

Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica



XXXIV
Nueva Serie, VI, 2017

Revista impresa en papel en Madrid y electrónica (html y pdf) con servidor en Gunzenhausen
(Baviera) [<http://www.eumed.net/rev/rednma/index.htm>] n.º 34 (2017)

La «Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica» es una publicación electrónica de periodicidad anual, que incorpora el sistema de referees por pares para la edición de los artículos. Dicho criterio no se aplica a la sección de reseñas y notas, bajo el control del director y de la directora adjunta de la redacción. Las lenguas de publicación son el español, francés, inglés, italiano, alemán, polaco, portugués, holandés, catalán, húngaro, croata, chino, búlgaro y sueco. Asimismo, se acompañarán resúmenes y palabras clave en dos lenguas de las anteriormente indicadas. Esperamos que la cuarta etapa de esta revista sea el inicio de una larga cadena de encuentros con ustedes amigos lectores y que, a la postre, la información que difundamos se convierta en una aportación en bien de la comunidad científica en los ámbitos del Derecho marítimo, Derecho aeronáutico, Historia del derecho de la navegación, Economía y Derecho del Turismo e Historia de las relaciones internacionales y de los tratados. Los trabajos, reseñas o artículos, que se presenten para la publicación, deben ser originales e inéditos, es decir, que no hayan sido remitidos o estén publicados en alguna otra revista. Tiene reconocidos 33 criterios Latindex. Está indexada en la MacroBase RePec, en Dialnet, en Socionet.ru (Moscú). Según lo establecido por la Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca, esta publicación periódica en las tres mediciones últimas de 2011, 2015 y 2017 tiene clasificación A, dentro de las revistas jurídicas. El CARHUS (Generalitat de Catalunya), en su última medición de revistas, 2014, la integra dentro del Grupo A.

CÓMO PUBLICAR EN LA «REVISTA EUROPEA DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AERONÁUTICA»

Los autores interesados deben enviar sus textos en formato .RTF o .DOC a: seghiri@uma.es acompañado de un resumen de su curriculum vitae. Para el envío de las reseñas, pueden dirigirse a mjpelaez@uma.es. Para reseñas pueden remitirse los libros y revistas a Manuel J. Peláez, mjpelaez@uma.es o a Miriam Seghiri, seghiri@uma.es, a la dirección postal que habitualmente se viene haciendo.

REVISTA EUROPEA DE DERECHO DE
LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y
AERONÁUTICA

XXXIV

NUEVA SERIE, VI, [2017]

GUNZENHAUSEN – MADRID – ZARAGOZA

La Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica es una revista académica, electrónica y en versión impresa, editada y mantenida desde el nº 28, 2011 (IIIª etapa), por el Grupo eumed•net que dejó en setiembre de 2013 de depender de la Universidad de Málaga. El servidor se encuentra en Gunzenhausen, distrito de Weissenburg-Gunzenhausen, Baviera (República Federal de Alemania). La impresión impresa en papel aparece en Madrid.

EQUIPO TÉCNICO DE EDICIÓN

DIRECTOR

Manuel J. Peláez

DIRECTORA ADJUNTA

Miriam Seghiri

SECRETARIA DE REDACCIÓN

María Encarnación Gómez Rojo

MAQUETACIÓN EDICIÓN ELECTRÓNICA

Miriam Seghiri

ISSN (versión electrónica): 2386-8902

ISSN (versión impresa): 1130-2127

Depósito legal: Z-3235-99

© Los autores de los artículos y las reseñas son los responsables de los contenidos expresados en los mismos. La redacción de la revista, por la amplitud de procedencias geográficas, diversidad de temáticas cultivadas y diferencias lingüísticas de sus miembros, no se identifica con los juicios puestos de manifiesto por los colaboradores de la misma.

© eumed.net

© Maquetación y responsable de edición: Miriam Seghiri

CONSEJO CIENTÍFICO Y DE REDACCIÓN

LEONARD ŁUKASZUK (†), catedrático de Derecho internacional público de la Universidad de Varsovia. Fue Vicepresidente del Tribunal Constitucional de la República de Polonia. Presidente del consejo de redacción de la revista. Varsovia (*Polonia*).

LEOPOLDO TULLIO, catedrático de Derecho de la navegación de la Universidad de Roma La Sapienza. Roma (*Italia*).

TADEUSZ WASIŁEWSKI, catedrático de Derecho internacional público de la Universidad Nicolás Copérnico de Toruń. Toruń (*Polonia*).

GIORGI PENCHEV, catedrático de Derecho del medio ambiente de la Universidad de Plodvid. Plodvid y Sofia (*Bulgaria*).

THOMAS GERGEN, catedrático de Derecho civil, Derecho mercantil internacional y comparado y Derecho de propiedad intelectual, ISEC Universidad (*Luxemburgo*).

DIANA MARINOVA, profesora de Derecho internacional privado de la Universidad de Economía nacional y mundial de Sofia. Sofia (*Bulgaria*).

BJARNE MELKEVIK, catedrático de Filosofía y Teoría del Derecho de la Universidad Laval en Québec. Québec (*Québec*).

KAZIMIERZ LANKOSZ, catedrático y director del Departamento de Derecho internacional público de la Facultad de Derecho y Administración de la Universidad Jagellónica de Cracovia. Cracovia (*Polonia*).

MACIEJ BARCZEWSKI, catedrático de Derecho internacional público de la Universidad de Gdańsk. Gdańsk/Dantzig (*Polonia*).

STAMATIOS TZITZIS, director de investigaciones del Centre National de la Recherche Scientifique. Universidad Panthéon-Assas. Paris (*Francia*).

MANUEL J. PELÁEZ, catedrático de Historia del derecho y de las instituciones de la Universidad de Málaga. Director de la revista. Málaga (*España*).

MARÍA ENCARNACIÓN GÓMEZ ROJO, profesora titular de Historia del derecho y de las instituciones de la Universidad de Málaga. Secretaria de redacción de la revista. Málaga (*España*).

MIRIAM SEGHIRI, profesora titular de Traducción e interpretación de la Universidad de Málaga. Directora adjunta de la revista. Málaga (*España*).

Professor Leonard Łukaszuk, author of many publications; his main area of interest was Maritime Law, Intellectual Property Law, International Relations and Policy, Space and Aviation Law. His books were related to such a big branch of different disciplines of law; he knew how to make the law as much interdisciplinary as possible. Great tutor, adviser and friend, always open to people and ready to help them, to advice and discuss; always happy because of life, full of energy and mission. During his carrier he used to work as a judge in Constitutional Tribunal in Warsaw, cooperated with Maritime War Academy in Gdynia and "Civitas Christiana" Center. From 1994 he started working in Institute of International Relations at University of Warsaw, where he was teaching Law of the Sea and International Protection of Intellectual Property Law. He cooperated also with Polish Institute of International Affairs and Diplomacy Academy. He wrote several books, articles and reviews referring to all international law disciplines: diplomacy, military, constitution law, defense, international organizations, environment protection, etc. He was a presenter in many international and national forums, such as conferences, seminars and workshops. He was an author of many teaching programmes, manuals and different thesis and studies from Maritime Law. He was recognized at International Conferences in this domain. He was taking care of many generations of new young lawyers and politics, professionals fascinated by his energy and spirit of science. He was a great pedagogue and served to young scientists as an example of good tutor, engaging in his mission, always surrounded by students and young scientists sharing his knowledge with them. He will always stay in our hearts and memoirs as a great individual, and we will all miss him very much (Małgorzata Polkowska).

Los editores de la *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica* muestran su dolor ante el fallecimiento del presidente del Consejo de Redacción de la misma, el profesor Leonard Łukaszuk (†), catedrático que fue de Derecho internacional público de la Universidad de Varsovia y Vicepresidente del Tribunal Constitucional de la República de Polonia. Desde 2002, bien solo o en colaboración es autor de un considerable número de artículos en nuestra revista ["Maritime Law in the XXI Century: Tradition, Modernity, Rationality", XX, 2004; "Aspekty prawne udziału organizacji międzynarodowo-wych we współpracy dwustronnej i wielostronnej w świetle konwncji nz o prawie morza z 1982 roku", 21-22, 2005; "New developments in Ocean Sciences and in Environmental Strategy", 25, 2008; "International co-operation in the field of satellite navigation improvement: European perspective", XXXVIII, 2011; "Splendid Anniversary of the 30 years of very fruitful activity of the Commission of Maritime Law of the Polish Academy of Sciences, Gdańsk Branch", XXIX, 2013; "Air Safety and Dispute Resolution in Aviation Law: Cross-Border Perspective. Selected Issues", XXXI-XXXII, 2014-2015], notas, semblanzas de maritimistas (Cezary Berezowski, Remigius Bierzanek, Roman Jasica, Witalis Ludwiczak, Manfred Lachs, Kazimierz Libera, Maciej Chorzelski, Jonas Bergholzas, Ludwik Gelberg, Jerzy Fabian, Michał Szuldenfrei, Eugenius Piontek, Henryk de Fiumel, Herzy Piénkös) y recensiones publicadas en esta misma publicación periódica. Descanse en paz un gran hombre y un intelectual de primera magnitud dentro de su especialidad. Tomó el relevo de Jan Łopuski y Janus Gilas en la presente revista. *El número XXXV de 2018 estará dedicado en homenaje a Leonard Łukaszuk, con fecha máxima de entrega 25 de julio de 2018, en cualquiera de las lenguas propias de la revista* (Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri).

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ARTÍCULOS

“Application the PPP Method in aircraft positioning in air navigation” <i>Henrik Jafernik, Kamil Krasuski y Janusz Ćwiklak</i>	1
“The Airline Industry in 2050” <i>Tomasz Balcerzak</i>	11
“Conceptos clave y responsabilidad en la nueva regulación de los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados” <i>Mercedes Zubiri de Salinas</i>	25

SECCIÓN DE NOTAS CRÍTICAS, VALORACIONES TÉCNICAS, NOTICIAS Y RECENSIONES

“Air Transport Security and the possibility of increasing it to training on simulators” <i>Rudolf Volner</i>	67
„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 2016/681 z 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR-Passenger Name Record) w kontekście bezpieczeństwa pasażerów oraz ich prywatności” <i>Tomasz Balcerzak</i>	72
« Règlement de Police Que le Roi veut qui soit exécuté au Port Vendres » <i>Manuel J. Peláez</i>	81
“Unruly passengers ICAO Cir. 288 Update” <i>Małgorzata Polkowska</i>	84
“Carta de Luis XVI sobre pesquerías y derechos marítimos” <i>Miriam Seghiri y Manuel J. Peláez</i>	96
“Investigation of aviation accidents in the context of a conflict of interests between law enforcement, insurers, the Commission on aircraft accident investigation and other entities” <i>Tomasz Balcerzak</i>	97
“« Déclaration du roi, pour la police des noirs, donnée à Versailles le 9 août 1777 ». (Sobre el tráfico marítimo de esclavos en las colonias y en la metropoli y sus derechos)” <i>Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri</i>	109

<i>Europees Vervoerrecht</i> , Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. LI, n° 6 – 2016, pp. 585-715. <i>Xiaomei Han</i>	113
<i>Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln</i> , ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 66 Jahrgang, Heft 4 (Dezember), S. 605-792 <i>Xiaomei Han</i>	118
<i>Tijdschrift voor Zeegeschiedenis</i> , Universidad de Amsterdam, ISSN 0167-9988 36 (2017), n° 1, pp. 1-114. <i>Xiaomei Han</i>	121
<i>Anuario de Derecho Marítimo</i> , ISSN 0211-8432, vol. XXXIII (2016), 830 pp. <i>Elena Sáez Arjona</i>	124
<i>Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht</i> , Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 66. Jahrgang 2017, Heft 2, S. 201-416. <i>Xiaomei Han</i>	135
<i>Listado detallado de publicaciones de Derecho de la Navegación Marítima y Derecho Aeronáutico. Colección de Derecho privado especial y ciencias jurídicas de la navegación marítima, aeronáutica, fluvial y lacustre</i> <i>Manuel J. Peláez</i>	139



APPLICATION THE PPP METHOD IN AIRCRAFT POSITIONING IN AIR NAVIGATION

Henryk JAFERNIK*

Kamil KRASUSKI**

Janusz ĆWIKLAK***

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Henrik Jafernik, Kamil Krasuski y Janusz Ćwiklak (2017): "Application the PPP Method in aircraft positioning in air navigation", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 34 (2017). <http://www.eumed.net/rev/rednma/34.jafernik.krasuski.ćwiklak.html>.

ABSTRACT: In this paper the PPP (Precise Point Positioning) method was applied for designation the position of the aircraft in air navigation. The coordinates of the aircraft was estimated using Kalman filter operation in combined strategy for PPP method. The numerical computations were executed in RTKLIB software package in RTKPOST library in "PPP-Kinematic" module. The aircraft position was recovery based on two schemes: at first time the GLONASS data were applied in computations, whereas at second time the GPS/GLONASS data were utilized in calculations, respectively. In both solutions the GPS and GLONASS from onboard Topcon HiperPro receiver from Cessna 172 aircraft were used and tested. In paper the difference of coordinates of aircraft in geocentric XYZ frame from both solutions were designated and presented. The parameter of RMS bias for difference of aircraft coordinates equals to: 0.27 m along X axis, 0.09 m along Y axis, 0.22 m along Z axis, respectively. In addition, the RMS bias for difference of ellipsoidal height in geodetic BLh frame is about 0.28 m, respectively.

KEYWORDS: Precise Point Positioning, RTKLIB, GLONASS, RMS.

1. Introduction

Na przestrzeni ostatnich kilku lat w Polsce widoczny jest silny trend zainteresowania techniką satelitarną GNSS w obszarze nawigacji i transportu lotniczego. W szczególności technika satelitarna GNSS jest stosowana do określenia pozycji statku powietrznego w czasie prawie rzeczywistym, jak i w trybie post-processingu. Ponadto techniki satelitarna GNSS umożliwia wykorzystanie wielu metod lub kombinacji technik pomiarowych w numerycznych aplikacjach nawigacyjnych. Przykładowymi metodami pozycjonowania statku powietrznego w nawigacji lotniczej są między innymi: metoda pozycjonowania absolutnego SPP [1], metoda precyzyjnego pozycjonowania PPP [2], metoda różnicowa DGNS [3], metoda różnicowa RTK-OTF [4], metoda pozycjonowania SBAS [5], metoda efektu Dopplera [6].

W ramach przedstawianej pracy autorzy prezentują możliwości wykorzystania metody PPP w pozycjonowaniu statku powietrznego w nawigacji lotniczej. Metoda PPP była wykorzystywana w wielu testach lotniczych do odtworzenia współrzędnych statku powietrznego oraz określenia dokładności pozycjonowania samolotu trybie kinematycznym. Przykładowo metodę PPP implementowano w nawigacyjnych testach lotniczych opisanych w pracach badawczych i naukowych w literaturze zagranicznej: [7], [8], [9], [10], [11], [12]. W Polsce natomiast metodę PPP zastosowano w eksperymencie lotniczym w

* Silesian University of Technology, Katowice, Poland.

** Polish Air Force Academy, Dęblin, Poland.

*** Air Force Academy, Dęblin, Poland.

Mielcu na potrzeby określenia precyzyjnej trajektorii lotu samolotu Cessna 172 w transporcie lotniczym. Rezultaty implementacji metody PPP w eksperymencie lotniczym w Mielcu przedstawiono i pokazano w literaturze naukowej [13], [14], [15], [16]. W wymienionych pracach badawczych dokonano: wyznaczenia współrzędnych samolotu Cessna 172 w układzie geocentrycznym XYZ oraz układzie elipsoidalnym BLh, określono odchylenia standardowe współrzędnych statku powietrznego, wyznaczono błąd pozycji MRSE. W obliczeniach wykorzystano obserwacje GPS i GLONASS z odbiornika pokładowego Topcon HiperPRo umieszczonego w samolocie Cessna 172 podczas lotu próbnego w Mielcu. Odtworzenie pozycji samolotu Cessna 172 zostało wykonane z użyciem darmowych programów obliczeniowych: magicPPP, GAPS, CSRS-PPP oraz gLAB. Obliczenia realizowano dla obserwacji GPS/GLONASS z interwałem 1-sekundowych dla rozwiązania filtracji Kalmana lub metody najmniejszych kwadratów w procesie sekwencyjnym.

W prezentowanym artykule naukowym dokonano implementacji metody PPP do odtworzenia pozycji samolotu Cessna 172 dla eksperymentu lotniczego na lotnisku w Dęblinie. Pozycja samolotu Cessna 172 została określona w programie RTKLIB w bibliotece RTKPOST w module „PPP-Kinematic”. Współrzędne samolotu Cessna 172 zostały określone dla rozwiązania GLONASS oraz GPS/GLONASS. W rozwiązaniu pozycji samolotu Cessna 172 w programie RTKLIB przyjęto model filtracji Kalmana dla strategii kominowej. Wyniki badań w artykule przedstawiono na rysunkach oraz w formie tabelarycznej.

2. Research method

Model matematyczny metody PPP bazuje na wykorzystaniu kombinacji liniowej „lonosphere-Free” dla nieróżnicowych obserwacji kodowo-fazowych GNSS, jak zapisano poniżej [17]:

$$P_3 = d + c \cdot (dtr - dts) + Trop + Rel + MP_3 \quad (1)$$

$$L_3 = d + c \cdot (dtr - dts) + Trop + B_3 + Rel + \delta_w + ML_3 \quad (2)$$

where:

P_3 , L_3 - equation of „lonosphere-Free” linear combination for code and phase GNSS observations;

$$P_3 = \alpha P_1 + \beta P_2;$$

$$L_3 = \alpha L_1 + \beta L_2;$$

$\alpha = +f_1^2 / (f_1^2 - f_2^2)$, linear coefficient;

$\beta = -f_2^2 / (f_1^2 - f_2^2)$, linear coefficient;

f_1 , f_2 - nominal frequency in GNSS system;

d - geometric distance between satellite and receiver, include information about Earth rotation parameters, pole motion, ocean tiding, solid earth tides, scale and the origin of global reference frame, phase center offset and variation, precise coordinates of satellite and receiver;

$$d = ((x - X_{GNSS})^2 + (y - Y_{GNSS})^2 + (z - Z_{GNSS})^2)^{0.5};$$

(x, y, z) – aircraft coordinates in XYZ geocentric frame;

$(X_{GNSS}, Y_{GNSS}, Z_{GNSS})$ – satellite coordinates in GNSS system;

c - speed of light;

dtr - receiver clock bias;

dts - satellite clock bias;

$Trop$ - troposphere delay;

Rel- relativistic effect;

B₃- float value of ambiguity phase;

δ_w- phase wind up;

M_{P3}- multipath effect and measurement noise for code observations;

M_{L3}- multipath effect and measurement noise for phase observations.

