación cuidadosa de todas las diferentes opciones para atenuar el ruido, a saber, la reducción del ruido de los aviones en la fuente, las medidas de ordenación y gestión del suelo, los procedimientos operativos de reducción del ruido y las restricciones operativas.

Dicho enfoque equilibrado implica que las restricciones operativas sólo resultan admisibles cuando no haya sido posible alcanzar los objetivos de la Directiva 2002/30 mediante ninguna otra medida de gestión del ruido.

A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que una **«restricción operativa», en el sentido de la Directiva** 2002/30, **constituye una medida prohibitiva total o temporal que impide el acceso de una aeronave a un aeropuerto de un Estado miembro de la Unión**.

Por consiguiente, una normativa medioambiental que, **como la controvertida**, establece límites máximos de impacto sonoro medido a ras del suelo que deben respetarse al sobrevolar zonas situadas cerca de un aeropuerto **no constituye, como tal, una «restricción operativa», dado que no prohíbe el acceso al aeropuerto en cuestión**.

En todo caso, el Tribunal de Justicia precisa que, si bien la aplicación de un método consistente en medir a ras del suelo el ruido causado por una aeronave en vuelo puede incluirse el marco del enfoque equilibrado, **no cabe excluir que una normativa medioambiental como la controvertida no pueda tener, en función del contexto económico, técnico y jurídico pertinente, los mismos efectos que una prohibición de acceso a un aeropuerto.** Pues bien, **en el supuesto de que los límites impuestos por una normativa nacional sean tan restrictivos que fuercen a los operadores de aeronaves a renunciar a su actividad económica, tal normativa** equivaldrá a una prohibición de acceso y **constituirá, por tanto, una «restricción operativa»** en el sentido de la Directiva 2002/30. En tal caso, tal normativa deberá adoptarse ateniéndose a los requisitos establecidos por la Directiva.

Corresponde al órgano jurisdiccional belga verificar si las medidas adoptadas por la Región de Bruselas-Capital tienen tales efectos.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El texto íntegro de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667