

**FERNANDO MARTÍNEZ SANZ
M.^a VICTORIA PETIT LAVALL**
(Directores)

ESTUDIOS DE DERECHO AÉREO: AERONAVE Y LIBERALIZACIÓN

Autores

Jorge Álvarez Méndez
Donatella Bocchese
Cristina Casamitjana Olivé
Anabelén Casares Marcos
David Díez Ramos
Fernando Elorza Guerrero
Isabel Fernández Torres
Mario O. Folchi
Olga Fotinopoulou Baurko
Rodolfo González Lebrero
M.^a Jesús Guerrero Lebrón
Andrés Gutiérrez Gilsanz
José Huguet Monfort

Julio López Quiroga
Fernando Martínez Sanz
M.^a José Morillas Jarillo
Irene Nadal Gómez
Miguel Nieto Menor
M.^a Victoria Petit Lavall
Massimiliano Piras
Lorena Sales Pallarés
Esteban Sánchez
Bernardo Sánchez Pavón
Irene Sánchez del Río Moreta
Leopoldo Tullio
Alessandro Zampone

Prólogo de
Fernando Martínez Sanz y M.^a Victoria Petit Lavall



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2009



ÍNDICE

| | <u>Pág.</u> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| PRÓLOGO | 17 |
| PARTE I: AERONAVE Ponencias | |
| LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES, por Mario O. Folchi | 21 |
| I. BREVE NOTICIA HISTÓRICA | 21 |
| II. UNA NUEVA CATEGORÍA CONTRACTUAL | 23 |
| III. EL EXPLOTADOR DE AERONAVE | 31 |
| 1. Concepto | 33 |
| IV. LAS DISTINTAS FIGURAS CONTRACTUALES | 36 |
| 1. La locación de aeronave | 38 |
| 2. El fletamento de aeronave | 42 |
| 3. El intercambio de aeronaves | 46 |
| V. EL <i>CHARTER</i> AERONÁUTICO | 49 |
| EL EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES, por Rodolfo A. González Lebrero... | 53 |
| I. INTRODUCCIÓN | 53 |
| 1. Normativa nacional | 54 |
| 2. Normativa internacional | 55 |
| ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO (CCC) Y EL PROTOCOLO PARA ELEMENTOS DE EQUIPO AERONÁUTICO (PEEA), por M.^a Jesús Guerrero Lebrón | 57 |
| I. INTRODUCCIÓN | 57 |
| II. EL SISTEMA DE CC COMO ORIGINAL INSTRUMENTO DE LEX MERCATORIA | 59 |
| 1. La utilización de un Convenio (CCC) más un Protocolo (PEEA) | 59 |
| 2. La garantía internacional como figura superpuesta a las garantías nacionales... | 61 |
| 2.1. Superación del planteamiento de Derecho internacional privado | 61 |
| 2.2. La restricción del ámbito de aplicación y el respeto a los Derechos nacionales | 62 |