Współrzędne statku powietrznego (x, y, z) z równań obserwacyjnych (1) i (2) są wyznaczane w procesie iteracyjnym dla dwuetapowego modelu filtracji Kalmana, jak poniżej:

1) „prediction step”:

$$x_p = A \cdot x_0 \quad (3)$$

$$P_p = A \cdot P_0 \cdot A^T + Q_0 \quad (4)$$

where:

A- matrix of coefficients,

x₀- a priori value of estimated parameters from previous step,

P₀- a priori value of covariance matrix from previous step,

x_p- predicted value of estimated parameters,

P_p- predicted value of covariance matrix,

Q₀- a priori covariance matrix of process noise;

2) „correction step”:

$$K_k = P_p \cdot H^T \cdot (H \cdot P_p \cdot H^T + R)^{-1} \quad (5)$$

$$x_k = x_p + K_k \cdot (z - H \cdot x_p) \quad (6)$$

$$P_k = (I - K_k \cdot H) \cdot P_p \quad (7)$$

where:

R - covariance matrix of measurements,

H – full matrix,

K_k – gain Kalman matrix,

z – vector of measurements,

I – identity matrix,

x_k - a posteriori value of estimated parameters,

P_k - a posteriori value of covariance matrix.

Wyznaczone w ten sposób współrzędne statku powietrznego odniesione są do ortokartezjańskiego układu współrzędnych geocentrycznych XYZ.

3. Research test and results. Discussion

W ramach prezentowanej pracy przeprowadzono test badawczy dotyczący implementacji metody PPP do precyzyjnego pozycjonowania samolotu w nawigacji lotniczej. Głównym zamiarem autorów pracy było odtworzenie rzeczywistych współrzędnych samolotu Cessna 172.

W teście badawczym wykorzystano obserwacje kodowo-fazowe GPS/GLONASS do odtworzenia pozycji samolotu Cessna 172. Obserwacje GPS/GLONASS zostały zarejestrowane przez odbiornik geodezyjny Topcon Hiperpro umieszczony w kabinie pilotów w samolocie Cessna 172. Próbnny lot testowy samolotem Cessna 172 wykonano w czerwcu 2010 r. w okolicach wojskowego w Dęblinie (patrz Rys. 1). Trasa lotu samolotu Cessna 172 wokół lotniska w Dęblinie została oparta o miejscowości: Dęblin – Kozienice – Kazimierz Dolny – Puławy – Dęblin. Podstawowym celem lotu samolotu Cessna 172 było pozyskanie materiałów badawczych do analiz dokładnościowych budowanego systemu monitorowania ruchu statków powietrznych. Ponadto lot testowy samolotem Cessna 172 został zrealizowany w ramach projektu

naukowego: "System monitorowania ruchu statków powietrznych i pojazdów użytkowanych przez służby porządku publicznego z wykorzystaniem GNSS" [18].

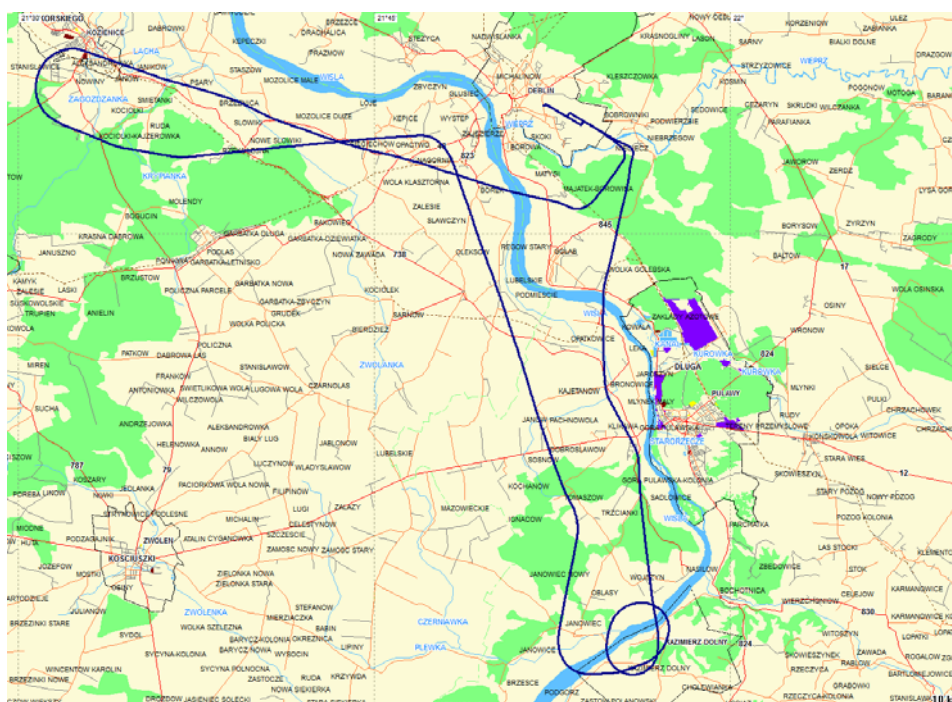


Figure 1. The flight trajectory of Cessna 172 plane in research test

Na potrzeby artykułu badawczego dokonano wyznaczenia współrzędnych statku powietrznego na podstawie rozwiązania GLONASS oraz GPS/GLONASS. W obliczeniach wykorzystano program RTKLIB z modułem RTKPOST. Program RTKLIB jest darmowym narzędziem programistycznym, dostępnym na stronie internetowej: www.rtklib.com. Na potrzeby wykonywanych badań naukowych, konfiguracja wyznaczanych parametrów i zastosowanych modeli w obliczeniach została przedstawiona w Tabeli 1 [19].

Table 1. The configuration of parameters in PPP method for GLONASS and GPS/GLONASS solution

Parameter	Solution I	Solution II
GNSS system	GLONASS	GPS/GLONASS
Type of RINEX file	2.11	2.11
Positioning mode	Kinematic	Kinematic
Positioning method	PPP	PPP
Cutoff elevation	10 ⁰	10 ⁰
Interval of computations	1 s	1 s
Source of precise orbits and clocks	GLONASS precise orbits and clocks	GPS/GLONASS precise orbits and clocks
Interval of precise orbits and clocks product	15 minutes	15 minutes
Methods of estimation GNSS satellites orbits	Lagrange polynomial method	Lagrange polynomial method

and clocks		
GNSS observations	GLONASS code (P1/P2) and phase (L1/L2) observations	GPS/GLONASS code (P1/P2) and phase (L1/L2) observations
Linear combination	Ionosphere-Free	Ionosphere-Free
Adjustment processing	Applied	Applied
A priori standard deviation of code measurement	GLONASS: 0.6 m for code observations, 3 mm for phase observations	GLONASS: 0.6 m for code observations, 3 mm for phase observations; GPS: 0.3 m for code observations, 3 mm for phase observations
Maximum number of iterations	5	5
Phase center offset/variation for satellites and receiver	based on IGS ANTEX file	based on IGS ANTEX file
Initial position of aircraft	based on header of RINEX file	based on header of RINEX file
Reference frame	IGS'08	IGS'08
Mathematical model of computations	Kalman filter in combined strategy	Kalman filter in combined strategy
Receiver clock bias	Estimated	Estimated
Ambiguity term	PPP-AR (Ambiguity Resolution)	PPP-AR (Ambiguity Resolution)
Output coordinates of aircraft	geocentric (XYZ) and geodetic (BLh) coordinates	geocentric (XYZ) and geodetic (BLh) coordinates
Reference time	GPS Time	GPS Time
Instrumental biases DCB/IFCB	eliminated in Ionosphere-Free linear combination	eliminated in Ionosphere-Free linear combination
Ionosphere delay	1 st term of total ionosphere delay is eliminated in Ionosphere-Free linear combination	1 st term of total ionosphere delay is eliminated in Ionosphere-Free linear combination
Higher order ionosphere effects	not applied	not applied
Phase wind up	Applied	Applied
Relativistic effect	Applied	Applied
Solid earth tides, OTL (ocean tide loading) and pole tides	not applied	not applied
Sagnac effect	Applied	Applied
Troposphere model	Saastamoinen	Saastamoinen
ZWD parameter	Estimated	Estimated
Mapping function	Niell mapping function	Niell mapping function
Troposphere gradients	not applied	not applied

Na Rysunku 2 przedstawiono różnicę wyznaczonych współrzędnych samolotu Cessna 172 w układzie geocentrycznym XYZ na podstawie rozwiązania GLONASS oraz GPS/GLONASS.

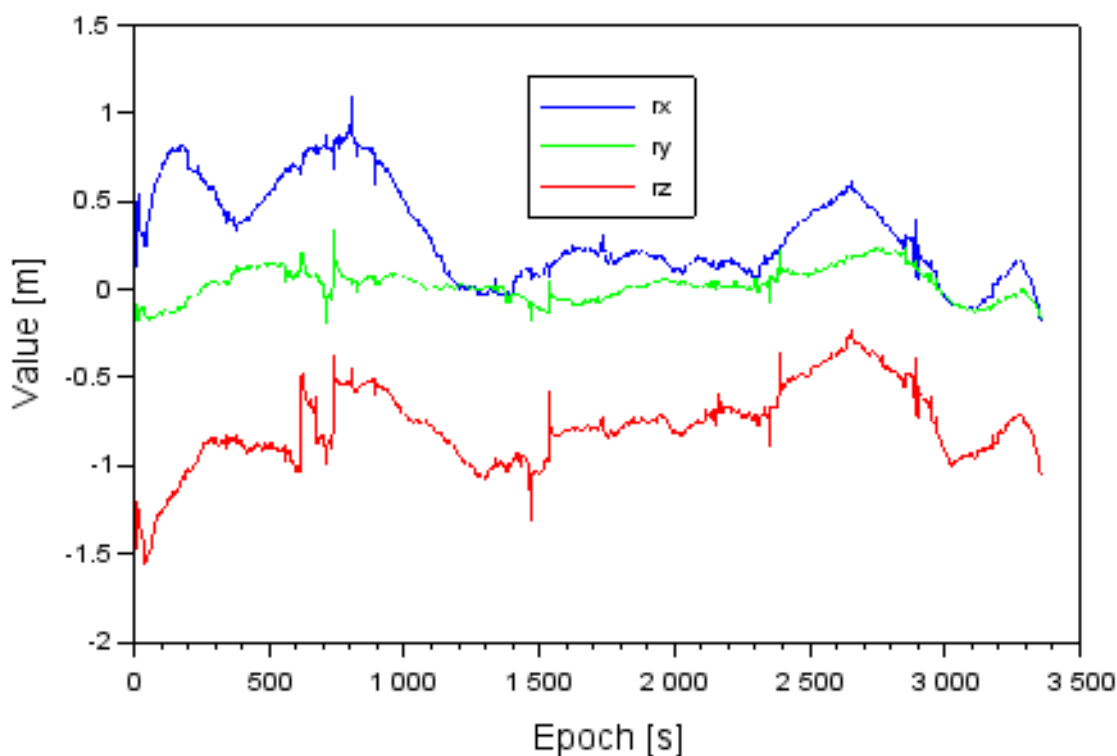


Figure 2. The difference of XYZ aircraft coordinates between GLONASS and GPS/GLONASS solution.

Różnica współrzędnych geocentrycznych XYZ dla statku powietrznego Cessna 172 pomiędzy rozwiązaniem GLONASS oraz GPS/GLONASS została określona na podstawie zależności [2]:

$$rx = X_{GLO} - X_{GPS/GLO} \quad (8)$$

$$ry = y_{GLO} - y_{GPS/GLO} \quad (9)$$

$$rz = Z_{GLO} - Z_{GPS/GLO} \quad (10)$$

where:

X_{GLO} - X coordinate of aircraft based on GLONASS solution,

$X_{GPS/GLO}$ - X coordinate of aircraft based on GPS/GLONASS solution,

y_{GLO} - y coordinate of aircraft based on GLONASS solution,

$y_{GPS/GLO}$ - y coordinate of aircraft based on GPS/GLONASS solution,

Z_{GLO} - Z coordinate of aircraft based on GLONASS solution,

$Z_{GPS/GLO}$ - Z coordinate of aircraft based on GPS/GLONASS solution.

Wartość średnia parametru „rx” wynosi 0.32 m, zaś parametr mediany wynosi 0.22 m. Ponadto dyspersja wyników parametru „rx” wynosi od -0.18 m do +1.10 m. Należy podkreślić, że wartość błędu RMS [20] dla wyników parametru „rx” wynosi 0.27 m. Wartość średnia parametru „ry” jest równa 0.03 m, zaś parametr mediany wynosi 0.02 m. W dodatku dyspersja wyników parametru „ry” wynosi od -0.20 m do +0.35 m. Warto zauważyć, że wartość błędu RMS dla wyników parametru „ry” wynosi 0.09 m. Wartość średnia parametru „rz” wynosi -0.78 m, zaś parametr mediany wynosi -0.79 m. Ponadto dyspersja wyników parametru

„rz” wynosi od -1.57 m do -0.23 m. Z kolei wartość błędu RMS dla rezultatów parametru „rz” wynosi równo 0.22 m.

Na Rysunku 3 została określona wartość parametru RMS-3D, który charakteryzuje precyzję wyznaczonych współrzędnych samolotu Cessna w układzie geocentrycznym XYZ. Parametr RMS-3D dla współrzędnych geocentrycznych XYZ został wyznaczony na podstawie zależności [21]:

$$\text{RMS-3D}=(rx^2+ry^2+rz^2)^{0.5}$$

(11)

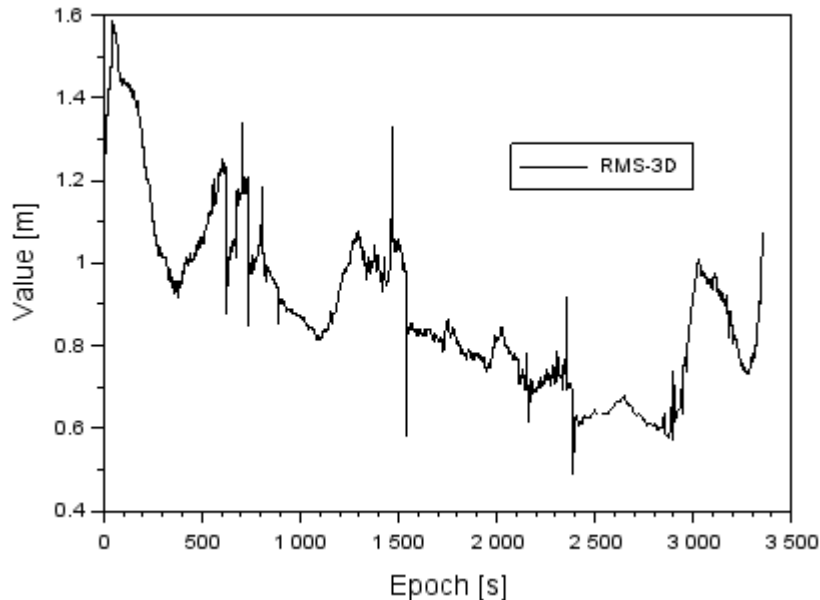


Figure 3. The results of RMS-3D parameter.

Wartość średnia parametru RMS-3D wynosi 0.89 m, zaś parametr mediany wynosi 0.85 m. Ponadto dyspersja wyników parametru RMS-3D wynosi od +0.49 m do +1.59 m. Należy podkreślić, że około 25% wyników parametru MRS-3D jest wyższa niż 1 m. Z kolei około 98% wyników parametru MRS-3D jest wyższa niż 0.6 m. Tylko około 1% wyników parametru MRS-3D przekracza wartość 1.5 m.

Na Rysunku 4 przedstawiono różnicę wysokości elipsoidalnej h dla samolotu Cessna 172 w układzie geodezyjnym BLh (B- Latitude, L –Longitude, h- ellipsoidal height) [22] na podstawie rozwiązania GLONASS oraz GPS/GLONASS. Wysokość elipsoidalna h jest określana w procesie iteracyjnym na podstawie transformacji pomiędzy układem geocentrycznym XYZ a układem geodezyjnym BLh, jak poniżej:

$$h=(\rho/\cos(B))-R \quad (12)$$

where:

h- ellipsoidal height,

$$\rho=(x^2+y^2)^{0.5},$$

B- Latitude,

R- radius of curvature of the prime vertical,

$$R=a/(1-e^2 \cdot \sin(B))^{0.5},$$

e- eccentricity,

a-semi-major axes of GRS-80 ellipsoid.

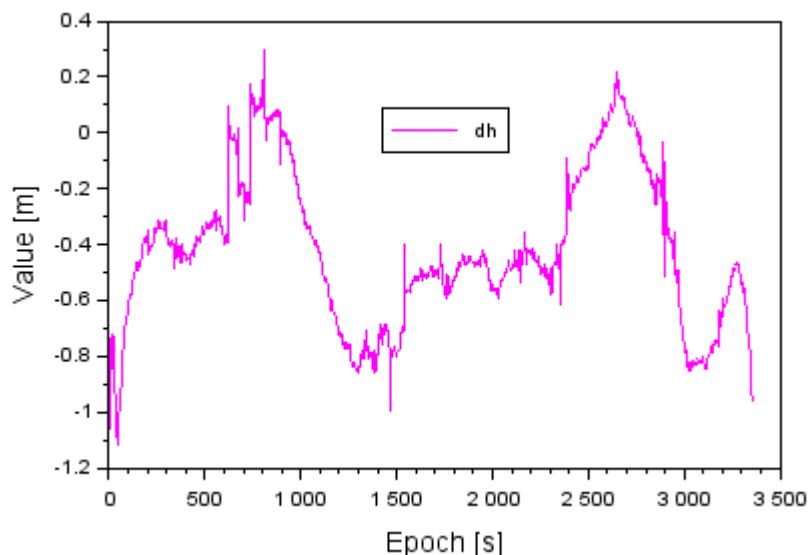


Figure 4. The difference of ellipsoidal height of aircraft between GLONASS and GPS/GLONASS solution.

