

# Índice

---

<b>Prólogo</b> .....	15
<b>Introducción</b> .....	21
<b>Capítulo Primero. El requisito de necesidad: la imposición de las obligaciones</b> .....	27
1. OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN EL TRANSPORTE AÉREO EN UN ENTORNO LIBERALIZADO.....	27
1.1. <i>El camino hacia la liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea</i> .....	27
1.2. <i>La implantación progresiva de la liberalización: los paquetes liberalizadores</i> .....	31
2. EL TRANSPORTE AÉREO COMO SERVICIO DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL .....	36
2.1. <i>Fundamento de las obligaciones: fallo del mercado en la provisión de un servicio esencial</i> .....	36
2.2. <i>Las obligaciones de servicio público como técnica para garantizar la prestación esencial</i> .....	44
2.3. <i>El límite: la no afección a los intereses de la Comunidad</i> .....	50
3. LA IMPOSICIÓN DE LAS OBLIGACIONES EN EL TRANSPORTE AÉREO .	53
3.1. <i>La valoración de la necesidad: criterios utilizados</i> .....	53
3.2. <i>Los condicionantes objetivos y territoriales de las obligaciones</i> ..	56
3.3. <i>El principio de proporcionalidad en la imposición de las obligaciones</i> .....	60
3.4. <i>Competencia y procedimiento</i> .....	63
A. <i>La competencia de los Estados miembros para imponer las obligaciones</i> .....	63
B. <i>Inexistencia de un procedimiento para imponer las obligaciones: los deberes formales de comunicación y publicidad</i> .....	64
3.5. <i>La mutabilidad de la necesidad: modificación y supresión de las obligaciones</i> .....	67

4.	MECANISMOS DE CONTROL DEL REQUISITO DE NECESIDAD .....	68
4.1.	<i>Revisión de las medidas directamente por los Estados miembros ..</i>	68
4.2.	<i>Remisión de la motivación formal .....</i>	69
4.3.	<i>Investigación formal por parte de la Comisión europea .....</i>	71
5.	LA IMPOSICIÓN DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN EL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA.....	72
5.1.	<i>Una normativa que atiende especialmente la insularidad y el norte africano .....</i>	72
5.2.	<i>Su aplicación concreta.....</i>	74

## **Capítulo Segundo. Contenido y alcance de las obligaciones.....**

1.	CARACTERÍSTICAS DE LAS OBLIGACIONES .....	77
1.1.	<i>Prestación mínima o estándar .....</i>	77
1.2.	<i>Claridad.....</i>	78
2.	UNA PRESTACIÓN REGULAR Y CONTINUA .....	80
2.1.	<i>Regularidad .....</i>	80
2.2.	<i>Continuidad .....</i>	83
3.	LA CAPACIDAD Y OTRAS CONDICIONES QUE SUELEN APARECER.	87
3.1.	<i>Capacidad .....</i>	89
	A. Plazas .....	87
	B. Capacidad, ¿como capacidad económico-financiera? .....	89
3.2.	<i>Otras condiciones.....</i>	91
4.	LA POTESTAD TARIFARIA.....	94
4.1.	<i>Limitación de la libertad de precios: su control administrativo .....</i>	94
4.2.	<i>El caso español: de tarifas máximas a tarifas de referencia.....</i>	97
4.3.	<i>Competencia y procedimiento de aprobación. La revisión de las tarifas.....</i>	99
4.4.	<i>La deficiente configuración de la potestad tarifaria como obligaciones de servicio público.....</i>	102
5.	PROVISIONALIDAD DE LAS OBLIGACIONES .....	104