| | <i>Pág.</i> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 2.3. Aproximación al concepto de «garantía internacional» | 63 |
| 3. Las posibles declaraciones y reservas de los Estados parte..... | 64 |
| III. EL REGISTRO INTERNACIONAL PREVISTO EN EL SISTEMA DE CC..... | 65 |
| 1. Consideraciones generales sobre el sistema de inscripción internacional dise- ñado por el CCC..... | 65 |
| 2. El RI para elementos de equipo móvil aeronáutico | 66 |
| 2.1. Introducción | 66 |
| 2.2. Principios que rigen el Registro Internacional..... | 67 |
| IV. VENTAJAS QUE EL CCC REPORTA A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL... | 69 |
| V. ENTRADA EN VIGOR DEL CCC Y EL PEEA..... | 70 |
| ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DE LOS CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS, por Julio López Quiroga | 73 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 73 |
| II. NATURALEZA JURÍDICA DE LOS CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILE- GIADOS | 74 |
| III. CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS | 78 |
| 1. Créditos del Estado | 79 |
| 2. Créditos salariales | 80 |
| 3. Créditos derivados del contrato de seguro | 81 |
| 4. Créditos de indemnizaciones por daños..... | 82 |
| 5. Gastos de salvamento..... | 83 |
| 6. Gastos necesarios de conservación | 84 |
| IV. PRELACIÓN ENTRE CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS..... | 84 |
| V. EXTENSIÓN DEL PRIVILEGIO | 85 |
| VI. CRÉDITOS PRIVILEGIADOS AERONÁUTICOS Y CONCURSO | 86 |
| LA AERONAVE COMO COSA COMPUESTA. LA SINGULARIDAD DEL RÉGI- MEN DE LOS MOTORES, por María José Morillas Jarillo | 91 |
| I. INTRODUCCIÓN: CONCEPTO E IMPORTANCIA DE LA AERONAVE Y DE SUS MOTORES | 91 |
| II. CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE: LA AERONAVE COMO COSA COMPUESTA..... | 93 |
| III. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE DOCUMENTOS OBLIGATO- RIOS | 96 |
| IV. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE INSCRIPCIÓN REGISTRAL .. | 97 |
| 1. Registros administrativos | 97 |
| 2. Registros jurídicos..... | 98 |
| V. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE DERECHOS REALES DE GARANTÍA..... | 100 |
| VI. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE CONTRATOS..... | 102 |
| 1. Contratos sobre motores de aeronaves | 103 |
| 1.1. Arrendamiento a corto plazo de motores (Aircraft Engine Short-Term Lease Agreement)..... | 103 |
| 1.2. Intercambio de motores (Interchange o Swap Agreements)..... | 104 |
| 1.3. Agrupación de motores (Pooling Agreement) | 104 |
| 2. <i>Swap</i> o <i>Pooling</i> de motores de aeronaves arrendadas, financiadas u objeto de garantía real | 105 |

| | <u>Pág.</u> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| LA RECIENTE REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL ABORDAJE AÉREO EN EL CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES, por M.^a Victoria Petit Lavall..... | 109 |
| I. INTRODUCCIÓN | 109 |
| II. LOS DISTINTOS INTENTOS DE REGULACIÓN DEL ABORDAJE A NIVEL INTERNACIONAL | 110 |
| III. EL ABORDAJE EN EL CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES..... | 112 |
| 1. Concepto de abordaje aéreo | 112 |
| 2. El régimen de responsabilidad en caso de abordaje | 116 |
| IV. EL DERECHO INTERNO: EL RÉGIMEN DE LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA (LNA) | 128 |
| LA RESPONSABILITÀ DEGLI OPERATORI DI HANDLING: L'ESPERIENZA ITALIANA, por Massimiliano Piras | 131 |
| I. LE OPERAZIONI DI HANDLING AEROPORTUALE..... | 131 |
| II. L'AMBITO TEMPORALE DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO. | 133 |
| III. LA RESPONSABILITÀ PER I DANNI ALLE COSE TRANSPORTATE VERIFICATISI DURANTE LE OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA NELLA GIURISPRUDENZA ITALIANA..... | 135 |
| IV. LA RESPONSABILITÀ DELL'OPERATORE DI HANDLING DOPO LA RIFORMA DELLA DISCIPLINA INTERNA E INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO | 136 |