Różnica wysokości elipsoidalnej h dla statku powietrznego Cessna 172 pomiędzy rozwiązaniem GLONASS oraz GPS/GLONASS została określona na podstawie zależności [16]:

$$dh = h_{GLO} - h_{GPS/GLO} \quad (13)$$

where:

h_{GLO} - h coordinate of aircraft based on GLONASS solution,

$h_{GPS/GLO}$ - h coordinate of aircraft based on GPS/GLONASS solution.

Wartość średnia parametru „dh” jest równa -0.42 m, zaś parametr mediany wynosi -0.46 m. W dodatku dyspersja wyników parametru „dh” wynosi od -1.12 m do +0.30 m. Warto zauważyć, że wartość błędu RMS dla wyników parametru „dh” wynosi 0.28 m.

4. Conclusions

W prezentowanej pracy badawczej dokonano weryfikacji współrzędnych statku powietrznego Cessna 172 na podstawie rozwiązania metodą kinematyczną PPP. Współrzędne statku powietrznego Cessna 172 zostały określone metodą PPP na podstawie obserwacji GLONASS oraz GPS/GLONASS. Dane obserwacyjne do badań zostały zarejestrowane przez odbiornik geodezyjny Topcon HiperPro umieszczony w kabinie pilotów samolotu Cessna 172. Lot testowy przeprowadzono w okolicach popołudniowych w okolicach lotniska wojskowego w Dęblinie. Obserwacje GPS, GLONASS zostały zarejestrowane przez odbiornik Topcon HiperPro z częstotliwością 1 sekundy. Odtworzenie współrzędnych statku powietrznego Cessna 172 zostało wykonane w programie RTKLIB w bibliotece RTKPOST w module obliczeniowym „PPP-Kinematic”. W artykule dokonano porównania współrzędnych statku powietrznego Cessna 172 dla rozwiązania GLONASS i GPS/GLONASS. Różnica współrzędnych (x , y , z) samolotu Cessna 172 pomiędzy rozwiązaniem GLONASS oraz GPS/GLONASS dochodzi do poziomu maksymalnego ± 1.5 m. Z kolei różnica wysokości elipsoidalnej h dla samolotu Cessna 172 pomiędzy rozwiązaniem GLONASS oraz GPS/GLONASS dochodzi

do poziomu maksymalnego ± 1.2 m. Warto dodać, że parametr RMS-3D dla współrzędnych (x, y, z) samolotu Cessna 172 od +0.49 m do +1.59 m. Przedstawione w artykule rezultaty badań mają kluczowe znaczenie dla implementacji metody PPP w ramach systemu wspomaganie ABAS w transporcie lotniczym. Szczególnie jest to istotne dla bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w przestrzeni powietrznej. W przyszłości metoda PPP może służyć do weryfikacji rzeczywistych współrzędnych statku powietrznego zarejestrowanych przez pokładowy odbiornik satelitarny GNSS.

REFERENCES

1. Krasuski, K., "Application the GPS observations in SPP method for aircraft positioning in flight experiment in Dęblin, Poland (01.06.2010)", *Journal of Automation, Mobile Robotics & Intelligent Systems*, vol. 11, no. 1, 2017, pp. 43-47, DOI: 10.14313/JAMRIS_1-2017/5.
2. Krasuski, K., Ćwiklak, J., "Application of GPS sensor for recovery of precise position of aircraft in air transport", *Proceedings of 16th International Scientific Conference Engineering for Rural Development*, vol. 16, pp. 222-229, DOI: 10.22616/ERDev2017. 16.N042, ISSN 1691-5976, 24-26.05.2017 Jelgava, Latvia.
3. Grzegorzewski, M., Jaruszewski, W., Fellner, A., Oszczak, S., Wasilewski, A., Rzepecka, Z., Kapcia, J., Popławski, T. (1999). „Preliminary results of DGPS/DGLONASS aircraft positioning in flight approaches and landings”, *Annual of Navigation*, no. 1, pp. 41-53.
4. Ciećko, A., Grzegorzewski, M., Oszczak, S., Ćwiklak, J., Grunwald, G., Balint, J., Szabo, S., "Examination of EGNOS Safety-Of-Life service in Eastern Slovakia", *Annual of Navigation*, 22/2015, pp. 65-67, DOI: 10.1515/aon-2015-0021.
5. Ciećko, A., Grunwald, G., "Examination of autonomous GPS and GPS/EGNOS integrity and accuracy for aeronautical applications", *Periodica Polytechnica Civil-Engineering*, ISSN 1587-3773, doi:https://doi.org/10.3311/PPci.10022, 2017.
6. Szarmes, M., Ryan, S., Lachapelle, G., Fenton, P., "DGPS High Accuracy Aircraft Velocity Determination Using Doppler Measurements", *Proceedings of the International Symposium on Kinematic Systems (KIS)*, Banff, AB, Canada, June 3-6, 1997, pp. 167-174.
7. Doucet, K., Herwig, M., Kipka, A., Kreikenbohm, P., Landau, H., Leandro, R., Moessmer M., Pagels, C., "Introducing Ambiguity Resolution in Webhosted Global Multi-GNSS Precise Positioning with Trimble RTX-PP", *Proceedings of the 25th International Technical Meeting of The Satellite Division of the Institute of Navigation (ION GNSS 2012)*, September 17-21, Nashville, Tennessee, pp. 1115-1125.
8. El-Mowafy, A., "Precise Point Positioning in the airborne mode", *Artificial Satellites*, Vol. 46, No. 2 – 2011, DOI: 10.2478/v10018-011-0010-6, pp. 33-45.
9. Gao, Y., "Performance analysis of Precise Point Positioning using Real-Time Orbit and Clock Products", *Journal of Global Positioning Systems*, Vol. 3, No. 1-2, pp. 95-100, 2004.
10. Gao, Y., Wojciechowski, A., "High precision kinematic positioning using single dual-frequency GPS receiver", *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, Vol. 34, Part XXX, pp. 845-850, 2004.
11. Martín, A., Anquela, A., Berné, J., Sanmartín, M., "Kinematic GNSS-PPP results from various software packages and raw data configurations", *Scientific Research and Essays*, Vol. 7(3), pp. 419-431, 23 January, 2012, DOI: 10.5897/SRE11.1885.
12. Waypoint Products Group, NovAtel Inc., *Airborne Precise Point Positioning (PPP) in GrafNav 7.80 with Comparisons to Canadian Spatial Reference System (CSRS) solutions*, 2006. Paper is available at website: <http://www.novatel.com/assets/Documents/Waypoint/Reports/PPPReport.pdf>.
13. Krasuski, K., "Utilization CSRS-PPP software for recovery aircraft's position", *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 2015, 89, 61-68. ISSN: 0209-3324.
14. Jaferník, H., Krasuski, K., „Wykorzystanie oprogramowania magicPPP dla określenia pozycji statku powietrznego”, *TTS Technika Transportu szynowego*, nr 12, 2015, str. 675-680.
15. Krasuski, K., Jaferník, H., „Zastosowanie obserwacji GLONASS w metodzie PPP w eksperymencie lotniczym w Mielcu”, *Informatyka, Automatyka, Pomiary w Gospodarce i Ochronie Środowiska*, 2/2016, str. 83-88, DOI: 10.5604/20830157.1201323.

16. Krasuski K., „Wykorzystanie programu GAPS do pozycjonowania kinematycznego”, *Problemy Mechatroniki. Uzbrojenie, lotnictwo, inżynieria bezpieczeństwa*, 7, 2 (24), 2016, str. 117-130.
17. Sanz Subirana, J., Juan Zornoza, J. M., Hernández-Pajares, M. (2013). „GNSS Data Processing, Volume I: Fundamentals and Algorithms”, ESA Communications, ESTEC, Noordwijk, Netherlands, ISBN: 978-92-9221-886-7, pp. 145-161.
18. Oszczak, S., *Sprawozdanie techniczne z wykonania badań na temat: „Badania dokładnościowe systemu monitorowania ruchu statków powietrznych-analizy wstępne”*, str.1-13, Dęblin-Olsztyn, czerwiec 2010.
19. Takasu, T. (2013), *RTKLIB ver. 2.4.2 Manual, RTKLIB: An Open Source Program Package for GNSS Positioning*, pp. 171-176, Available at: http://www.rtklib.com/prog/manual_2.4.2.pdf.
20. Przestrzelski, P., Bakula, M., “Performance of real time network code DGPS services of ASG-EUPOS in north-eastern Poland”, *Technical Sciences*, 17 (3), 2014, pp. 191-207.
21. Krasuski, K., „Wykorzystanie formatu IONEX do poprawy pozycjonowania na obszarze powiatu ryckiego”, *Informatyka, Automatyka, Pomiary w Gospodarce i Ochronie Środowiska*, nr 2/2015, str. 30-34.
22. Osada, E., *Geodezja*, Wrocław, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej. ISBN 83-7085-663-2, 2001, str. 237-241

Recibido el 12 de noviembre de 2017. Aceptado el 9 de diciembre de 2017



THE AIRLINE INDUSTRY IN 2050

Tomasz BALCERZAK*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Tomasz Balcerzak (2017): "The Airline Industry in 2050", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 34 (2017).balcerzak.html.

ABSTRACT: A decade of change has transformed aviation. Airlines are leaner, greener, safer and stronger. The industry had also grown to meet the needs of a globalizing world. Compared to 2001, freight shipments expanded by 17 million tonnes to 46 million annually. At the same time, air travel became accessible to a billion more travelers a year and we expect 2.8 billion people to fly in 2011. The decade also saw industry revenues double to an expected \$598 billion. But industry profits are much less impressive. Over the last 40 years, the average net margin is 0.1%. And even in the best year of the last decade – 2010 – the industry's \$18 billion profit is equal to a pathetic margin of just 3.2%, that does not cover the 7-8% cost of capital. Looking ahead, we can see that in 2050 aviation will fly 16 billion passengers and 400 million tonnes of cargo. We must be able to manage that with sustainable technologies and efficient infrastructure, while pleasing our passengers and rewarding our shareholders. At the 2010 IATA Annual General Meeting has been announced Vision 2050 with these principles as cornerstones. Vision 2050 did not identify a silver bullet to secure a more successful future. The papers that follow highlight the need for ongoing change.

KEYWORDS: Air transport, Innovation, Transport policy, Aviation policy, Airport, Aerodrome.

STRESZCZENIE: W ciągu ostatnich 40 lat wielkość ruchu lotniczego wzrosła dziesięciokrotnie. Gospodarki światowe w tym samym czasie wzrosły trzy lub czterokrotnie. Transport lotniczy jest jednym z największych i najszybciej rozwijających się sektorów gospodarki na świecie. Rynki państw OECD są już dojrzałe i wzrost ruchu lotniczego jest powolny. Nastomiast ogromny, niewykorzystany potencjał tkwi w rosnących aglomeracjach miejskich i populacjach krajów BRIC. Środek ciężkości przemysłu przesunął się na wschód. W tych regionach popyt na transport lotniczy ma się znacznie rozszerzyć w ciągu najbliższych dziesięcioleci. W ciągu ostatnich 40 lat odnotowano znaczący postęp technologiczny, wprowadzono wiele ulepszeń w budowie płatowców, awioniki i silników. Samoloty zużywają znacznie mniej paliwa, są bardziej przyjazne środowisku. Linie lotnicze również znacząco podniosły wykorzystanie zasobów. We wspomnianym okresie jednostkowy koszt transportu lotniczego zmalał o ponad połowę w tym okresie. Artykuł ten porusza zagadnienie prognozy rozwoju rynku lotniczego do 2033 roku z perspektywą do 2050 roku.

SŁOWA KLUCZOWE: Innowacje, Polityka transportowa, Polityka lotnictwo, Lotnisko.

1. Introduction

In 2011, G. Bisignani, Director General and Chief Executive Officer of the International Air Transport Association, said:

«The passenger is at the core of our 2050 thinking. Over the last four decades the real cost of travel has fallen by about 60% and the number of travelers increased tenfold. We must continue to provide this great value to individual consumers and to society. To do so we need the right technology, efficient and sufficient infrastructure. And we need financial sustainability. Nobody has all the answers or a crystal ball to see the industry in 2050».

* Tomasz Balcerzak is the CEO/General Director of EuroLOT Airlines and a lecturer at the Aviation Law Institute of International Relations at Warsaw University.

«But there was consensus among all present that there is strategic value in thinking together. And there was general consensus that one of the industry's biggest challenges is to evolve from the financial disaster of a partial deregulation that has created fierce competition among airlines but without giving them the normal commercial freedoms to do business. The industry is sick. To protect the value that aviation delivers to consumers, companies, countries and the global economy, we need a common vision to change as we move forward». [4]

However, IATA's "Vision 2050, Report" states, that:

«In the past 40 years the volume of air travel has expanded tenfold and air freight has grown by a factor of fourteen. The world's economies have grown three to four times over the same period. Air transport has been one of the world's fastest growing economic sectors». [29]

Travel markets do mature, and many of the OECD markets have seen growth slow. But there is still huge untapped potential to provide air transport services connecting the growing megacities and populations of the BRICs. The centre of gravity of the industry is shifting eastward. In these regions demand for air transport is set to expand substantially over the coming decades.

In meeting this demand the industry has benefitted from airframe and engine technology improvements that have doubled fuel efficiency in the past 40 years (see Figure 2). Airlines have also substantially raised asset utilization and delivered large productivity improvements for all their major inputs. The unit cost of air transport has more than halved over this period as a result.

Utilization and productivity gains were driven by changing business models and substantially increased competition, as liberalized market access became widespread over this period and many new airlines entered the industry. This has been a tremendous benefit to the consumer. Virtually all of the reduction in unit costs over this period has been passed on through a halving of the real cost to consumers of air travel and air cargo.

By contrast the shareholders of airlines over this period have seen no return to compensate them for their risk taking. Over the past 40 years the net post-tax profit of the airline industry worldwide has averaged a paltry 0.1% of revenues. There are a small number of airlines that do consistently generate a return on capital that exceeds its cost. They include airlines small and large, LCCs, full-service network and regional airlines, and can be found in all the major regions. There is no simple, obvious reason for their success compared with the persistent poor profits of the majority of the industry.

Suppliers and other industries in the air transport value chain do generate sufficient profits to pay investors a normal return, in some cases with returns on capital well into double figures. Airlines stand out in the value chain as earning the lowest returns and bearing virtually the highest risk. However, the most profitable sectors in the value chain are relatively small compared to the capital invested in the airlines.

There is today over \$500 billion of investors' capital tied up in the airline industry. In a "normal" industry investors would earn at least the cost of capital, implying a return of \$40 billion a year. In fact, over the past decade investors

have seen their capital earn \$20 billion a year less than it would have invested elsewhere. Even at the top of the last cycle over \$9 billion of investor value was destroyed.

According to IATA, there is Five Forces framework to illuminate the reasons why airline profitability is so poor; through the forces of rivalry, new entrants, customer and supplier bargaining power, and the threat of substitutes. There are few industries where all five forces act so strongly to depress profitability as they do in the airline industry [2].

Rivalry is intense, driven by a perishable product, difficulty in sustaining product differentiation, high fixed and low marginal costs, high exit barriers, capacity that can only be increased stepwise, and volatile markets.

The threat of new entrants is also high. Over 1,300 new airlines were established in the past 40 years. Barriers to entry are low as market access is increasingly liberalized, economies of scale in operations are limited, access to distribution channels is easy and consumer switching costs are low.

Moreover, the bargaining power of customers is high and rising. Channels have become significantly more concentrated, travel agents more aggressive in pursuing the interests of end corporate customers, a significant share of end customers is highly price sensitive and for whom the impact of loyalty programs is limited.

The bargaining power for suppliers of several critical airline inputs is high. As a group suppliers earn higher returns than their cost of capital, and returns are significantly higher than for airlines. Manufacturing is a highly concentrated oligopoly, labor unions have been powerful in a number of airlines, many airports and ground handling companies are local monopolies.

The most powerful substitute to air travel is the decision not to travel, particularly for leisure travel. The threat of other substitutes has also started to become more significant in some segments, with high-speed trains, private jets and the improvement in video conferencing technology.

The Five Forces analysis reveals the deep underlying challenges facing airline profitability. Some other industry share similar product, industry and market features but nonetheless generate returns for their shareholders. The reason why the airline industry differs lies in government policies, strategic choices by airlines and the behaviour of suppliers.

The nature of government intervention is a key reason for poor airline profitability. Restrictions on cross-border investments, the nature of bankruptcy procedures, and subsidies for failing airlines are some of the key barriers that keep the industry from adopting a more effective structure.

A number of airline strategy choices appear individually rational but in aggregate contribute to a market environment that is worse for everyone. Competition is too often on size and network breadth, rather than on differentiation. Supplier behaviour creates further challenges.

Does poor airline profitability matter? Regulators will only care if there are societal costs. When airlines are forced into bankruptcy, there clearly are major costs. Fragmentation is also costly. The benefits of greater consolidation in terms of reduced congestion, emissions and efficiency have been substantial.

There are a number of lessons. Artificial barriers to exit and consolidation need to be removed. Artificial incentives for entry and capacity expansion also need to be addressed. Airlines need to change (but not reduce) the way they

compete. Unnecessary system costs must be reduced through policy change and better coordination.

Moving to action requires the airline industry to invest in coherently documenting the benefits it provides in the global economy. For change to happen industry efforts must be framed as a campaign to reduce the societal costs of poor industry structure. All recommendations need to be supported by documenting the benefits for each stakeholder asked to act. The action agenda should build on the positive trends already under way, and needs to be communicated by the airline industry through one voice. To build momentum, initial focus should be on steps that can be taken by IATA, individual companies or more enlightened countries.

2. The world in 2050

The global population has grown from 6.9 billion to 8.9 billion in the past 40 years. But birth rates in general, and particularly in the developed world, have continued to decline over the same period and radical new healthcare technologies have resulted in the average life expectancy in the developed world increasing to 99 years.

The global economy has also seen reasonably steady growth over the past 40 years, with the GDP of the G20 countries increasing from \$38 trillion in 2009 to \$170 trillion today. China became the world's largest economy just over 15 years ago and today China, India, Brazil, Russia and Mexico account for just over 50% of the GDP of the G20 countries. Indonesia, the Philippines, Vietnam, Iran, Turkey, Chile, and South Africa are not far behind.