6.	LA POSICIÓN DE LOS PASAJEROS EN RELACIÓN CON TALES OBLIGACIONES.....	107
7.	LA GARANTÍA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES: DIVERSIDAD DE INSTRUMENTOS. EN ESPECIAL, EL RÉGIMEN SANCIONADOR .....	109
8.	LA INCIDENCIA DEL EJERCICIO DEL DERECHO A LA HUELGA.....	112
8.1.	<i>El transporte aéreo como servicio esencial para la comunidad ..</i>	112
8.2.	<i>Su alcance y delimitación .....</i>	115
8.3.	<i>Los servicios esenciales para la comunidad: un título de intervención de mayor cobertura que las obligaciones de servicio público .....</i>	119
<b>Capítulo Tercero. El acto de atribución pública .....</b>		<b>123</b>
1.	LA NECESIDAD DEL ACTO DE ATRIBUCIÓN PÚBLICA Y SUS CONSECUENCIAS SOBRE EL SISTEMA DUAL DE ASUNCIÓN DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN EL TRANSPORTE AÉREO.....	123
1.1.	<i>La doctrina sobre el acto público de atribución .....</i>	123
1.2.	<i>Las dos vías para que los operadores asuman obligaciones de servicio público en el transporte aéreo .....</i>	127
1.3.	<i>La asunción a través de autorización en acceso abierto: ¿acto de encargo público?.....</i>	129
1.4.	<i>El «contrato» como acto de atribución pública .....</i>	132
1.5.	<i>Las dos vías ¿pueden ser simultáneas? Contraste con la solución Analir .....</i>	134
2.	EN ESPECIAL, EL ENCARGO MEDIANTE CONTRATO.....	136
2.1.	<i>Presupuesto para acudir a esta vía: inexistencia de servicios ...</i>	136
2.2.	<i>Concurso «ad cautelam»: el caso Lourdes, un supuesto guía ..</i>	138
2.3.	<i>Contenido mínimo del contrato .....</i>	142
2.4.	<i>La duración del contrato .....</i>	146
2.5.	<i>El contrato como instrumento del derecho de exclusiva .....</i>	147
3.	LOS REQUISITOS DE LA LICITACIÓN .....	149
3.1.	<i>El procedimiento de licitación .....</i>	149
3.2.	<i>Los criterios de adjudicación .....</i>	151
3.3.	<i>El procedimiento de urgencia.....</i>	153

4.	EL GESTOR DEL SERVICIO .....	155
4.1.	<i>¿Quién puede ser gestor del servicio?</i> .....	155
4.2.	<i>Los deberes del gestor del servicio</i> .....	156
A.	La prestación del servicio con cumplimiento de las obligaciones impuestas .....	156
B.	El deber de información .....	157
C.	El preaviso para abandonar el servicio .....	158
5.	LA EXTINCIÓN DEL SERVICIO.....	158
<b>Capítulo Cuarto. La compensación de las obligaciones de servicio público .....</b>		<b>161</b>
1.	LA DOCTRINA «ALTMARK» EN LA FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL .....	161
1.1.	<i>La situación pre-Altmark en el sector aéreo</i> .....	161
1.2.	<i>Formulación y consolidación de la doctrina</i> .....	164
1.3.	<i>Su plasmación en la normativa aérea</i> .....	169
2.	LOS CONCEPTOS RETRIBUTIVOS CLAVE.....	171
2.1.	<i>El importe de la financiación y sus límites</i> .....	171
2.2.	<i>La determinación de los conceptos</i> .....	173
3.	EL RÉGIMEN DE COMPENSACIÓN POR RESIDENCIA .....	175
3.1.	<i>El carácter autónomo de las subvenciones o bonificaciones por residencia</i> .....	175
3.2.	<i>Reconocimiento y evolución normativa en España</i> .....	177
4.	ASPECTOS GENERALES DEL RÉGIMEN JURÍDICO PREVISTO EN EL REAL DECRETO 1316/2001.....	181
4.1.	<i>Beneficiarios: acreditación de la condición de residente</i> .....	181
4.2.	<i>El importe de la bonificación</i> .....	185
4.3.	<i>Control administrativo</i> .....	186
4.4.	<i>El procedimiento de liquidación</i> .....	187
5.	LAS AYUDAS DE PUESTA EN MARCHA: ¿ALTERNATIVA A LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO? .....	188
5.1.	<i>Un marco confuso</i> .....	188