Comunicaciones

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| EL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE COMO ELEMENTO DIFERENCIADOR ENTRE EL «WET LEASE AGREEMENT» Y EL CHARTER AÉREO, por David Díez Ramos | 141 |
| I. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN | 141 |
| II. MODALIDADES DE CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE.... | 142 |
| III. «WET LEASE AGREEMENT» Y CONTRATOS DE CHARTER AÉREO; ELEMENTOS DIFERENCIADORES..... | 143 |
| IV. LA PÉRDIDA DEL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE POR PARTE DEL ARRENDADOR EN EL «WET LEASE AGREEMENT» | 145 |
| 1. La atribución inmediata del control operacional de la aeronave | 145 |
| 2. La atribución mediata del control operacional de la aeronave | 147 |
| V. CONCLUSIÓN..... | 147 |
| LA INFORMACIÓN Y CONSULTA A LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES CON OCASIÓN DE «SUCESOS» EN LA AVIACIÓN CIVIL, por Fernando Elorza Guerrero..... | 151 |
| I. INTRODUCCIÓN | 151 |
| II. LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL: APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.... | 152 |
| III. APUNTES SOBRE LOS DERECHOS DE INFORMACIÓN Y CONSULTA DE LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES | 154 |

| | <u>Pág.</u> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Claves de la legislación vigente..... | 154 |
| 2. La investigación de accidentes por la empresa: el art. 16.3 LPRL..... | 158 |
| IV. LA NOTIFICACIÓN E INVESTIGACIÓN DE LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL | 159 |
| 1. Los accidentes e incidentes graves..... | 159 |
| 2. Los incidentes que no tienen la consideración de graves..... | 160 |
| V. REFLEXIONES SOBRE LA INFORMACIÓN Y CONSULTA A LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN RELACIÓN A LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL | 162 |
| VI. BIBLIOGRAFÍA..... | 166 |
| | |
| LA BANALIZACIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE AERONAVES: ¿COLABORACIÓN EMPRESARIAL O CESIÓN ILEGAL DE TRABAJADORES? (A propósito de la Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo núm. 5.913, de 20 de julio de 2007), por Olga Fotinopoulou Basurko | 167 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 167 |
| II. DESCRIPCIÓN DEL SUPUESTO DE HECHO: UN CASO DE BANALIZACIÓN DE TRIPULANTES ENTRE EMPRESAS AERONÁUTICAS ESPAÑOLA Y ESTADOUNIDENSE..... | 169 |
| III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL DE LOS TRIBUNALES ESPAÑOLES PARA CONOCER DEL LITIGIO Y LA DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE AL SUPUESTO | 171 |
| 1. Competencia judicial internacional de los tribunales españoles para conocer del litigio | 172 |
| 1.1. El recurso al foro del domicilio del demandado y a los foros especiales por razón de la materia cuando el demandante es el trabajador: la aplicación del RB y del art. 25.1 LOPJ..... | 174 |
| 1.2. El recurso al foro por conexidad (art. 6 RB) | 175 |
| 2. Determinación de la legislación aplicable: el art. 6 del Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales | 180 |
| IV. LA BANALIZACIÓN AERONÁUTICA COMO SUPUESTO DE CESIÓN ILEGAL DEL ART. 43 ET | 181 |
| V. CONCLUSIÓN..... | 183 |
| | |
| EL LLAMADO <i>LEASING</i> DE AERONAVES. TIPOLOGÍA. PROBLEMÁTICA CONCURSAL, por Andrés Gutiérrez Gilsanz | 185 |
| I. PRELIMINAR | 185 |
| II. EL LLAMADO <i>LEASING</i> DE AERONAVES. TIPOLOGÍA. NATURALEZA JURÍDICA | 186 |
| III. EL TRATAMIENTO CONCURSAL DEL <i>LEASING</i> DE AERONAVES..... | 189 |
| 1. Planteamiento..... | 189 |
| 2. El <i>leasing</i> financiero de aeronaves en el concurso..... | 192 |
| 2.1. Concurso de la compañía aérea..... | 192 |
| 2.1.1. La compatibilidad entre la posibilidad de recuperar la aeronave y el carácter privilegiado especial del crédito en caso de incumplimiento del contrato..... | 192 |
| 2.1.2. La rehabilitación de contratos resueltos | 198 |