New technology has revolutionized the way that people live their lives. Access to information in real time at any time of the day and anywhere on the planet is now a more widely held expectation. Virtually all people manage their lives using Lifestyle Integrated Management Pods (LIMPs), which are small portable devices containing all necessary personal data related to their owners. All LIMPs are allocated at birth and managed by parents until individuals reach 16 years of age.

LIMPs incorporate a real-time link to internet, the global integrated communications and lifestyle management matrix. Through LIMPs, individuals can manage literally every part of their lives, including all communications, entertainment, business, commercial and information needs. They contain all bio-metric data and allow individuals to constantly monitor their own health and, to a certain extent, fix health problems that arise. They incorporate a means of contacting every other person on the planet that has their own LIMP. They facilitate the buying, selling and shipping of goods from any point to any destination and the ability to know precisely where those goods are every second of their journey. They provide a single portal for accessing all desired forms of electronic entertainment, including the ability to spend time in custom-designed or community-based virtual reality "lifestyles". They also provide access to information, including audio/video coverage, in real time of virtually every event that is taking place anywhere on the planet at any one time.

Both economic development and technological advances have changed the shape of global geopolitics for the better. After the turbulent period between 2010 and 2030, when tensions relating to ethnicity, religious beliefs and natural resources threatened to become unmanageable, global geopolitics have

become generally more stable. Economic development in different parts of the world has generally resulted in greater economic parity amongst states, although the distinction between developed and developing still exists, and technology advances have facilitated real-time diplomacy. However, tensions between different states still exist over a number of issues. For example, concerns over fresh-water supplies are a cause of some tension even though 80% of the population now derives 80% of its drinking water from desalination plants. In addition, there are still disillusioned non-state-sponsored groups that are inclined to use violence to further their causes.

An industry that carried 2.4 billion passengers and shipped 40 million tonnes of goods in 2010 carried 16 billion passengers and shipped 400 million tonnes of goods this year (see Figure 9.). Air transport has grown at almost twice the rate of GDP expansion, meaning that more people are travelling than ever before and more frequently than ever before. Global advances in general technology have been mirrored in the airline industry, which has made the sector unrecognizable from what it was in 2035. Travelling by air is faster (when desired), safer and more seamless than ever before.

Unsurprisingly, mobile technology available to air transport consumers is also affecting their behaviour when they travel. LIMPs mean that they have the ability to effortlessly and seamlessly change itineraries as and when they see fit. Passenger information and transfer offices are a thing of the past. And fortunately so are queues. In-flight entertainment systems are also no longer present on most aircraft, because passengers have all of their personal audio, video or virtual entertainment needs to hand and available to take on board, downloaded directly from internet, which automatically charges them the correct amount.

Vastly improved high-speed train networks are now the norm in developed economies. As such, the train is often the preferred alternative for journeys of fewer than 500 miles. But for customers wishing to travel longer distances, air travel remains the only option available.

The shipment of cargo has been equally revolutionized. Businesses rarely have corporate centres anymore and manufacturers move their operations from one site to another with increasing regularity as labor and raw materials are more easily available anywhere and at any time. So as with passengers, cargo operators have had to evolve their operations based on the need for ever-increasing flexibility and customization. Individuals with shipping needs have also come to enjoy the benefits of greater flexibility and customization.

3. Who are airline customers in 2050?

The general aging of the world population has resulted in airline customers being on average older than ever before. However, healthcare advances mean that even though our customers are older, they are not necessarily less mobile.

Younger travellers are significantly more aware of air travel and more worldly-wise than previous generations. Many are frequent fliers by the time they have learned to talk. As a result, most 4-5-year-olds have already established preferences about air travel, including brand loyalty. Historically, as children become adolescents, their tastes and values relating to many parts of their lives change. In 2050, and because of their extensive experience of air travel by the time they reach adolescence, such changes in preference are

mirrored when it comes to air travel. This shift now provides new opportunities for companies to generate brand loyalty amongst a new generation of travellers.

Younger travellers are also much more technologically advanced than ever before. They have never known a world in which virtual reality was not present, and thus even have difficulty imagining a world in which it is not possible to control or at least influence one's own reality. They also take for granted the speed with which communication is possible and the sheer volume of communication taking place. This demand for technology is central to every aspect of their lives.

Increased access to advanced communications tools and the widespread use of social media have resulted in individuals and businesses having increasing networks of global friends or business contacts. But no technology has been able to replace the human-to-human contact facilitated by air travel.

Forty years ago the industry's two largest markets were still the United States and Europe. But this has not been the case for a long time. The shift eastward started early in the century supported by strong growth in China and India. When Indians started travelling with the same propensity as North Americans, that market alone jumped to four billion passengers. A similar leap has already happened in the likes of Brazil, Russia, and Mexico. It is starting to happen with Indonesia, the Philippines, Vietnam, Iran, Turkey, Chile, and South Africa.

The result is an increasingly socially, culturally, and ethnically diverse pool of customers, with increasingly diverse demands based on their culture, social background, or ethnicity that wish to visit an increasingly diverse range of destinations. In turn, operators have made their product offerings equally diverse to cater to such an array of demands. This has been best achieved by the truly global operators with highly developed loyalty programs.

Increased access to information has also led to our customers being better informed than ever before. And better informed customers are more demanding customers.

4. What are airline customers priorities in 2050?

In 2050, safety and security are still top priorities for passengers, but the increasingly rare nature of safety and security incidents means that these priorities are less frequently reinforced. Safety in particular is less of a concern, as automation and new technology have continued to revolutionize safety standards. The same technology has meant that reliability is also something that plays a decreasing role in consumer choice, given that flights are almost always on time and are almost never cancelled. There are still sporadic security threats regarding air transport, but these threats have gradually decreased over the past 40 years, again due in most part to technological advances that have improved the screening and tracking of passengers and cargo.

Price is still a key driver of consumer choice, but access to information has made price transparency almost absolute, which has made price differences between comparable products almost extinct. As such, price has become more of a driver when choosing between different product types, and operators have learned to offer a wider array of products to cater to every need. Whether distinguishing between business and leisure travellers, or between older and younger travellers, today pricing is more reflective of what has become the most precious of commodities.

Business people still value their time above all else and are therefore willing to pay a premium for the fastest available transport options.

Amongst leisure passengers, technological advances and the elimination of security, customs, and immigration delays have fuelled a large increase in the demand for international and cross-cultural travel.

Older travellers are seeking greater comfort and convenience, as well as a slower pace of travel. As pension ages have steadily climbed, some retirees have had to become more price conscious than others, but many view the journey as part of the experience as opposed to just a means of getting to their final destination. And for this they are prepared to pay extra.

For pre-adolescent travellers, priorities have not changed substantially over the past 40 years. The method and the medium may have changed, but these consumers still basically just want to be entertained. Many air carriers have already moved away from investing in in-flight entertainment systems because the majority of pre-adolescents have all of the entertainment they need on their LIMPs.

For adolescents, entertainment is also still a high priority, but entertainment that is more about being social than individual. Some operators now offer “adolescent only” sections on their larger aircraft, to enable adolescents the opportunity to meet, play games, and even establish friendships with people of their own age. For these adolescents, this is continuing the shift away from air travel just being a means of getting to their destination; it is making the travel itself an important part of the whole trip.

This trend is also the case for young adults, as more and more operators offer the opportunity for them to use their journey to meet and socialize with members of the opposite sex. This has become particularly popular amongst young adults who are travelling in a group, as they are now able to ‘get the party started’ on the aircraft instead of having to wait until they reach their destination.

Customers from what used to be called developing economies are trying air transport services for the first time in ever-increasing numbers. Often, their first trips are for VFR purposes, but rising living standards normally lead them into the tourism market, some faster than others. These customers tend to seek the lowest cost transport options. The nearly ubiquitous presence of news and information from around the world makes these passengers more cosmopolitan than their counterparts from developed countries a half-century earlier and, as a result, turns them into international travellers more quickly than ever before.

Those customers from developed economies are demanding more and more authenticity and customization. For them, just travelling by air is not enough, they want a personal and unique experience. Having visited every continent and scores of different countries, these passengers are increasingly looking for something ‘extra’, something “special”. Week-long “Aircations” (cruises in the sky) have become popular. Space travel is becoming more reasonably priced, although stays in “Spatels” (space hotels) are still reserved for the relatively well off and week-long stays in Space Spas are only for the truly wealthy.

One demand that has become consistently high among every type of traveller is customer service. With almost no price differentials between comparable products, operators have been forced to achieve ever greater levels of customer service. In fact, customer service has become effectively “atomized”, from mass, to niche, to the individual. And customer surveys have

demonstrated that, even though competition is fierce and the difference between customer service levels are minimal, even minimal differences pay dividends to the operators that get customer service right.

Ethical consumerism continues to be a growing trend. Once upon a time, environmental concerns had an increasing influence over consumer choices. Whilst aviation's contribution to climate change has largely been addressed, this kind of ethical consumerism was the start of the trend that now focuses on such issues as the preservation of local cultures and livelihoods. In addition, with widespread economic development across the planet the definition of "rights" has been expanded to include things like annual vacations and minimum lifestyle standards.

5.Changes in aircraft configuration

Compared to 2010, the difference in technology most visible to the eye is in aircraft configuration. While the tube and wing configuration had been dominant in civil aviation from the inception of the jet age, two other configurations have now come to the fore. The first of these incorporates a "double bubble" fuselage cross-section configuration, so named because the fuselage is basically two tubes side by side. The second is a "blended wing body", an aircraft with a triangular hybrid wing body, made possible by advanced composites technology that blends into efficient supercritical wings.

The double-bubble was initially targeted at the B737 or A320 aircraft size, and it has been very effective in that market, offering not only fuel burn advantages, but also decreased runway length and the ability to use smaller airports. The aircraft fuselage is shorter and wider than that of a 737, with two parallel tubes in the fuselage, which allow two aisles, a time saver for passenger loading and unloading. The aircraft flies roughly 10% slower than the 737 so the wings require less sweepback. The lower speed also allows other changes that result in a lighter, more efficient aircraft.

The hybrid wing body offers large volume for a given aircraft size, and was initially introduced for cargo application. The performance of this configuration scales better for a large aircraft size and it has also appeared as a large-scale, long-range passenger aircraft, accommodating 400+ passengers in a multi-class configuration with cargo, and a range of at least 7,000 nautical miles.

Both configurations have innovative engine placements that offer substantial reductions in fuel burn due to their ability to ingest and energize the slowly moving air near the fuselage, a process which is inherently more fuel efficient than podded inlets. The double-bubble configuration has three engines, placed above the aircraft, between the vertical tails, providing shielding from engine noise, and the hybrid wing body has embedded engines at the rear of the fuselage.

Surface contours, coatings and flow-control devices have aided aerodynamic efficiency, including laminar flow for sections of fuselage/wing/nacelles to reduce drag. Electronics has been integrated into the designs of new materials, enabling "intelligent" materials to continuously monitor their state of health, so maintenance needs are automatically predicted and the work scheduled well in advance. Electro-mechanics have largely replaced traditional hydraulic/pneumatics.

Supersonic aircraft are also in use for special applications, such as business jets where speed is the traveller's priority, but they do not have the same level of market presence of the above two configurations.

6. Improved efficiency engines and engine architectures

Engine specific fuel consumption has improved by 30% since 2010. High-performance ceramics and improved flow designs are in wide usage, including the high-efficiency, small core components that are implied by the large increases in fan bypass ratio and the major decreases in aircraft drag. The engine on-wing-time has been extended to be comparable with the useful life of the aircraft, through greater reliability. Modular designs have improved maintenance and reduced upgrade expense. Geared turbofans are now widespread, and open rotor designs are also seen. In addition, the pace of efficiency improvements has resulted in many more operators renewing their fleets more regularly to ensure that they are always using the latest, most-efficient technology. With older aircraft less in demand, due to the competitive disadvantages of operating them, a large aircraft recycling industry has emerged and reduced the overall cost of aircraft production while also overcoming shortages in scarce input materials, such as titanium.

7. The aircraft are different on the inside as well as on the outside

Nanotechnology has revolutionized materials to allow new optimized structures that are half the weight they were 40 years ago. Transparency-on-demand structures negate the need for windows, with open-skies views from the flight deck and passenger areas, at reduced weight and cost, providing 360-degree views. Aircraft are now "self supporting", eliminating most ground-support equipment, greatly cutting ramp operations.

Plant-based fibre products are also being used to drive weight savings and increase opportunities to recycle. Virtually all aircraft interior materials are now made of recycled components. Cabin interiors are also lightweight and "self freshening" so they always appear to be new, thanks to nanotechnology. Such technologies have also been applied to ovens, trash compactors, toilets, and water systems.

Aircraft are rarely now fitted with in-flight entertainment systems; passengers bring on board their own personal devices that seamlessly interface with firewalled aircraft data systems, which act as a gateway to the 2050 "data cloud." Flight deck automation and self-optimizing "smart systems" enable the pilot to act as flight manager most of the time. Keeping current on flight controls skills is the biggest driver to "hand flying" time and most training is done in simulators.

8. How quiet/clean can airline business go?

As mentioned, LTO oxides of nitrogen (NOx) have been cut by 75% since 2010. Carbon dioxide (CO₂) has been reduced proportional to improvements in fuel efficiency. Carbon monoxide (CO) emissions have all but disappeared. Noise control technology is now integrated during the design phase, not as an "add-on", with aircraft quieter than road/train traffic around airports. "Active"

noise control allows quiet zones to be created for special mitigation of noise. However, there is a growing concern about a new type of pollution: “visual pollution” resulting from the sheer number of aircraft in operation.

9. Airline market still needs energy dense, liquid hydrocarbon fuel

The earth’s crude oil reserves have become more expensive and more difficult to extract, not just from a technical viewpoint but also politically. Fortunately, synthetic fuel is now widely available and widely used in all modes of transportation vehicles. A wide variety of feedstock types are used to create high-quality “drop-in” fuels. Bio-content in aviation fuel has become increasingly commonplace over the past 40 years and currently accounts for 80% of all commercial aviation jet fuel as traditional jet kerosene is slowly phased out. A key feature in this has been an emphasis on biofuels with major lifecycle carbon benefits. This, coupled with the aircraft and engine improvements, has meant an effective reduction in total aviation CO² emissions to substantially less than half of pre-2005 levels, even though air traffic has greatly increased. A continued emphasis on “ethical consumption” has made carbon offsetting the norm for passengers, as in other aspects of their lives, thereby further reducing aviation’s total net carbon emissions.

Some aircraft systems are now partially powered by solar sources that enhance the onboard “smart hybrid” electrical grid. The majority of batteries and power generators have been replaced by fuel cells that use hydrogen, plus oxygen from the atmosphere, to make electricity. Tests are also currently under way to examine how nanotechnology could be used in the design and manufacturing of the next generation of solar cells and batteries, which would in turn be even more energy efficient than today.

10. Increased aircraft operating capability from information sharing

By switching from (legacy) ground-based systems to satellite-based network information sharing and navigation, pilots and controllers have been provided with a common and complete situational picture, giving both more precise control and also increased flexibility. This has also enabled relief in the workload of air traffic controllers and increased the airspace capacity by reducing separation minimums and allowing for more direct routes. Advances in automation have enabled further efficiencies through automatically controlled aircraft. While these could produce pilotless aircraft through the application of Unmanned Aerial Vehicle (UAV) technologies, such aircraft are currently only used for all-cargo operations.

The enhanced information sharing, which has allowed in-flight aircraft to reduce their separation margins and even fly in formation much as birds do, is also driving further energy savings. As a related benefit, runway capacities have been enhanced by innovative procedures for reducing the effects of wake vortices on following aircraft. Also the trend towards use of secondary airports, which can offload traffic from heavily used primary airports, in a multi-airport metroplex system around major metropolitan areas has increased.

11. *Other aviation business*

Technology has made the security and customs/immigration processes for passenger and luggage screening not only more efficient but also almost invisible to the passenger. These processes are now partially completed well in advance of the passenger journey through profiling that categorizes passengers and packages by levels of potential risk. The remaining processes are conducted using stand-off technologies that complete the screening processes without interrupting the passenger's journey through the airport (except for when these stand-off technologies reveal the need for closer inspection).

Technology has also been applied to passengers and their luggage. PDAs and other hand-held or worn devices now enable passengers themselves to track their luggage at every stage of a journey, virtually eliminating the problem of mishandled baggage. Following the emergence of a new business model in the 2020s, companies now provide overnight door-to-door pick-up and delivery of baggage at surprisingly low cost, thereby relieving the passenger of this burden and making the airport process for the passenger far more efficient. Meanwhile, these same PDAs/other similar devices allow airlines, airports, and security agencies to track the whereabouts of the passengers themselves throughout the journey, ensuring that passengers no longer accidentally miss their flights.

12. *Conclusions*

A decade of change has transformed aviation. Airlines are leaner, greener, safer and stronger.

The industry had also grown to meet the needs of a globalizing world. Compared to 2001, freight shipments expanded by 17 million tonnes to 46 million annually. At the same time, air travel became accessible to a billion more travelers a year and we expect 2.8 billion people to fly in 2011.

The decade also saw industry revenues double to an expected \$598 billion. But industry profits are much less impressive. Over the last 40 years, the average net margin is 0.1%. And even in the best year of the last decade – 2010 – the industry's \$18 billion profit is equal to a pathetic margin of just 3.2%, that does not cover the 7-8% cost of capital.

Looking ahead, we can see that in 2050 aviation will fly 16 billion passengers and 400 million tonnes of cargo. We must be able to manage that with sustainable technologies and efficient infrastructure, while pleasing our passengers and rewarding our shareholders. At the 2010 IATA Annual General Meeting has been announced Vision 2050 with these principles as cornerstones.

Vision 2050 did not identify a silver bullet to secure a more successful future. The papers that follow highlight the need for ongoing change.

First, airline industry should break down the silos that dominate the industry's value chain. This will allow for a rebalancing of financial reward to reflect the risk taken. By working together as a united industry, it can create new value propositions for customers and move away from destructive competition based solely on price.

Second, airline industry must challenge governments to join in change. This means replacing interventionist micro-management and punitive taxation as the

modus operandi of many, with a positive approach based on a level playing field and focused on commercial freedoms.

Third, airline industry must embrace the reality of an industry whose centre of gravity is shifting away from our traditional leaders in the US and Europe. Asia-Pacific is already biggest market. The continued development of China and India will keep this region at the industry's forefront. Airline industry must engage the region to deliver leadership for change.