5.2.	<i>Requisitos de las ayudas de puesta en marcha</i> .....	193
A.	Definición previa de una estrategia de desarrollo y sus características .....	193
a.	Sistema o regímenes de ayudas, no ayudas individuales.....	193
b.	Su objeto: nuevas rutas o frecuencias .....	194
c.	Viabilidad económica futura de la ruta o frecuencia .....	195
d.	Temporalidad de la ayuda. Su carácter decreciente .....	197
B.	Los protagonistas. El papel central de los aeropuertos regionales.....	197
C.	Los costes subvencionables .....	200
D.	Las garantías: publicidad, concurrencia y transparencia .....	201
5.3.	<i>Relación de las ayudas de puesta en marcha con las obligaciones de servicio público</i> .....	202
A.	Incompatibilidad con otras ayudas, en especial con las derivadas de obligaciones de servicio público ..	202
B.	Obligaciones de servicio público y ayudas de puesta en marcha: semejanzas y diferencias.....	203
C.	¿El carácter alternativo de las ayudas de puesta en marcha?: su posible compatibilidad en diferentes rutas .....	206

<b>Capítulo Quinto. El impacto de la normativa aeroportuaria</b> .....	209
1. LA NOCIÓN DE «AEROPUERTO REGIONAL»: UNA IDEA DE IDA Y VUELTA.....	209
1.1. <i>Clave en la regulación derogada</i> .....	209
1.2. <i>Su abandono en la reforma</i> .....	211
2. CONSECUENCIAS DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO SOBRE LOS SLOTS .....	214
2.1. <i>Un derecho de acceso a la infraestructura</i> .....	214
2.2. <i>Reserva de slots para rutas con obligaciones de servicio público</i> .....	221

2.3.	<i>Licitación pública ante insuficiencia de slots en rutas con obligaciones de servicio público: un supuesto complementario</i> .....	224
2.4.	<i>Neutralización del pase al fondo de reserva</i> .....	227
3.	LA INCIDENCIA NEGATIVA DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS SOBRE LA FINALIDAD DE SERVICIO PÚBLICO .....	229
3.1.	<i>Status questionis: sobrecoste del precio final</i> .....	229
3.2.	<i>El restablecimiento del interés público: otra vez el Derecho comunitario</i> .....	232
4.	UN ASPECTO COMPLEMENTARIO: LA POSIBLE CONFIGURACIÓN DE LOS AEROPUERTOS COMO SERVICIO DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL .....	234
4.1.	<i>Autonomía de la calificación respecto del transporte aéreo y ámbito</i> .....	234
4.2.	<i>Relación con las obligaciones de servicio público en el transporte aéreo</i> .....	237
5.	VALORACIÓN DEL SISTEMA .....	238
	<b>Epílogo. Diez principios rectores de las obligaciones de servicio público</b> .....	241
1.	CATEGORÍA DE DERECHO COMUNITARIO .....	241
2.	ESENCIALIDAD DE LA PRESTACIÓN .....	242
3.	ADAPTABILIDAD Y MUTABILIDAD .....	243
4.	DIVERSIDAD DE REGÍMENES .....	244
5.	PROTAGONISMO ESTATAL .....	245
6.	PROPORCIONALIDAD .....	246
7.	CLARIDAD Y VINCULACIÓN DIRECTA CON LA MISIÓN DE INTERÉS GENERAL .....	247
8.	EXCEPCIONALIDAD DE LOS PRIVILEGIOS .....	248
9.	PROVISIONALIDAD DE LA MEDIDA .....	248
10.	¿TENDENCIA AL VALOR SOCIAL? .....	249
	<b>Bibliografía</b> .....	251