| | <u>Pág.</u> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 2.1.3. La reintegración concursal con respecto a los contratos de <i>leasing</i> financiero..... | 198 |
| 2.2. Concurso de la entidad de <i>leasing</i> | 199 |
| 2.3. Concurso del vendedor..... | 200 |
| 3. El arrendamiento de aeronaves en el concurso..... | 200 |
| | |
| SEGURIDAD AERONÁUTICA Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN, por Rodolfo A. González-Lebrero..... | 203 |
| I. INTRODUCCIÓN DESDE LA LITERATURA CLÁSICA..... | 203 |
| II. GENERALIDADES..... | 204 |
| III. HACIA UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA..... | 204 |
| IV. LA SEGURIDAD AERONÁUTICA..... | 206 |
| V. EL ACCIDENTE DE AVIACIÓN..... | 209 |
| VI. PROBLEMAS EMERGENTES DE LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN..... | 210 |
| | |
| ALGUNAS NOTAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES EN LA UNIÓN EUROPEA, por José Huguet Monfort..... | 215 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 215 |
| II. EL RÉGIMEN GENERAL DE RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE..... | 216 |
| III. LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES POR DEFECTOS EN SUS PRODUCTOS..... | 219 |
| 1. La aeronave como producto defectuoso..... | 219 |
| 2. El fabricante de aeronaves como sujeto responsable: los Organismos Certificados de Diseño y Producción de Productos Aeronáuticos..... | 222 |
| IV. LOS DEFECTOS DE LA AERONAVE..... | 224 |
| V. LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES..... | 227 |
| 1. La falta de puesta en circulación de la aeronave..... | 227 |
| 2. La inexistencia del defecto en el momento de la puesta en circulación de la aeronave..... | 228 |
| 3. La fabricación de aeronaves para uso privado del constructor..... | 229 |
| 4. La construcción de aeronaves conforme a normas imperativas..... | 229 |
| 5. Referencia a la exoneración por riesgos de desarrollo..... | 230 |
| 6. Exoneración del fabricante de una parte integrante..... | 231 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 231 |
| | |
| LOS PROCESOS JUDICIALES Y LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES AÉREOS, por Irene Nadal Gómez..... | 235 |
| I. LA SEGURIDAD AÉREA Y LOS PROCESOS JUDICIALES..... | 235 |
| II. EL INFORME TÉCNICO EN EL PROCESO PENAL..... | 237 |
| 1. La elaboración técnica del informe..... | 237 |
| 2. El informe técnico y el proceso penal en el marco del Anexo 13 al Convenio de OACI..... | 238 |
| 3. La Ley de Seguridad Aérea y el proceso penal..... | 240 |
| III. EL INFORME TÉCNICO EN EL PROCESO CIVIL..... | 248 |
| IV. CONCLUSIONES..... | 250 |