The last decade has shown that by working together within airline industry with a common purpose, change is possible. Vision 2050 is not a roadmap to the future. Flexibility and openness to change will mark the way forward. Instead, Vision 2050 is a challenge to all aviation stakeholders – to unite in articulating and delivering a dynamic vision of wonderful aviation industry's future.

REFERENCES

1. Adler, N., Yazhensky, E. (2009), "Improving discrimination in Data Envelopment Analysis: PCA-DEA versus Variable Reduction. Which method at what cost?", *European Journal of Operational Research*, 01/2010, 202 (1).
2. Airbus. "Global Market Forecast 2014-2033". Available at: <http://www.airbusgroup.com/dam/assets/airbusgroup/int/en/investorrelations/documents/2014/Publications/presentations/Airbus-GMF-booklet-2014-2033/Airbus%20GMF%20booklet%202014-2033.pdf>.
3. Alford, E., Champley, R. (2007), "The impact of the 2007 U.S.-EU Open Skies Air Transport Agreement", *ITA Occasional Paper* no. 07-001.
4. Bisignani, G., "Successful Vision 2050 Meeting Concludes - Building a Sustainable Future – speech", available online from: www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-01.aspx.
5. Bruning, E. R. (1991), "Market liberalization and operating efficiency in the international aviation industry", *International Journal of Transport Economics*, 18 (3), pp. 259-274.
6. Charnes, A., Cooper, W. W., Rhodes, E. (1978), "Measuring the efficiency of decision making units", *European Journal of Operational Research* 2, pp. 429-444.
7. Cieśla, Maria, Bogacki, Adam. 2014. „Wprowadzenie innowacji w zakresie obsługi pasażerów przez agenta handlingowego w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice”. [In Polish: "The introduction of innovation in passenger service by the handling agent in Katowice-Pyrzowice International Airport"]. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej – Transport* 103: 25-34. ISSN 1230-9265.
8. Cooper, W. W., Seiford L. M., Tone K. (2000), *Data Envelopment Analysis: A Comprehensive Text with Models, Applications, References and DEA-Solver Software*, Kluwer Academic Publisher, s. 12-150.
9. Current Market Outlook 2014-2033, Boeing, 2015.
10. Doganis, R. (1992), *The Airport Business*, Routledge, London and New York. ELFAA (European Low Fares Airline Association) (2009), *Liberalization of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, Brussels.
11. EASA. "General Aviation Roadmap: towards simpler, lighter, better rules for General Aviation". Available at: <http://easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/general-aviation-road-map>.
12. European Commission. "Aeronautics and Air Transport Research: 7th Framework Programme 2007-2013. Project Synopses". Volume 3. Available at: www.ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/background.pdf.
13. European Commission. "Flightpath 2050: Europe's Vision for Aviation". Available at: www.ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/background.
14. European Commission. "Public consultation on the EU Aviation Package: Background information". Available at: www.ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/background.pdf.
15. European Commission. 2014. *Understand the policy of the European Union: Transport*. Luksemburg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-92-79-42790-9.

16. Europejski Trybunał Obrachunkowy. „Infrastruktura portów lotniczych współfinansowana ze środków UE: znikome korzyści w stosunku do kosztów”. [The European Court of Auditors. “Airport infrastructure co-financed by EU funds: poor value for the cost”].
17. Farrell, M. J. (1957), *The measurement of productive efficiency*, J.R. Statis. Soc. Series A 120, pp. 253-261.
18. Fernandes, E., Pacheco, R., (2002), “Efficient use of airport capacity”, *Transportation Research Part A*, Volume 36, Number 3, pp. 225-238.
19. Fethi, M. D., Jackson, P. M., & Weyman-Jones, T. G. (2001), *European airlines: a stochastic dea study of efficiency with market liberalisation*, <https://dspace.lboro.ac.uk/2134/420>
20. Forsyth, P., King J., Rodolfo C. (2006), “Open Skies in ASEAN”, *Journal of Air Transport Management* 12, pp. 143-152.
21. Francis, G., Fidato, A., Humphreys, I. (2003), “Airport–airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports”, *Journal of Air Transport Management*, 9, pp. 267-273.
22. Franke, M. (2004), “Competition between network carriers and low-cost carriers – retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?”, *Journal of Air Transport Management*, 10, pp. 15-21.
23. Gillen, D., Lall A. (2004), Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports, *Journal of Air Transport Management*, 10, pp. 41-50.
24. Graham, A., Holvad, T. (2000), *Efficiency Measurement for Airports*, TrafikDags PAA Aalborg Universitet 2000 Conference, Aalborg University.
25. http://ec.europa.eu/research/transport/pdf/project_synopses_en.pdf.
26. <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/flightpath2050.pdf>.
27. http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-industry-facts.pdf.
28. IATA. “FACT SHEET: Industry Statistics”.
29. IATA Vision 2050, Report, Singapore 12 February 2011.
30. IATA Market Outlook 1980-2012.
31. [European Commission. “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: The Commission work program for 2015. A new beginning”.
32. European Commission. “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council: A new era in the history of aviation Open air market on the civilian use of systems remotely piloted aircraft in a safe and sustainable manner”.
33. Laprus, K., 2010, *Rynek lotniczy na świecie*, Kraków [Available at: http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/branzowe/2010%20Laprus%20Krzysztof%20Rynek%20lotniczy%20na%20swiecie.pdf].
34. Lin, L. C., Hong, C. H. (2006), “Operational performance evaluation of international major airports: An application of data envelopment analysis”, *Journal of Air Transport Management*, 12, pp. 342-351.
35. Martin, J. C., Roman, C. (2001), “An application of DEA to measure the efficiency of 79 Spanish airports prior to privatization”, *Journal of Air Transport Management*, 7, pp. 149-157.
36. Matusiak Krzysztof, 2011. *Innowacje i transfer technologii. Słownik pojęć*. [In Polish: *Innovation and technology transfer. Glossary*]. Warszawa: PARP, Wyd. III. ISBN: 978-83-7633-164-5.
37. Müller, J., Ülkü, T., Živanović, J. (2009), “Privatization, restructuring and its effects on performance: A comparison between German and British airports”, *Paper No. 2*, Date: 04/2009, German Airport Performance, www.gap-projekt.de.
38. NCBiR. “Program Innotlot”. [In Polish: NCBiR. “Innotlot Program”].
39. Oum, T. H., Yu, C., Fu, X. (2003), “A comparative analysis of productivity performance of the world's major airports: summary report of the ATRS global airport benchmarking research report – 2002”, *Journal of Air Transport Management*, 9 (5), pp. 285-297.
40. Oum, T. H., Zhang, A., Zhang, Y. (2004), “Alternative forms of economic regulation and their efficiency implications for airports”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 38 (2), pp. 217-246.
41. Pavlyuk, D. (2009), “Spatial competition pressure as a factor of European airports' efficiency”, *Transport and Telecommunication*, Volume 10, No 4, pp. 8-17.
42. Project Airport 2050+. “Final Report Summary - The 2050+ Airport”. Available at: <http://www.2050airport.ineco.eu/2050airport/library/?jsessionid=65582DA732789CDB44971A4372E05054.nodo2>.

43. Ray, S. C. (2004), *Data Envelopment Analysis*, Cambridge University Press, Cambridge.
44. Rucińska, D., 2011, *Badania rynku usług lotniczych. Istota, zakres, użyteczność, przykłady*, Zeszyty naukowe nr 9, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Uniwersytet Gdański.
45. Ślusarczyk, B., Kot S., 2015 *Transport Effectiveness in Distribution of Steel Products*, Applied Mechanics and Materials 718.
46. Steffen Jason, Hotchkiss Jon. 2012. "Experimental test of airplane boarding methods". *Journal of Air Transport Management*, 18.1: 64-67. ISSN: 0969-6997.
47. Szymajda Izabela. 2002. „Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu”. [„Aviation Law European Union – characteristics of the system”]. *Studia Europejskie* 1 (21): 133-140. ISSN 1428-149X.
48. Tae Hoon, O., Chunyan, Y., Xiaowen, F. (2003), "A comparative analysis of productivity performance of the world's major airports: summary report of the ATRS global airport benchmarking research report – 2002", *Journal of Air Transport Management*, 9, pp. 285-297.
49. Takuma Hino, Takeshi Tsuchiya. 2010. "Formation Control of Small Unmanned Air Vehicles Under Faulty Communications". In *AIAA Infotech@Aerospace: 3487*. American Institute of Aeronautics and Astronautics, Atlanta, Georgia, USA. 20 - 22 April 2010.
50. Transport Research and Innovation Portal. "Air transport: Thematic Research Summary. Transport Research and Innovation Portal". Available at: http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201504/20150430_165104_74600_TRS12_fin.pdf.
51. ULC, 2013, *Analiza rynku transportu lotniczego w 2012 roku w Polsce*, Warszawa, Wydział statystyk i analiz.
52. ULC, 2014, *Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2013 roku*, Warszawa, Wydział statystyk i analiz.
53. ULC, 2014a, *10 lat funkcjonowania zliberalizowanego rynku transport lotniczego po wejściu Polski do UE*, Warszawa, Wydział statystyk i analiz.
54. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*, [Dz.U. 2002 Nr 130 poz. 1112].
55. Vogel, H.-A. (2004), *Airport Privatisation and Performance*, PhD thesis, University of Westminster, School of Architecture and the Built Environment.
56. Westlake, J., Robbins D., 2005, *Transportation*, [in:] C. Cooper, J. Fletcher, A. Fyall, D. Gilbert, S. Wanhill (eds), *Tourism: Principles and Practice*, 3rd edition, Essex, Pearson Education Limited.
57. World Bank, 2011, *The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network*, Policy Research Paper 5722, June 2011, World Bank (online).
58. World Trade Organization, 2008, *Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic*, Staff Working Paper ERSD-2008-06, December 2008.
59. Future by Airbus, available online from: <http://www.airbus.com/innovation/future-by-airbus/>.
60. These are NASA's coolest and strangest airplanes of the future, available online from: <http://sploid.gizmodo.com/these-are-nasas-coolest-and-strangest-airplanes-of-the-1668497751>.
61. Future commercial planes, available online from: https://www.google.pl/search?q=future+commercial+planes&hl=pl&biw=1440&bih=708&site=webhp&source=lnms&sa=X&ved=0ahUKEwiT6YUw6qfNAhXCE5oKHUhgCwiQ_AUIBSgA&dpr=1.

Recibido el 30 de octubre de 2017. Aceptado el 14 de noviembre de 2017



CONCEPTOS CLAVE Y RESPONSABILIDAD EN LA NUEVA REGULACIÓN DE LOS VIAJES COMBINADOS Y LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS

Mercedes ZUBIRI DE SALINAS*

RESUMEN: El Libro IV del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios tiene que modificarse para adaptarse a la Directiva (UE) 2015/2302 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados de 25 de noviembre de 2015, por la que se modifican el Reglamento (CE) n° 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo. En todo caso, sus normas se aplicarán a partir del 1 de julio de 2018. Este trabajo estudia las novedades que, tanto desde el punto de vista objetivo (concepto de viajes combinados y servicios de viaje vinculados) como subjetivo (concepto de viajero y empresario, prestador de servicios y organizador), introduce la nueva norma europea, así como su régimen de responsabilidad. Se analizan críticamente las novedades para determinar las posibles modificaciones directas de nuestro ordenamiento, así como el influjo indirecto en el Derecho de transporte de personas por los distintos medios.

PALABRAS CLAVE: Viajes combinados y servicios de viaje vinculados, Viajero, Pasajero, Empresario, Operador, Prestador de servicios, Organizador, Responsabilidad, Transporte de personas.

ABSTRACT: Part IV of Royal Legislative Decree No 1/2007, of November, 16th, approving the Codified Text of the Spanish Consumers' Protection Act (recast), must be amended in order to implement the Directive (EU) No 2015/2302, of the European Parliament and of the Council, of 25 November 2015, on package travel and linked travel arrangements, amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive No 2011/83/EU, of the European Parliament and of the Council, and repealing Council Directive 90/314/EEC. At all events, the rules provided in the Directive (EU) No 2015/2302 will apply from the date of July, 1st, 2018. The aim of this piece of work consists of studying relevant changes that have been introduced through this new European Directive, on one hand from an objective point of view (current definitions of package travel and linked travel arrangement), on the other hand subjectively speaking (current definitions of traveller, trader, service provider and organizer), and also in connection with the legal regime of civil liability. A critical assessment of these significant changes was posed, in order to determine any possible direct amendments of Spanish Law needed to implement this Directive, as well as the indirect impact on any modes of passengers transport Law.

KEYWORDS: Package travel, Linked travel arrangement, Traveller, Passenger, Trader, Businessman, Operator, Travel service provider, Organiser, Responsibility, Carriage of passengers, Passengers transport.

INTRODUCCIÓN. La Directiva (UE) 2015/2302 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados de 25 de noviembre de 2015, por la que se modifican el Reglamento (CE) n° 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo, (en lo sucesivo, Directiva (UE) 2015/2302), publicada en el DOUE de 11.12.2015, entró en vigor a los veinte días de su publicación

* Profesora Titular de Derecho Mercantil. Universidad de Zaragoza, Juez en excedencia. Este trabajo ha sido elaborado dentro del Proyecto de Investigación DER 2016-76937-R "Hacia un régimen jurídico integrado en el transporte de personas y de carga (Plataformas Logísticas)" (Proyecto trazar.2) de la que la autora es investigadora principal.

(art. 30) pero los Estados miembros tienen hasta el 1 de enero de 2018 para adoptar y publicar las disposiciones pertinentes para su cumplimiento. Disposiciones que se aplicarán a partir del 1 de julio de 2018 (art. 28, nº 1 y 2).

Por lo que se refiere al Estado español la principal norma que debe verse afectada por las nuevas reglas recogidas en la directiva es el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (en adelante, LGDCU) cuyo Libro IV (art. 150 a 165) se dedica a los viajes combinados¹.

El presente estudio tiene como finalidad la determinación de las novedades que la norma de la UE significa y que deben ser directamente transpuestas en las reglas contenidas en la norma de consumo, pero también tiene la pretensión de analizar las consecuencias indirectas que esta nueva directiva supone para los transportes de personas y, especialmente, los cambios que pueden implicar respecto a la propia concepción de los sujetos en el contrato de transporte y, en su caso, de su responsabilidad.

El trabajo se va a centrar en las definiciones contenidas en el art. 3 de la Directiva 2015/2302 relativas al “servicio de viaje”, “viaje combinado”, “contrato de viaje combinado”, y, específicamente, en los conceptos de “viajero” y “empresario”. Los primeros actúan como *prius* para poder incluir las reglas referidas a los contratos de transporte de personas por los distintos medios. Estos últimos conceptos indicados son los sujetos de la relación contractual de transporte.

Para ello vamos a proceder a efectuar una sucinta exposición de las normas de la directiva haciendo referencia a las directrices que en la misma se contienen y a las principales novedades que aparecen. Posteriormente, dedicaremos un epígrafe al estudio de cada uno de los conceptos clave que hemos enunciado, empezando por lo que significa el servicio de viaje y el contrato subsiguiente, para pasar después a analizar lo que la norma de la UE considera como viajero (si coincide y en qué medida con el concepto clásico de pasajero en el Derecho de privado de transportes) y, por último, se examinará si el empresario puede coincidir con el transportista y si las nuevas disposiciones pueden afectar a la responsabilidad del transportista.

PRINCIPALES NOVEDADES DE LA DIRECTIVA (UE) 2015/2302 RELATIVA A LOS VIAJES COMBINADOS Y A LOS SERVICIOS DE VIAJE VINCULADOS. La Directiva 90/314/CEE resultó un avance considerable en el momento de su promulgación ante el problema que suponía la contratación por los consumidores frente a las agencias de viajes cuando estas vendían “paquetes turísticos” prefijados previamente por ellas o por un empresario mayorista (“touroperador”)². La actividad empresarial de las agencias mayorista y

¹ El Consejo de Ministros aprobó el 3 de noviembre de 2017, el anteproyecto de Ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Esta modificación tiene por objeto la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva (UE) 2015/2302 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados. Puesto que el plazo de transposición de la directiva finaliza el 1 de enero de 2018 el Consejo de Ministros acordó también la tramitación urgente de este anteproyecto de Ley para cumplir con el plazo. Sin embargo, a fecha 16 de enero de 2018 no figura entre las iniciativas de Proyectos de Ley del Congreso de los Diputados.

² I. Quintana Carlo, “La protección del consumidor como turista”, en *Estudios sobre consumo*, nº 2 (1984), pp. 5 y ss.

minorista era la propia de aquel que ofrecía un vestido “prêt a porter” frente a lo que había sido clásico hasta ese momento de organizar los viajes a medida según las orientaciones y peticiones del cliente. A partir del siglo XXI la irrupción de Internet, así como la contratación por medio de la misma de los servicios de viaje, ha supuesto un cambio radical en la forma de contratación de las actividades turísticas y, de alguna manera, se ha vuelto a una concepción en la que el viajero diseña su propio viaje. Como indica la propia exposición de la Directiva (UE) 2015/2302 esta ha sido una de las razones de la elaboración de la misma porque «internet se ha convertido en un medio cada vez más importante a través del que se ofrecen o venden servicios de viaje. Los servicios de viaje no solo se combinan en forma de viajes combinados preestablecidos tradicionales, sino que con frecuencia se combinan a medida. Muchas de esas combinaciones de servicios de viaje se encuentran en una situación de indefinición jurídica o no están claramente incluidos dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 90/314/CEE. La presente Directiva tiene por objeto adaptar el alcance de la protección para tener en cuenta esta evolución, aumentar la transparencia y la seguridad jurídica de los viajeros y empresarios» (Punto 2).

La nueva redacción de la directiva revela que la finalidad no es solo la protección de los consumidores de los productos de viaje (la cual era claramente la inspiración en la norma comunitaria de los años noventa del pasado siglo) sino generar un sistema que favorezca asimismo a los empresarios del sector y al propio mercado. En este sentido se pretende asegurar que las obligaciones sean semejantes en todos los ordenamientos de la UE, para permitir el mercado interior dentro de la Unión Europea³. La norma europea estima preciso «armonizar los derechos y obligaciones que se derivan de los contratos relativos a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados para crear un auténtico mercado interior de los consumidores en este ámbito, estableciendo un equilibrio adecuado entre un elevado nivel de protección de los consumidores y la competitividad de las empresas» (Punto 5).

Partiendo de esta orientación, la Directiva (UE) 2015/2302 tiene que enfrentarse a nuevos conceptos que van a influir poderosamente en toda la problemática de este nuevo mercado del turismo o del viaje o del servicio del ocio, que es objeto de contratación más frecuente y de manera relevante, desde el punto de vista económico, junto al clásico del viaje combinado⁴. Por

³ El punto 6 de la Exposición de la Directiva lo indica claramente: «El potencial transfronterizo del mercado de viajes combinados en la Unión aún no se ha explotado plenamente. Las disparidades entre las normas de protección de los viajeros en los distintos Estados miembros son un factor disuasorio para que los viajeros de un Estado miembro contraten viajes combinados y servicios de viaje vinculados en otro Estado miembro y, del mismo modo, un factor disuasorio para que los organizadores y los minoristas de un Estado miembro vendan tales servicios en otro Estado miembro».

⁴ Partiendo de datos estadísticos de los años 2006/2009 el “Primer estudio estratégico de las agencias de viajes españolas” realizado por Amadeus España y ACAV señalaba que, en esos momentos, el número de españoles que utilizaba la agencia tradicional duplicaba al de quienes visitan la online (el 41,3% de la agencia de calle frente al 22,7% de la online), y alrededor de un 36% del mercado utilizaba los servicios de ambos tipos de agencia, aunque primaba en este mix el uso de la agencia tradicional, siendo utilizada esta última por personas menores de 45 años y con una clara búsqueda de la ventaja del precio y de los servicios aislados de viajes antes que un viaje organizado. Vid. <http://www.amadeus.com/web/binaries/1333086479747/>

eso la norma comunitaria modifica de una forma sustancial lo que había sido la base de las relaciones jurídicas tanto desde el punto de vista subjetivo (el concepto de consumidor y el de empresario) como desde el punto de vista objetivo, al ampliar el objeto de regulación incluyendo los servicios de viaje vinculados.

La Directiva (UE) 2015/2302 consta de 31 artículos divididos en VIII capítulos. Los cuatro primeros se dedican a los viajes combinados, el capítulo V se refiere a la protección frente a la insolvencia y el capítulo VI a los servicios de viaje vinculados. Los dos últimos contienen las disposiciones generales y disposiciones finales. Asimismo, tiene un Anexo I dedicado a la información normalizada en materia de viajes combinados; el Anexo II relativo a la información normalizada en caso de servicios de viaje vinculados y el Anexo III contiene una tabla de correspondencias con la Directiva 90/314/CEE. De todos ellos en el presente trabajo nos interesan los capítulos I y IV.

Otro de los temas que aborda específicamente la directiva es la protección en caso de insolvencia (vid. Capítulo V artículos 17 y 18) que se debe aplicar igualmente a los servicios de viaje vinculados (art. 19). Constituye una novedad frente a la situación existente hasta el momento presente fruto, en buena medida, del deseo de solucionar las graves situaciones que se han producido en fechas recientes de incumplimientos masivos de contratos de pasaje derivados de situaciones de crisis económicas de las compañías transportistas, fundamentalmente, aéreas. La norma comunitaria determina que los Estados garantizarán que los organizadores establecidos o que operen en su territorio constituyan una garantía de reembolso de los pagos y de repatriación de los viajeros en caso de insolvencia.

LOS CONCEPTOS CLAVE: SERVICIOS DE VIAJE Y VIAJES COMBINADOS. El art. 3 es el que enumera las definiciones. La norma parte del concepto de servicio de viaje (transporte, alojamiento, alquiler de vehículos o cualquier otro servicio turístico que no forme parte de los anteriores), para indicar que, si al menos dos de esos servicios se combinan, nos encontraremos ante un viaje combinado que, a su vez, puede contratarse en un solo contrato o en varios siempre que sean facilitados por un único empresario o con otro empresario en el plazo máximo de 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje (art. 3, 2). Y es que, debido justamente a la contratación a distancia por medios electrónicos, los servicios de viaje pueden combinarse de muy distintas maneras, por lo que la nueva norma amplía el elenco de supuestos a los que será susceptible de aplicación al considerar como viajes combinados todas las combinaciones de servicios de viaje que presenten las características que los viajeros asocian normalmente entre sí.

Esto puede ocurrir cuando distintos servicios de viaje se combinan en un único producto de viaje, cuya correcta ejecución asume el organizador, pero también cuando hay diversos contratos.

En la primera de las situaciones, prevista en el art. 3, letra a), la directiva recoge la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea⁵, en virtud de la cual, no debe haber diferencia entre la combinación de los servicios de

blobheader=application/pdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=inline%3B+filename%3DPrimerInforme.

⁵ STJUE de 30 de abril de 2002, Club Tour, Viagens e Turismo S.A. Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido y Club Med Viagens Ld.^a, C-400/00, ECLI:EU:C:2002:272.

viaje previa a cualquier contacto con el viajero, o a petición del viajero o según la selección realizada por este. En todos estos casos deben aplicarse los mismos principios, siendo indiferente que la reserva se efectúe de manera presencial o en línea.

Por otra parte, cuando hay diversos contratos (art. 3, 2, letra b), también somete al régimen de la directiva los servicios de viaje vinculados, en los que los empresarios facilitan, de manera presencial o en línea, a los viajeros la contratación de servicios de viaje en un único punto de venta y han sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar. Pero también si se ofrecen en un precio global o alzado (*for fait*), lo que constituye el supuesto tradicional, o se venden como viajes combinados o denominación similar. Pero la norma va más allá puesto que incluye la aplicación a los supuestos de varios contratos, si se combinan después de la celebración del contrato mediante la selección de distintos tipos de servicios de viaje (cajas de regalo); y así mismo si se contratan con distintos empresarios llevándoles a celebrar contratos con distintos prestadores de servicios de viaje -inclusive mediante procesos de reserva conectados- en un plazo máximo de 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

De tal manera que la norma distingue, con una casuística prolija, los servicios de viaje vinculados de los servicios de viaje que los viajeros reservan de manera autónoma, a menudo en diferentes momentos, aunque se destinen a un mismo viaje o vacación. Los servicios de viaje vinculados en línea deben distinguirse de sitios web a los que se accede mediante un enlace cuya finalidad no es la celebración de un contrato con el viajero, y de los enlaces a través de los cuales simplemente se informa a los viajeros sobre otros servicios de viaje de modo general. Aunque se conciben como cosas diferentes se quiere establecer un régimen que controle también la oferta de estos servicios, singularmente en lo que respecta a la información que debe prestarse por parte del oferente acerca de cuál es el régimen al que la contratación va a verse sometida. La norma prevé la necesidad de exigir a los empresarios que, antes de que el viajero acepte pagar, indiquen claramente y de forma destacada si lo que ofrecen es un viaje combinado o son unos servicios de viaje vinculados, así como el nivel de protección aplicable. La declaración del empresario sobre la naturaleza jurídica del producto de viaje comercializado debe corresponder a la auténtica naturaleza jurídica del producto de que se trate. Las autoridades ejecutivas competentes deben intervenir en caso de que el empresario no ofrezca información precisa a los viajeros.

Por consiguiente, tanto los viajes combinados como los servicios de viaje vinculados ofrecidos por los empresarios a los viajeros son objeto de regulación en la Directiva (art. 2)⁶.

La cuestión que se plantea la norma es en qué medida podemos considerar que una combinación de servicios de viajes puede ser un viaje combinado. Se trata de aquellos supuestos en los que se combina un servicio de viaje

⁶ En este aspecto la directiva se ha simplificado frente a la Propuesta de Directiva del año 2013 en la que se podía distinguir entre servicios de viaje autónomos, viajes combinados preestablecidos, viajes combinados comercializados por un único operador o por varios operadores y servicios de viaje prestados por varios operadores. Los servicios asistidos de viaje pasaron a denominarse servicios de viajes vinculados. En este sentido A. Paniza Fullana, *Viajes combinados y servicios de viajes vinculados: replanteamiento de conceptos y sus consecuencias sobre la responsabilidad*, Dykinson, S.L., Madrid, 2017, p. 28.

(transporte, alojamiento⁷, alquiler de vehículo) con otro servicio turístico (por ejemplo, la asistencia a un concierto, partido de fútbol, etc.).

Los llamados “paquetes turísticos” se incluirán en el régimen de la directiva aunque se traten de diversos contratos siendo el elemento del precio final⁸ así como la remisión dentro de la página web, la regla esencial para considerar que deben estar bajo la cobertura de la directiva. No obstante, la norma, con una complicada dicción negativa, los excluye de dicho concepto si concurren una de estas dos condiciones: que el valor del servicio turístico no resulte significativo desde el punto de vista de la combinación y no se anuncien como una característica esencial de la combinación ni constituya una característica esencial de ella; o, en segundo lugar, solo ha sido seleccionado y contratado después de que se haya iniciado la ejecución de uno de los primeros servicios de viaje (art. 3, 2 último párrafo letras a) y b).

En consecuencia, y, en virtud del primero de los criterios enunciados, un viaje que apareciera anunciado de tal manera que estuviera organizado en función de la asistencia a un partido de fútbol o a un concierto y en el que el precio del mismo fuera importante desde el punto de vista del conjunto debería tener la condición de viaje combinado. Por consiguiente, la norma acude a la pauta de que este acto no resulte accesorio del viaje, el alojamiento o el alquiler del vehículo contratado. Este mismo criterio se aplica para excluir del concepto de servicios de viaje vinculados (confer. Art. 3, 5 segundo párrafo).

El segundo de los criterios de exclusión lo que permite es dejar fuera del concepto de viaje combinado todo aquel que no se ha ofrecido previamente como tal. En este segundo caso se fija una referencia temporal: el servicio turístico (concierto, partido, o cualquier otro) se contrata cuando ya se está realizando el servicio de viaje (por ejemplo, en un viaje a París una vez que se ha llegado allí se contrata un espectáculo en el Folies Bergère).

LA CONFRONTACIÓN DE LOS CONCEPTOS RELATIVOS A LOS SUJETOS EN LA DIRECTIVA CON LOS PROPIOS DEL DERECHO DE TRANSPORTES. EL CONCEPTO DE VIAJERO EN LA NORMA COMUNITARIA Y EN LA NORMATIVA DE TRANSPORTES. El nº 6 del art. 3 de la Directiva 2015/2302 define al “viajero” como “toda persona que tiene la intención de celebrar un contrato o tiene derecho a viajar con arreglo a un contrato celebrado en el ámbito de aplicación de la presente Directiva”. Lo primero que se debe observar es que se ha modificado el término frente a la Directiva 90/314/CEE en la que el art. 2 apartado 4 se usaba el de

⁷ Hay situaciones que pueden ser dudosas como puede ocurrir con los alquileres vacacionales, ofertados también junto a los hoteles en las plataformas web vid. por ej. *Trypadvisor* <https://www.tripadvisor.es/> que los incluye como una opción de los alojamientos (página consultada 30.11.2017). Podríamos considerarlos como servicios de viaje porque no estarían excluidos del concepto de alojamiento de la norma: «cuando no sea parte intrínseca del transporte y no tenga fines residenciales». El alojamiento es, en general, un servicio de viaje pero quedará fuera cuando tenga fines residenciales. Sin embargo, una vivienda turística vacacional tiene esa finalidad y no la residencial. El considerando 15 de la Directiva estima alojamiento con fines residenciales los alojamientos para cursos de idiomas de larga duración. En consecuencia, y, por oposición, en los casos de los alquileres vacacionales como su finalidad es específicamente la vacación deberían incluirse. Así Paniza, op. cit., pp. 42-43. Sin embargo estarían excluidos, a mi juicio, los cruceros de fin de semana en los que se efectuara una sola pernoctación, porque el art. 3, 1 letra b exige, para considerar servicio de viaje, que el alojamiento no sea parte intrínseca del transporte de pasajeros, lo cual es característico del servicio de crucero.

⁸ Paniza, op. cit., p. 55.

“consumidor” al que se definía como “la persona que compra o se compromete a comprar el viaje combinado (« el contratante principal »), la persona en nombre de la cual el contratante principal se compromete a comprar el viaje combinado (« los demás beneficiarios ») o la persona a la cual el contratante principal u otro beneficiario cede el viaje combinado (« cesionario »)”.

Pero, pese a ser la noción actual más sincrética, no se diferencia de fondo con la que se contenía anteriormente, puesto que ésta abarcaba al que contrataba, al que viajaba y a aquel al que se cedía la relación jurídica, a los que, respectivamente, denominaba contratante principal, beneficiarios y cesionario. La nueva directiva utiliza exclusivamente el término viajero para comprender a todos ellos y amplía sutilmente el concepto puesto que no lo ciñe al contrato, sino que incluye al que tiene la intención de contratar, lo cual tendrá especial relevancia en la fase precontractual del contrato (art. 5 y 6 de la Directiva (UE) 2015/2302), así como al que realiza la acción de recibir los servicios contratados. La norma circunscribe el concepto de viajero como el que tiene derecho a “viajar”, pero ello no debemos entenderlo en sentido estricto, puesto que pueden ser objeto del contrato otras prestaciones que no sean el viaje, que deben estimarse también incluidas, como pueden ser otros servicios de viaje.

El término viajero es propio del Derecho del transporte, que utiliza desde siempre los conceptos de pasajero, en el transporte marítimo y aéreo por atracción de la denominación tradicional del contrato de transporte de personas como contrato de pasaje; y el de viajero, utilizado en los transportes terrestres por carretera o ferrocarril⁹. Pero, desde el punto de vista del Derecho de transportes ambos se estiman sinónimos.

Sin embargo, habrá que determinar si el viajero de la nueva directiva coincide con lo considerado como tal en materia de transporte. Para ello habrá que comparar los conceptos de viajero/consumidor y viajero a efectos del contrato de transporte.

El concepto de consumidor irrumpe en las relaciones comerciales, a partir de los años 60 del siglo pasado, como la persona que utiliza para su particular interés los diferentes bienes y servicios¹⁰. Dicha configuración pretende ser tuitiva de los intereses del mismo, empezando a reconocerse una serie de reglas y mecanismos de protección de los consumidores orientados hacia el reconocimiento de sus derechos y de vías extrajudiciales o judiciales que pretenden facilitar su ejercicio¹¹. Este movimiento protector de los derechos de

⁹ La LNA de 1960 utiliza de manera indistinta ambos términos (art. 92, 95 y 96 la de pasajero) y en otros, el de viajero (art. 97, 116, art. 117) y al contrato lo denomina transporte de viajeros. La LNM de 2015 habla generalmente de pasajeros (art. 292, 293, 295, 297, entre otros) aunque también utiliza alguna vez viajero (art. 294). De la misma manera se utiliza en los Convenios internacionales para estos medios: así, el Convenio de Montreal y en el Convenio de Atenas para el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

¹⁰ El concepto de consumidor en sus orígenes proviene de la ciencia económica puesto que es el que adquiere bienes o usa servicios para destinarlos a su propio uso o para satisfacer sus propias necesidades, personales o familiares, pretendiendo hacerse con el valor de uso de lo adquirido, según G. Botana García, “Comentario al art. 1 de la LGDCU”, en AAVV, (E. Llamas Pombo, coord.) *Ley General para la defensa de los consumidores y usuarios, Comentarios y jurisprudencia de la Ley veinte años después*, Instituto Nacional de Consumo, La Ley, 2005, p. 60.

¹¹ El concepto de consumidor parte del afianzamiento de la sociedad de consumo en las sociedades occidentales y de su crisis. Las palabras del Presidente de los Estados Unidos J. F. Kennedy (*Consumer Advisory Council, First Report, executive office or the President*, octubre

los consumidores alcanza reconocimiento constitucional en la mayoría de los ordenamientos de los países desarrollados¹² y se extiende a actividades económicas de todo tipo, entre ellas el transporte de personas por los distintos medios. De tal manera que su influencia implica la calificación de los sujetos que intervienen en estas relaciones jurídicas, habitualmente contractuales, como relaciones de consumo. Ello supone, en muchos casos, la admisión de una suma de derechos añadidos a los que el sujeto posee como consecuencia de esa relación contractual. En consecuencia, en materia de transportes esto significa que, a los derechos como pasajeros, se añaden los derechos como consumidor. O, en ciertos casos, se mantienen los mismos derechos, pero se modifica la óptica utilizada. De manera que el ejercicio de los derechos reconocidos en las normas reguladoras de la relación se tamiza y estos derechos se interpretan de manera que resulten más favorables al sujeto que tiene dicha condición de consumidor.

Sin embargo, la realidad pone en evidencia que dicha situación no siempre es coincidente, o, por indicarlo de otra manera, que la consideración del pasajero como consumidor puede tener un amplio espacio de coincidencia (personas a las que se les podría aplicar ambas condiciones), pero también hay personas que no cumplen estrictamente los requisitos para recibir la calificación de consumidores, pero pueden estar asimismo huérfanos de tutela (por ejemplo, la persona que realiza el viaje por motivos profesionales, laborales, etc.) e incluso aquel que contrata para otro dentro del ámbito de su actividad empresarial o profesional. Esta situación que permite incluir en el concepto de consumidor a determinados empresarios se recoge en las normas de la UE más recientes, así en la Directiva 2011/83/UE (párrafo 17 del su Exposición de Motivos) y, en la parte que a nosotros nos interesa especialmente, en la Directiva (UE) 2015/2302¹³. De tal manera que se extiende el concepto de consumidor a pequeños empresarios que adquieran los viajes combinados para sus empleados en el ejercicio de su actividad. Esto

de 1963); el *Molony Report* inglés de 1962 y los movimientos de protesta de los consumidores en países como EE.UU. o Japón así como las Comisiones de encuestas británicas dan lugar a que se publique, en el verano de 1962, el *Final Report of the Committee on Consumer Protection*, en el que se afirma la idea de que “todos somos consumidores” “*the consumer is everybody all the time*”. Se evidenció que no se estaban reconociendo derechos de los individuos, a nivel individual, sino intereses de clase. El consumidor es un sujeto digno de protección porque los intereses en conflicto son intereses públicos, de la colectividad, que el Estado debe proteger y tutelar. Desde sus orígenes el Derecho de consumo entremezcla normas de Derecho público y de Derecho privado sin que resulte fácil la distinción de unas y otras.

¹² En el caso de España en el art. 51 CE dentro de los principios rectores de la política social y económica.