PARTE II: CONSECUENCIAS DE LA LIBERALIZACIÓN

Ponencias

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| UNA VISIÓN HISPANOAMERICANA DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, por Jorge L. Álvarez Méndez | 253 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 253 |
| II. LA BÚSQUEDA DE UN CONCEPTO..... | 254 |
| III. LA CRUDA REALIDAD..... | 256 |
| IV. EL JUSTO EQUILIBRIO..... | 257 |
| V. LO QUE MUESTRAN LAS CIFRAS..... | 259 |
| VI. CONCLUSIONES..... | 260 |
| EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES TRAS EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 1008/2008, DE 24 DE SEPTIEMBRE, por Fernando Martínez Sanz y José Huguet Monfort | 261 |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 261 |
| II. EL ARRENDAMIENTO COMO CONTRATO DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE: DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES..... | 262 |
| 1. Concepto..... | 262 |
| 2. Modalidades de arrendamiento de aeronaves: los contratos de <i>dry lease</i> y <i>wet lease</i> | 264 |
| 3. El arrendamiento y el <i>leasing</i> de aeronaves..... | 266 |
| 4. El charter aéreo..... | 268 |
| III. EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES EN EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 1008/2008..... | 269 |
| 1. La concesión de licencias de explotación..... | 270 |
| 2. La matrícula de aeronaves..... | 272 |
| 3. La autorización previa para la concesión de licencias de explotación..... | 273 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 276 |
| LA LIBERALIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS CON RESPECTO AL ESTADO: INTERVENCIÓN DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y SUJETOS PRIVADOS EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO, por Miguel Nieto Menor | 279 |
| I. SITUACIÓN ACTUAL..... | 279 |
| 1. Regulación aeroportuaria actual..... | 280 |
| 2. Situación actual de la gestión aeroportuaria..... | 282 |
| II. NECESIDAD DE DESCENTRALIZAR Y UTILIZAR TÉCNICAS DE GESTIÓN PRIVADA..... | 283 |
| III. DELIMITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO Y LAS CCAA..... | 284 |
| 1. Concepto constitucional de «aeropuerto»..... | 285 |
| 2. Concepto de «aeropuerto de interés general»..... | 286 |
| 3. Competencia residual del Estado sobre aeropuertos autonómicos..... | 287 |
| 4. Competencia de las Comunidades Autónomas sobre aeropuertos..... | 288 |
| 5. Cláusula de abandono de gestión directa por el Estado..... | 289 |
| 6. Imposibilidad de descentralización total de aeropuertos autonómicos: competencias del Estado concurrentes..... | 289 |
| IV. TÉCNICAS DE GESTIÓN PRIVADAS EN LOS AEROPUERTOS..... | 291 |

| | <i>Pág.</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Utilización de técnicas de gestión privada por AENA | 291 |
| 1.1. Contrato de concesión de obra pública | 291 |
| 1.2. Gestión de servicios aeroportuarios mediante Sociedades Privadas Instrumentales | 293 |
| 2. Aeropuertos de interés general de titularidad privada..... | 295 |
| 2.1. Trámite de autorización y calificación del aeropuerto..... | 296 |
| 2.2. Aprobación del proyecto constructivo..... | 297 |
| 2.3. Apertura al tráfico del aeropuerto..... | 299 |
| 2.4. Gestión de los servicios aeroportuarios autorizados..... | 300 |
| V. BIBLIOGRAFÍA..... | 301 |
| INTERVENTI INTERPRETATIVI DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA SUL REG. (CE) N. 261/2004, por Leopoldo Tullio | 303 |
| I. LE TRE SENTENZE | 303 |
| II. LA PRIMA SENTENZA: ASSISTENZA IN CASO DI RITARDO | 303 |
| III. LA SECONDA SENTENZA: APPLICABILITÀ DEL REGOLAMENTO..... | 305 |
| IV. LA TERZA SENTENZA: COMPENSO IN SEGUITO A CANCELLAZIONE..... | 306 |

Comunicaciones

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| LA RIFUSIONE DELLA DISCIPLINA COMUNITARIA SULLA PRESTAZIONE DEI SERVIZI AEREI (REG. CE N. 1008/2008), por Donatella Bocchese..... | 311 |
| I. LE ESIGENZE DI RIFORMA DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI IN- TRACOMUNITARI | 311 |
| II. LE NOVITÀ IN MATERIA DI REQUISITI TECNICO-GIURIDICI PER RILAS- CIO DELLE LICENZE DI ESERCIZIO | 313 |
| III. LE CONDIZIONI FINANZIARIE PER IL RILASCIO DELLA LICENZA DI ESERCIZIO..... | 319 |
| IV. I POTERI DI CONTROLLO DELLA COMMISSIONE SULLA CONFORMITÀ DELLA LICENZA DI ESERCIZIO E LA SORTE DEGLI ACCORDI BILATERA- LI TRA STATI MEMBRI NEL REG. (CE) N. 1008/2008..... | 326 |
| V. LE DEROGHE AGLI ACCORDI BILATERALI TRA STATI MEMBRI NEL REG. (CE) N. 1008/2008 | 328 |
| VI. L'IMPOSIZIONE DI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO: PRESUPPOSTI E PRO- CEDURA | 330 |
| VII. LA DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO TRA AEROPORTI E L'ESERCIZIO DEI DIRITTI DI TRAFFICO | 335 |
| VIII. LE NOVITÀ IN MATERIA TARIFFARIA..... | 338 |
| LA LIBERALIZACIÓN AEROPORTUARIA EN ESPAÑA, por Cristina Casamitjana Olivé | 341 |
| I. RESUMEN | 341 |
| II. INTRODUCCIÓN | 342 |
| III. MARCO NORMATIVO AEROPORTUARIO ESPAÑOL. CONTRADICCIONES CON EL DERECHO EUROPEO..... | 343 |
| IV. PRINCIPALES MODELOS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA EUROPEOS | 352 |