¹³ Este planteamiento se observa en el punto 7 de la Exposición de la Directiva. «(...) no siempre es fácil distinguir entre los consumidores y los representantes de las pequeñas empresas o profesionales que reservan viajes relacionados con su negocio o profesión a través de los mismos canales de reserva que los consumidores. Dichos viajeros necesitan a menudo un nivel de protección similar. En cambio, hay empresas u organizaciones que elaboran sus fórmulas de viaje sobre la base de un convenio general, celebrado a menudo para múltiples fórmulas de viaje para un período específico, por ejemplo, con una agencia de viajes. Este último tipo de fórmulas de viaje no requiere el nivel de protección previsto para los consumidores. Por lo tanto, la presente Directiva solo debe aplicarse a los viajeros de negocios, incluidos los que ejercen profesiones liberales, o a los trabajadores autónomos u otras personas físicas, en la medida en que no organicen sus viajes sobre la base de un convenio general. (...)».

puede afectar al concepto de pasajero en un transporte ya que, como se ha indicado *supra*, el primero de los servicios de viaje en el art. 3, 1 de la norma comunitaria, es el transporte de pasajeros. Esta orientación, extendiéndola al ámbito del transporte aéreo, ha tenido ya alguna manifestación como en la STJ (Sala 3ª) de 17 de febrero de 2016¹⁴.

La cuestión clave será determinar el ámbito de actuación de cada uno de estos conceptos. Para ello resulta necesario fijar, en primer lugar, el concepto de consumidor, lo cual tampoco es sencillo puesto que es figura que está en constante evolución.

EL CONCEPTO DE CONSUMIDOR EN LA LGDCU. CONCEPTO GENERAL Y CONCEPTO ESPECÍFICO PARA LOS VIAJES COMBINADOS. Desde sus inicios existen diversas nociones de consumidor en función de la finalidad de la norma que incorpora esa noción¹⁵. Hay una idea abstracta de consumidor que permite el

¹⁴ La sentencia declara aplicable el Convenio de Montreal, y, por tanto, al transporte aéreo, a un contrato de transporte internacional de personas con el empleador de los pasajeros. El Tribunal de Justicia establece una nueva concepción de pasajero. El supuesto de hecho parte de un litigio entre Air Baltic Corporation AS y el Servicio Especial de investigación de la República de Lituania en la que esta última, que había contratado el transporte de dos de sus agentes por motivos laborales desde Vilnius (Lituania) a Baku (Azerbaiján) y los cuales tuvieron que prolongar la duración de su desplazamiento laboral como consecuencia de haber llegado a destino con retraso. La demandante tuvo que pagar una retribución adicional a los agentes en concepto de gastos de viaje y cotizaciones a la seguridad social, que es lo que reclama a la empresa transportista. La demanda es estimada por el tribunal de primera y segunda instancia lituano pero, al recurrir la empresa transportista al Tribunal Supremo de Lituania, este decide suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la interpretación de los art. 19, 22 y 29 del CM y si deben interpretarse en el sentido de que un transportista está obligado a responder frente a terceros, en particular, en el caso planteado, frente al empleador de un pasajero, por los desembolsos adicionales que haya tenido que soportar como consecuencia de un retraso. Esta sentencia puede tener sin duda una influencia importante para las compañías aéreas porque la interpretación “forzada” de las normas del CM puede tener consecuencias económicas no desdeñables para las mismas. Indudablemente, las cantidades abonadas a los trabajadores como consecuencia del retraso podrían haber sido reclamadas por los trabajadores/pasajeros a la compañía sin que hubiera planteado problema a la transportista acerca de su responsabilidad. Reclamaciones de pequeñas cantidades que no las ejercitan en muchos casos. Sin embargo, si la indemnización se abona por la empresa que ha contratado el transporte para sus trabajadores (como es el caso de la sentencia) y es ella la que reclama al transportista, será mucho más fácil que se ejerciten las acciones por parte de los empleadores, aunque sean reclamaciones de pequeña cuantía económica, y, muchas pequeñas, pueden significar, en suma, indemnizaciones muy grandes. Esto hace plantearse si no sería necesario, para el propio Derecho de transportes, debido a esta distorsión del concepto de pasajero que se acogiera también en las normas reguladoras del contrato de pasaje. Algo parecido a lo que ocurre en otros sectores como el Derecho de seguros en los que podemos distinguir normas tuitivas que se aplican *per se* al asegurado, de manera indiferente a si es o no consumidor, frente a las situaciones en las que el asegurado tiene un régimen dispositivo por encontrarse en pie de igualdad con la compañía aseguradora. En este sentido ya me he pronunciado en M. Zubiri de Salinas, “Consumidor v. Pasajero”, en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, octubre de 2017. (www.rlada.com).

¹⁵ Siguiendo al profesor Bercovitz se puede distinguir una noción “abstracta” y una o varias nociones concretas. En el primero de los aspectos, el concepto abstracto de consumidor comprende a todos los ciudadanos en cuanto que aspiran a una adecuada calidad de vida. En este sentido la Resolución del Consejo de la CEE de 14 de abril de 1975, relativa a un Programa preliminar de la Comunidad Económica Europea para una política de protección y de información de los consumidores, en cuyo n° 3 indica: «En lo sucesivo el consumidor no es considerado ya solamente como un comprador o un usuario de bienes o servicios para su uso personal, familiar o colectivo, sino como una persona a la que conciernen los diferentes

reconocimiento de derechos generales como el derecho a la educación, a la información o derecho de asociación. Esta configuración estaría en relación con lo que se refiere a unos derechos de “clase” más que a la posibilidad de reconocer determinados derechos subjetivos.

Pero tenemos también una o varias nociones concretas. En el Derecho español, la normativa básica en materia de consumo, la Ley General para la Defensa de los consumidores y usuarios (Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, en lo sucesivo, TRLGDCU), contiene una noción legal general que a su vez ha tenido una evolución sustancial desde su primera redacción en 1984 hasta el momento presente¹⁶. El art. 3 de la norma se refiere al concepto “general” de consumidor y de usuario, pero el propio precepto revela que, no es tan general, puesto que empieza limitándolo: “A efectos de esta norma y sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto”. Por consiguiente, el tema que nos ocupa de los viajes combinados tiene un concepto específico puesto que se encuentra regulado en el Libro IV del TRLGDCU.

En el concepto general del artículo 3 lo esencial para estimar que nos encontramos ante un consumidor o usuario es el hecho de que se actúe con un propósito ajeno a la actividad comercial, empresarial, oficio o profesión. La noción tradicional, recogida en la Ley de 1984, partía de la caracterización del consumidor como el que era el destinatario final de los bienes o servicios. La norma actual española, recogiendo la definición que se había adoptado por el Derecho comunitario, se fija en el criterio de que actúe al margen o con un propósito ajeno a la actividad profesional, con la finalidad de estar en consonancia con las directivas comunitarias que habían sido previamente transpuestas al Derecho interno español¹⁷. Sin embargo, se mantiene la diferencia de permitir la inclusión de la persona jurídica¹⁸.

aspectos de la vida social que pueden afectarle directa o indirectamente como consumidor». Pero también existen nociones concretas que reconocen derechos individuales y que se configuran de manera diferente en función de las distintas normas que las recogen. Vid. A. Bercovitz Rodríguez-Cano, “El concepto de consumidor”, en AAVV, *Hacia un código del consumidor*, Manuales de formación continua 34 C.G.P.J. Madrid, 2006, p. 19-21.

¹⁶ El texto refundido de la LGDCU y otras leyes complementarias vino a reorganizar las normas contenidas en el primitivo texto legal de la Ley 26/1984 para la defensa de los consumidores y usuarios, así como el desarrollo llevado a cabo con posterioridad por diversas leyes especiales, dictadas, habitualmente, para incorporar directivas comunitarias que contenían aspectos concretos de protección del consumidor. A su vez, este texto refundido también ha experimentado alguna modificación importante como es la Ley 3/2014, de 27 de marzo, que transpone al Derecho español la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores. La primera LGDCU, Ley 26/1984, de 19 de julio, contenía una noción legal de consumidor que se basaba en la condición de destinatario final de los bienes o servicios. El art. 1, 2 de la Ley de 1984 indicaba: «A los efectos de esta Ley, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan, como destinatarios finales, bienes muebles o inmuebles, productos, servicios, actividades o funciones, cualquiera que sea la naturaleza pública o privada, individual o colectiva, de quienes los producen, facilitan, suministran o expiden». Lo cual se completaba con el nº 3 en el que se decía que: «No tendrán la consideración de consumidores o usuarios quienes, sin constituirse en destinatarios finales, adquieran, almacenen, utilicen o consuman bienes o servicios, con el fin de integrarlos en procesos de producción, transformación, comercialización o prestación a terceros».

¹⁷ En la última modificación del TRLGDCU de 2014 se acoge la dicción, que expresamente incluye la Directiva 2011/83/UE que se transpone, pero la norma española no recoge el supuesto de que el destino del bien o servicio sea mixto, es decir, que sirva para satisfacer

Por lo que se refiere al concepto específico de consumidor en los viajes combinados, el art. 151 del TRLGDCU establece un concepto especial de consumidor o usuario como «cualquier persona en la que concurra la condición de contratante principal, beneficiario o cesionario». Se integra por los conceptos de contratante principal, beneficiario y cesionario que se definen también en el propio art. 151 letras d), e) y f) de conformidad con la Directiva de 1990. El primero entraría dentro del concepto de consumidor jurídico puesto que es el que contrata por oposición al de consumidor material, que es el que, sin ser el adquirente de la cosa, puede utilizarla¹⁹.

Pues bien, mientras que el contratante principal puede ser una persona física o jurídica, el beneficiario y el cesionario necesariamente deben ser personas físicas. La razón es obvia puesto que una persona jurídica no puede viajar. Sin embargo, sí que puede contratar un viaje combinado, actuando en nombre de un beneficiario (representación directa) o puede ceder el viaje combinado a otra persona física (beneficiario). A la hora de incluir una persona jurídica como contratante principal no se limita la consideración de tal, como hace el art. 3, 2 TRLGDCU que exige, no solo que actúe fuera de la actividad profesional, sino que no tenga ánimo de lucro. La necesidad de que, para que una persona jurídica sea consumidor, deban cumplirse ambos requisitos, significa que la noción general queda limitada a asociaciones, cooperativas y fundaciones.

En el caso de los viajes combinados no se establecen dichos límites, por lo que podrá contratar el viaje combinado cualquier persona jurídica, pero siempre a favor de una persona física y, es más, actuando en nombre de dicha persona física (a tenor de los términos utilizados en el art. 151, 1 letra e, al definir al beneficiario). Se trata de una actuación representativa como comisionista que contrata en nombre del comitente (art. 247 Ccom) o mandatario (art. 1725 CC). También puede contratar en nombre propio y ceder posteriormente el viaje combinado al cesionario (art. 151, 1, letra f TRLGDCU). La inclusión de la persona jurídica en el TRLGDCU fue una extensión del régimen de la Directiva de 1990 que se refería al contratante principal como “la persona que compra o se compromete a comprar el viaje”, pero no indicaba que pudiera ser una persona jurídica. Esta extensión se admitió en la Ley de viajes combinados de 1995 (art. 2, nº 4, 5 y 6) y de allí pasó al TRLGDCU al

necesidades personales y profesionales (viaje de negocios que se utiliza como vacaciones). A tales efectos el Derecho comunitario dio un paso más en la Directiva 2011/83 en cuyo considerando 17 apunta la posibilidad de incluir esos contratos de doble finalidad, que habían sido acogidos por la jurisprudencia comunitaria (STJCE de 20 de enero de 2005; asunto C-464/01). Esta nueva configuración va a tener especial influencia en la Directiva sobre viajes combinados de 2015.

¹⁸ El texto original incluido en el TR de 2007 no poseía el segundo de los párrafos en el que se especifica la consideración de consumidor “persona jurídica”. Esta modificación se introduce por el art. Único 2 de la Ley 3/2014, de 27 de marzo. La primera redacción del Texto Refundido decía:

«Artículo 3. Concepto general de consumidor y de usuario».

«A efectos de esta norma y sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional». Por lo que en Derecho interno español se admite que las personas jurídicas puedan ser consumidoras desde la primera redacción de la LGDCU hasta el presente.

¹⁹ Así se ha estimado desde autores como J. Calais-Auloy y F. Steinmetz, *Droit de la Consummation*, 4ª ed. París, 1996, pp. 4-5.

ser objeto de refundición, en consonancia con la tradición española. Por consiguiente, la ley española admite la conclusión del contrato por parte de cualquier persona jurídica sin que en este punto existan restricciones como las que determina la Directiva (UE) 2015/2302, que excluye, de su ámbito de aplicación, los viajes combinados y servicios de viajes vinculados contratados sobre la base de un convenio general para la organización de viajes de negocios entre un empresario y otra persona física o jurídica que actúe con fines relacionados con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión (art. 2, 2, letra c). Esta es una de las novedades de la directiva que tiene como finalidad la protección de los pequeños empresarios que actúen contratando viajes combinados para su propia actividad profesional (viajes de negocios para empleados, clientes, etc.). La diferencia con la regulación anterior (Directiva de 1990) y con la norma española es que pueden contratar en su propio nombre lo cual solo es posible, según el art. 151 TRLGDCU, si la persona jurídica compra el viaje combinado y lo cede a una persona física como beneficiario. El art. 155 TRLGDCU contempla la cesión gratuita de la reserva como novación subjetiva (ex art. 1205 CC) y exige la comunicación por escrito al detallista o, en su caso, al organizador con una antelación mínima de quince días a la fecha del inicio del viaje, salvo que las partes hubieran establecido un plazo menor, así como la responsabilidad solidaria de cedente y cesionario frente al detallista u organizador de la parte que quede por abonar de precio de viaje. La reforma de la ley española tendría que ir en el sentido de excluir la contratación como consumidor de las personas jurídicas que no fueran pequeños empresarios. Asimismo, se tendrá que permitir que contrate en su propio nombre, pero siempre en beneficio de una persona física (que es la que puede ser viajero) y tiene el derecho a viajar con arreglo a un contrato celebrado en el ámbito de aplicación de la nueva directiva (viajes combinados o servicios de viaje vinculados).

Posiblemente lo que haga el legislador español en este punto, como hace en la mayoría de las ocasiones, es copiar directamente la nueva directiva porque modificar el texto actual puede resultar mucho más complejo, especialmente, cuando la nueva directiva huye del concepto de consumidor y recoge el de viajero, simplificando de esta manera, las nociones anteriormente analizadas. De hecho, eso es lo que aparece en el Anteproyecto de Ley cuyo art. 150 excluye del ámbito de aplicación los «c) los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados contratados sobre la base de un convenio general para la organización de viajes de negocios entre un empresario y otra persona física o jurídica que actúe con fines relacionados con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión». Y el art. 151, en las definiciones se refiere al viajero, en su letra f) como «toda persona que tiene la intención de celebrar un contrato o tiene derecho a viajar en virtud de un contrato celebrado con arreglo a este libro».

Por consiguiente, de acuerdo con la nueva normativa un contrato de viaje combinado que incluyera un transporte de personas contratado por una persona jurídica quedaría incluida en la regulación del viaje combinado siempre que no lo efectúe en virtud de un convenio general.

LA NOCIÓN DE PASAJERO EN LA NORMATIVA DE TRANSPORTES. La siguiente cuestión será determinar si esta nueva configuración afectará a los contratos de transporte en general, aun sin encontrarse incluidos en uno de los servicios

de viaje de un viaje combinado. Desde el punto de vista del Derecho de transportes, la noción de pasajero también ha tenido una constante evolución. En materia de transportes, por su propia importancia económica y estratégica, los Estados ha intervenido prontamente, aunque sea bajo la vigencia del principio de autonomía de la voluntad propio de la codificación decimonónica, imponiendo a las compañías la obligación de contratar fundamentalmente porque se explotan servicios públicos y, además, hasta fechas bien recientes, porque dichas empresas actuaban en régimen de monopolio. De ahí que ya en los albores del Derecho de consumo se mencionaba específicamente la responsabilidad objetiva del transportista aéreo como una manifestación de la protección del consumidor y usuario en las Leyes especiales²⁰.

En el Derecho de transportes se utiliza como denominación clásica la de pasajero identificando a la persona que efectúa el viaje y a favor de la cual se expide el documento de transporte pero, curiosamente, no se le define²¹, entre otras razones porque, salvo en el transporte ferroviario, no se regula el contrato de transporte sino la responsabilidad del transportista.

Por lo que se refiere al Derecho de la Unión Europea, el Reglamento comunitario (Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo de 1997 sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente utiliza el término y define a las “personas con derecho a indemnización” (art. 2, 1)²² a las que considera “el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable”. Tampoco nos da luz, a la hora de definir al pasajero, el Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo en el que se define a la “persona con discapacidad” o “persona con movilidad reducida” como “toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal) discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros” (art. 2,

²⁰ E. Polo, *La protección del consumidor en el Derecho privado*, Cuadernos Civitas, Madrid 1980, p. 59 lo incluye, junto a la legislación sobre arrendamientos urbanos y la ley de venta a plazos, en el sector de la contratación en el que en ese momento las normas de consumo no habían tenido especial incidencia por tener un nivel de protección adecuado. A estos efectos cita la obra de I. Quintana Carlo, *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*, Salamanca, 1977.

²¹ El Convenio de Montreal no lo define (vid. art. 3 y art. 17 CM). Tampoco lo hacía el Convenio de Varsovia, cuyo art. 1 se refería al transporte de personas, contenía una definición de viajero (art. 30) relativo a los transportes sucesivos en el que determinaba que la legitimación la tenía el viajero, y, en el supuesto de muerte de este, sus causahabientes. Por lo que se refiere a la norma interna española la Ley de navegación aérea de 1960 utiliza casi de manera indistinta los términos viajero y pasajero pero no los define en ningún momento (vid. Art. 92 a 101 cuando se refiere al contrato de transporte de viajeros mientras que en los art. 115 a 117 al tratar la responsabilidad en caso de accidente se refiere exclusivamente al viajero).

²² El Reglamento (CE) 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente que es el que tenemos en el presente en vigor y el que introdujo en la UE el sistema de Montreal, modifica este precepto únicamente pasando del plural al singular e indicado, por consiguiente, “persona con derecho a la indemnización” (vid. art. 1).

letra a). Este precepto nos define el adjetivo (persona con discapacidad o movilidad reducida) pero no el sustantivo porque sigue siendo un pasajero.