| | <u>Pág.</u> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Gran Bretaña..... | 352 |
| 2. Francia..... | 353 |
| 3. Alemania..... | 353 |
| V. CONCLUSIONES..... | 354 |
| VI. BIBLIOGRAFÍA..... | 355 |
| | |
| LA CONSOLIDACIÓN DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y SU ASALTO A LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA: ¿LIBERALIZACIÓN DE AENA?, por Anabelén Casares Marcos..... | 357 |
| I. LA PROMOCIÓN POR LA UE DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA..... | 357 |
| 1. Los orígenes de la regulación comunitaria de la participación privada en la provisión de obras públicas..... | 358 |
| 2. El alumbramiento de las fórmulas de colaboración público-privada en el marco comunitario..... | 360 |
| 2.1. Comunicación interpretativa sobre las concesiones en el Derecho comunitario..... | 361 |
| 2.2. La reforma comunitaria de 2004..... | 363 |
| 3. Libro Verde sobre la colaboración público-privada y el Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones..... | 363 |
| II. LA APLICACIÓN DE NUEVAS FÓRMULAS DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA AL ÁMBITO AEROPORTUARIO ESPAÑOL..... | 366 |
| 1. La incidencia del reparto constitucional en la materia..... | 366 |
| 2. El rol tradicional de AENA y la ruptura de su monopolio respecto a los aeropuertos de interés general..... | 367 |
| 3. La liberalización en la promoción, construcción, financiación y gestión de los aeropuertos españoles de interés general..... | 370 |
| III. BIBLIOGRAFÍA..... | 372 |
| | |
| EL CASO CHARLEROI Y LAS DIRECTRICES DE 2005 A EXAMEN TRAS LA SENTENCIA DEL TPI DE 17 DE DICIEMBRE DE 2008: EL PROBLEMA DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO, por Isabel Fernández Torres..... | 375 |
| I. LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR AEROPORTUARIO Y LAS AYUDAS A LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTE..... | 375 |
| II. LA DECISIÓN CHARLEROI DE LA COMISIÓN..... | 378 |
| 1. Los contratos suscritos entre «Ryanair» y las autoridades locales..... | 378 |
| 2. La decisión de la Comisión..... | 379 |
| III. LAS DIRECTRICES DE 2005: LÍNEAS GENERALES..... | 381 |
| IV. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE 17 DE DICIEMBRE DE 2008: LA CUESTIÓN DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO..... | 385 |
| 1. Planteamiento general..... | 385 |
| 2. La STPI de 17 de diciembre de 2008: valoración crítica..... | 386 |
| V. CONSIDERACIONES FINALES..... | 388 |
| | |
| LOS CIELOS ABIERTOS Y LAS COMPETENCIAS EXTERNAS DE LA UE: LA ÚLTIMA FRONTERA, por Lorena Sales Pallarés..... | 393 |

| | <i>Pág.</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| I. INTRODUCCIÓN..... | 393 |
| II. EL SISTEMA COMPETENCIAL COMUNITARIO | 394 |
| 1. El reparto de competencias..... | 394 |
| 2. Las competencias externas | 396 |
| 3. El Tratado de Lisboa | 397 |
| III. LA SENTENCIA DEL TJCE SOBRE LOS «OPEN SKIES»: UNA MIRADA DES- DE LA VERTIENTE EXTERNA | 398 |
| 1. Antecedentes | 399 |
| 2. La reacción de la Comisión: acciones a favor de una competencia comuni- taria..... | 401 |
| 3. Alcance de la competencia externa exclusiva de la comunidad | 401 |
| 4. El contexto actual y su relación con las sentencias del TJCE de «cielos abier- tos» | 403 |
| IV. EL CIELO ÚNICO EUROPEO I Y II | 405 |
| V. CONCLUSIONES | 407 |
| VI. BIBLIOGRAFÍA..... | 407 |
| | |
| LOS AEROPUERTOS PRIVADOS EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO ESPA- ÑOL: HACIA UN NUEVO MARCO JURÍDICO CAPAZ DE ADECUARSE A LA DEMANDA DE MOVILIDAD, por Irene Sánchez del Río Moreta, Esteban Sánchez Mantiñán y Bernardo Sánchez Pavón | 409 |
| I. LOS AEROPUERTOS PRIVADOS EN MARCO DE LA POLÍTICA DE TRANS- PORTES ESPAÑOLA..... | 409 |
| II. LA DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO Y SU RELACIÓN CON LA INICIA- TIVA PRIVADA EN EL SECTOR..... | 412 |
| III. LA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL..... | 415 |
| IV. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA CREACIÓN DE AEROPUERTOS..... | 418 |
| 1. Esquema normativo para la creación de aeropuertos públicos y privados | 418 |
| 1.1. Autoridad competente | 418 |
| 1.2. Tramitación..... | 419 |
| 2. Distinción entre aeródromo y aeropuerto. Transición de una condición a otra. Reflexiones | 422 |
| V. CONCLUSIONES | 424 |
| VI. BIBLIOGRAFÍA..... | 425 |
| | |
| LIBERALIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN EN LOS SISTEMAS AEROPORTUARIOS, por Bernardo Sánchez Pavón | 427 |
| I. LOS SISTEMAS AEROPORTUARIOS: CONCEPTO Y REQUISITOS..... | 427 |
| 1. Concepto | 427 |
| 2. Requisitos del sistema aeroportuario | 428 |
| 2.1. Unidad..... | 428 |
| 2.2. Coherencia..... | 429 |
| 2.3. Completitud..... | 430 |
| II. LA IMPORTANCIA DE UNA ADECUADA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO | 431 |
| III. PRIVATIZACIÓN Y LIBERALIZACIÓN..... | 432 |
| IV. SERVICIOS PÚBLICOS Y SERVICIOS DE INTERÉS GENERAL | 436 |
| V. CONCLUSIONES | 439 |

| | <u>Pág.</u> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Un proceso de privatización sólo debe ser abordado en el marco de una política económica suficientemente definida y tras un minucioso análisis del pro y el contra | 439 |
| 2. El éxito de la privatización tiene un alto grado de dependencia respecto de las condiciones contextuales del correspondiente sector | 442 |
| 3. No deben minimizarse las posibilidades que todavía puede ofrecer el sistema tradicional del servicio público | 443 |
| VI. BIBLIOGRAFÍA | 444 |
| | |
| SPUNTI DI RIFLESSIONE SU ALCUNE QUESTIONI DI GIURISDIZIONE E DI COMPETENZA NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL 1999, por Alessandro Zamponi | 447 |
| I. INTRODUZIONE | 447 |
| II. L'IDENTIFICAZIONE DEL LUOGO DI DESTINAZIONE FINALE DEL TRAS- PORTO | 448 |
| III. IL FORO DEL <i>PLACE OF BUSINESS THROUGH WHICH THE CONTRACT HAS BEEN MADE</i> | 448 |
| IV. LA RILEVANZA DEI CRITERI DI COLLEGAMENTO AI FINI DELLA INDIVI- DUAZIONE DELLA COMPETENZA INTERNA | 450 |