Sin embargo, sí que encontramos una definición en otras normas comunitarias relativas al aseguramiento. El Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos en su art. 3 nos define al pasajero como “toda persona presente en un vuelo con el consentimiento de la compañía aérea, excluidos los miembros de la tripulación y el personal de cabina que estén en servicio”. A efectos del seguro se parte de un dato fáctico que es que la persona se encuentre presente en el vuelo y que la compañía aérea lo haya admitido.

Ante la ausencia de un concepto normativo podemos considerar, con carácter general y de acuerdo con la interpretación clásica, que el pasajero es la persona trasladada de un punto a otro por medio cualquier medio mediante un contrato de pasaje. Esto no significa que el pasajero tenga que ser, necesariamente, el que contrate el transporte, ya que entonces quedarían excluidos los que carecen de capacidad de obrar, como los menores e incapaces. La existencia de contrato implica que se deba excluir del concepto de pasajero al polizón, pero abarca a los pasajeros que no abonan remuneración, como en el transporte gratuito o interesado. El hecho de haber contratado el transporte y haberse colocado en disposición de ser trasladado implica, normalmente, el pago del precio del transporte. Esto no significa que no se puedan considerar pasajeros, y amparados por la cobertura del contrato, las personas que viajan gratuitamente²³ (expresamente se reconoce en el pasaje marítimo art. 287 y 288, 1 letra e LNM).

A este concepto de pasajero se le anudó prontamente el de turista, relacionado desde la aparición del fenómeno turístico, que tampoco es un concepto único e inmutable y que ha evolucionado a la vez que la normativa de los viajes combinados de manera que ha quedado sustituido por el de viajero tal como ya se ha examinado. El enlace de ambos conceptos parte de la realidad práctica. En ambos casos, el elemento característico es que se trata de actividades que se relacionan con el desplazamiento y la permanencia de la persona fuera de su domicilio²⁴, no considerándose determinante la motivación por la que dichas actividades se efectúan (motivaciones lucrativas) puesto que la concepción de turismo y de turista no puede descansar en la motivación subjetiva del viajero (Auriolés)²⁵. De tal manera, y en ello coincide con la idea de pasajero, será turista cualquiera que reciba un servicio turístico sin que tenga que tener una finalidad de entretenimiento o recreo puro, sino que puede ser un turismo de negocios, de congresos, etc. y no por ello dejará de ser

²³ Dentro de estos hay que distinguir: los menores de edad que viajan acompañados de un mayor y aquellos que hubieran efectuado un contrato gratuito (como los empleados de la empresa o familiares de los mismos que son transportados gratuitamente). En ambos casos se les debe considerar pasajeros. En el primero porque su relación con el transportista trae causa de una relación contractual que media entre el transportista y el progenitor o persona mayor a cuya custodia viaja el menor. Normalmente el menor exento totalmente de pagar el precio del transporte es aquel que no ocupa plaza independiente. Entonces, el título por el que se halla en el medio de transporte es la existencia de un contrato con la persona cuya plaza comparte. En cuanto al transporte gratuito, la gratuidad no elimina el convenio entre las partes.

²⁴ N. Fernández Pérez, “El turismo como fenómeno objeto de regulación”, en AAVV, J. Franch Fluxà, Dir. *Manual de contratación turística*, Atelier, Barcelona, 2015, p. 34.

²⁵ Idem.

turista. A este turista se le aplica la normativa de defensa de consumidores y usuarios porque se estima que, en todo caso, tiene dicha condición haciendo abstracción de la actuación en su propia actividad profesional o no. Por consiguiente, se asimila al consumidor, aunque no coincida con su nota característica fundamental y general de realizar la actividad fuera de su ámbito profesional.

Otra característica común entre pasajero y turista es que en ambos casos nos encontramos con situaciones de especial vulnerabilidad en la medida que la persona se encuentra fuera de su lugar de residencia habitual y sometida a un medio que puede resultarle extraño o incluso hostil (muchas personas padecen miedo a volar). Ello hace que desde antiguo se haya considerado que el transportista asume un deber de protección del viajero mientras se encuentra en el medio de transporte por haber quedado bajo su dirección, lo que nos lleva a afirmar que al pasajero se le considera con carácter general consumidor por el hecho de que tiene que tener ese mínimo de protección²⁶.

Volvamos a la norma europea sobre viajes combinados. Aquí se opta por el término “viajero” al que define de forma amplia que abarca al que contrata, tiene intención de contratar o tiene derecho a viajar. Por tanto, se encontraría amparado todo aquel que contrata el viaje independientemente del motivo por el que lo hace, siendo indiferente que sea por un motivo de puro ocio o por cualquier otra razón. En consecuencia, el concepto de viajero amplía el concepto legal y general de consumidor en este ámbito de los viajes combinados porque no exige que se actúe en un ámbito distinto de la actividad profesional. De tal manera que los empresarios o profesionales que contraten utilizando las vías propias de los consumidores quedarán amparados por la normativa de los mismos, salvo que lo efectúen en el ámbito de un convenio general²⁷.

Si se trata de un transporte singular, las normas tuitivas para el pasajero se aplicarán al que efectúa el viaje y si el que contrata es una persona jurídica

²⁶ A. Puetz y J. Bleda Rodríguez, “Los contratos de transporte de pasajeros”, en AAVV, J. Franch Fluxá, Dir. *Manual de contratación turística*, Atelier, Barcelona, 2015, p. 138.

²⁷ En este punto la norma discrepa de lo reconocido en otros ámbitos como, por ejemplo, ocurre en materia de contratación electrónica en la que se determina la falta de aplicación de determinadas normas de protección cuando la contratación se ha efectuado entre empresarios. La norma reguladora del comercio electrónico excluye la necesidad de enviar comprobante de la contratación por medio de correo electrónico (art. 28 LSSICE Ley 34/2002, de 11 de julio) o la información previa a contratar (art. 27) cuando “ambos contratantes así lo acuerden y ninguno de ellos tenga la consideración de consumidor”. Es curioso que una norma que regula, específicamente, el comercio electrónico considere innecesarias la adopción de determinadas cautelas justamente porque no es un consumidor. Sin embargo, serán precisas estas acciones de protección si es el contratante de un viaje o servicio combinado, aunque sea un empresario. Es particularmente resaltable la diferencia, si tenemos en cuenta que el origen de la nueva directiva sobre viajes combinados ha sido justamente adaptar esta normativa a la nueva situación creada por la masiva utilización de Internet a la hora de contratar viajes y la sustitución de las labores propias de las tradicionales agencias de viajes por la elección y contratación de los “paquetes turísticos” por los propios viajeros. En este sentido vid. J. I. Peinado Gracia, “La protección del pasajero en el contrato de viaje combinado y en la prestación de servicios asistidos de viaje: la responsabilidad del transportista aéreo y de los operadores turísticos”, en AAVV, M. J. Guerrero Lebrón, (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 514 y ss. La Directiva establece un sistema de mayor protección para los viajes combinados que deberá ser aplicado por ser una norma especial cuando se lleve a cabo la transposición al Derecho interno español.

solo deberá tener la condición de consumidor si entra dentro del concepto general del art. 3 del TRLGDCU. En los demás casos, habrá que buscar las reglas en las normas propias del Derecho de transporte en las que el nivel de protección del viajero debe ser semejante al del consumidor justamente por el propio interés y funcionamiento del mercado de transportes. La protección del pasajero está en la base de funcionamiento del propio mercado de transportes independientemente de la condición de consumidores o no. Para que el mercado funcione y siga habiendo demanda de los servicios de transporte es necesario que las compañías amparen a sus viajeros, independientemente de que sean o no consumidores. Si además lo son, es cuando se podría aplicar, como una adición, las normas de protección específicas de los consumidores.

Toda la evolución estudiada evidencia que los conceptos de consumidor y pasajero, aun no coincidentes en esencia, están interrelacionados, puesto que el fundamento de esta obligación tuitiva del transportista sobre el pasajero es común a la política de protección de los consumidores en general.

Ambos son conceptos dinámicos en cuanto que se encuentran en constante evolución y expansión. De tal manera que, como ocurre en otras cuestiones de Derecho privado, a medida que uno de ellos se amplía genera un mayor ámbito de aplicación del otro. Me estoy refiriendo a materias como la responsabilidad civil y el seguro en las que, a medida que se iba permitiendo asegurar la responsabilidad se iba objetivando la misma. La espiral responsabilidad civil-seguro-responsabilidad civil iba generando que, a nuevos riesgos, mayor aseguramiento y la aparición de nuevos tipos de seguros de responsabilidad civil generaban nuevos criterios de imputación de la responsabilidad cada vez más objetivos²⁸.

La interrelación entre los conceptos de consumidor y pasajero supone que, a medida que uno de ellos se amplía genera un mayor ámbito de aplicación del otro y esto lo vemos reflejado en el concepto de viajero de la Directiva (UE) 2015/2302. Un tipo de consumidor (el viajero) amplía el concepto general de consumidor y su inercia extiende también el concepto de pasajero. Por tal se entenderá no solo el que viaja materialmente sino el que contrata aunque sea alguien que lo haga dentro de su actividad²⁹.

Por último, indicar que quizá fuera interesante para el propio sector de transportes modificar sus normas para tratar de manera distinta solo a aquellos que se encuentran en pie de igualdad en la contratación. Esto significa adoptar, a nivel de la regulación del transporte de personas, el mismo criterio de excluir expresamente los viajes contratados sobre la base de un convenio general

²⁸ En este sentido ya me pronuncié en mi obra *El seguro de responsabilidad civil por daños al Medio Ambiente*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2005, pp. 58-59.

²⁹ Por consiguiente, en un caso como el planteado en la sentencia STJUE (Sala 3ª) de 17 de febrero de 2016 si lo contratado es un viaje combinado el Servicio Especial de Investigación de la República de Lituania podría reclamar contra la empresa organizadora del viaje los perjuicios causados, de acuerdo con el art. 13 de la Directiva (UE) 2015/2302, y podrán efectuar la reclamación con base en la directiva. En el caso de que hubieran reclamado los propios trabajadores con base en el CM se les deducirá la indemnización que hubiera recibido. *¿Quid iuris* si reclama el empresario por la Directiva y el trabajador pasajero por el reglamento?. El enriquecimiento indebido existirá y los perjuicios para el que haya tenido que pagar dos veces también, pero no habrá coincidencia de los que han cobrado las indemnizaciones. La legitimación de la empresa surgirá solo si ha tenido que abonar a los trabajadores. En consecuencia, debería tomarse en consideración la coordinación de las posibles excepciones del sujeto responsable.

para la organización de viajes de negocios entre un empresario y otra persona física o jurídica que actúe con fines relacionados con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión, como indica la directiva de 2015 en su considerando 7 y en el art. 2, 2 letra c. A modo de lo que se prevé para los vuelos chárter pero regulándolo específicamente para los viajes regulares³⁰.

EL EMPRESARIO EN LA DIRECTIVA (UE) 2015/2302 Y LA EMPRESA DE TRANSPORTE. LOS CONCEPTOS DE EMPRESARIO, ORGANIZADOR, MINORISTA Y PRESTADOR DE SERVICIOS DE VIAJE EN LA DIRECTIVA (UE) 2015/2023. El art. 3 en sus números 7, 8 y 9 se ocupa de los otros sujetos que se relacionan con el viajero. Todos estos sujetos se definen en un sentido amplio que comprende o puede comprender a los transportistas de personas por los distintos medios. El concepto que se fija con mayor holgura es el de empresario como analizaremos posteriormente. De manera más específica, al transportista de personas lo podemos meter en el concepto de prestador de los servicios de viaje, puesto que el transportista presta el primero de los servicios de viaje indicado en el art. 3, letra a). Pero también podrá ser un «organizador», entendido por la norma comunitaria (art. 3, 8) como «un empresario que combina y vende u ofrece viajes combinados, directamente o a través de otro empresario o junto con él, o el empresario que transmite los datos del viajero a otro empresario a efectos de lo indicado en el punto 2, letra b), inciso v³¹)», puesto que la empresa de transporte puede ofrecer por medio de su página web sus servicios y combinarlos con otros, bien directamente, bien mediante enlaces o “links” con otros servicios (por ejemplo, hotel o alquiler de vehículos o servicios de transporte combinados”). También la directiva nos habla del «minorista» (art. 3, 9) como el “empresario distinto del organizador que vende u ofrece viajes combinados compuestos por un organizador”. Esta figura pensada más bien para la agencia de viajes es más difícil que la pueda asumir la empresa de transporte, porque se está refiriendo a la realización de una actividad como detallista del mercado del turismo.

De tal manera que la Directiva (UE) 2015/2023 es susceptible de introducir cambios en el concepto de transportista acuñado desde antiguo en las normas internacionales reguladoras del transporte de personas y que tuvieron su reflejo en las normas nacionales. El concepto tradicional de transportista hace referencia a la empresa que, de una manera profesional, se ocupa de trasladar pasajeros de un lugar a otro asumiendo la protección del viajero desde el momento en que se somete al régimen propio del viaje, lo que se conoce como la obligación de seguridad o los deberes de protección, que ya hemos mencionado como característica de este tipo de contrato. Las obligaciones comienzan desde el momento en que el pasajero entra en el ámbito de dirección del porteador hasta que llega a su destino. Entre estos momentos el transportista debe cuidar del pasajero y satisfacerle las necesidades

³⁰ En este sentido vid. G. Díaz Rafael, “La responsabilidad del transportista aéreo en la aviación ejecutiva o de negocios” 18-08-2016; *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, nº 32 – Agosto 2016 Cita: RLADA-XX-380; <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=103880&exacta=&palabra>.

³¹ En dicha letra se incluyen «los contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se celebra el primer contrato a otro u otros empresarios, con el o los que se celebra un contrato a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje».

relacionadas con el transporte. En este sentido el Derecho de la Unión Europea ha ido reconociendo por la vía de los reglamentos, es decir mediante normas de aplicación directa sin que se precise ningún tipo de acto expreso de implementación por parte de los Derechos nacionales, los derechos de los usuarios por todos los medios de transporte.

La nueva norma comunitaria puede atribuir al porteador, en determinados supuestos, el carácter de organizador, lo que puede implicar la asunción de nuevos deberes y responsabilidades para el transportista.

Como ya ha quedado indicado, la Directiva (UE) 2015/2302 ha tenido como una de sus pretensiones adaptar la norma relativa a los viajes combinados al auge de la utilización de internet en el sector del turismo y las modificaciones en el funcionamiento del sector y de sus operadores³².

De manera que no tiene un objetivo único de defender al viajero sino también regular adecuadamente a la otra parte contratante y al propio mercado del turismo. Se indica expresamente en su justificación que «tiene por objeto adaptar el alcance de la protección para tener en cuenta esta evolución, aumentar la transparencia y la seguridad jurídica de los viajeros y empresarios»³³.

La primera de las novedades que encontramos, por lo que se refiere al tema que estamos tratando de los sujetos que se relacionan con el viajero, es que introduce, en primer lugar, el concepto de “empresario”. Figura, que no aparecía en la Directiva que deroga³⁴ ni en su precedente, la propuesta de Directiva de 2013³⁵, al que define de una forma amplia, que pretende ser exhaustiva y acorde con lo fijado en la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE del Consejo y la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 85/577/CEE del Consejo y la Directiva 97/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶. Definición que, en el caso del Derecho español, había

³² El primer punto de la justificación en la Propuesta de directiva es expresamente el «desarrollo de la distribución por Internet y liberalización del sector del transporte aéreo». Vid. Propuesta de directiva del Parlamento europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE, Bruselas, 9.7.2013, COM (2013) 512 final, 2013/0246 (COD) p. 3.

³³ Así se indica en el Considerando 2 de la Directiva cuya redacción no ha cambiado prácticamente desde la Propuesta de Directiva de 2013.

³⁴ Concepto que no se encontraba en la Directiva 90/314/CEE (art. 2.2 y 3).

³⁵ En esta se utiliza el término «operador» al que se define como: «cualquier persona que actúe con fines relacionados con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión» (art. 3,7 de la citada Propuesta). Sin embargo, el mismo texto aparece ya en la Posición (UE) Nº 13/2015 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE Adoptada por el Consejo el 18 de septiembre de 2015 (2015/C 360/01) DOUE 30.10.2015.

³⁶ Con la única diferencia de que la versión española de la Directiva 2011/83/UE usa el término «comerciante», en lugar de empresario, al que define como toda persona física o jurídica, ya sea privada o pública, que actúe, incluso a través de otra persona en su nombre o siguiendo sus instrucciones, con un propósito relacionado con su actividad comercial, empresa, oficio o profesión en relación con contratos regulados por la presente Directiva.

sido incorporada a la de empresario contenida, con carácter general, en el TR de la Ley General para la Defensa de consumidores y usuarios³⁷.

El art. 3, 7 de la Directiva de 2015 indica que el empresario es: «toda persona física o toda persona jurídica, ya sea de titularidad privada o pública, que actúe, incluso a través de otra persona que obre en su nombre o siguiendo sus instrucciones, con un propósito relacionado con su actividad comercial, empresa, oficio o profesión *en relación con contratos regulados por la presente Directiva, tanto si actúa como organizador, minorista, empresario que facilita servicios de viaje vinculados o como prestador de servicios de viaje*».

Esta definición presenta las características comunes al concepto de empresario, pero, tal como hemos resaltado en la transcripción del artículo mediante letra cursiva, su especificidad se determina por la materia. En consecuencia, lo tenemos que poner en relación con los contratos y servicios combinados que se definen en el propio art. 3 nº 3 y 5 de la Directiva que ya hemos mencionado en el primero de los epígrafes de este trabajo. Si se actúa en cualquiera de estos contratos es indiferente la posición que se tenga en los mismos, como organizador, minorista, empresario que facilita servicios de viaje vinculados o simplemente como prestador de servicios de viaje.

A este empresario se le atribuyen determinadas obligaciones en función de la consideración como organizador, detallista o como simple empresario. Por ejemplo, en lo que se refiere a la información que tiene que enviar y facilitar al organizador del viaje, acerca de la celebración del contrato que dé lugar al viaje combinado, en aquellos casos en los que la combinación surja de procesos en línea conectados de un empresario a otro, aunque la obligación de información al viajero tenga que prestarla el organizador (vid. Art. 7, 3 en relación con el art. 3, punto 2, letra b) inciso v) de la Directiva).

El Anteproyecto de reforma del TRLGDCU no especifica esta definición de empresario. La razón, posiblemente, es que no lo estima preciso puesto que se remite al concepto general contenido en el art. 4 de la norma de consumo española³⁸.

A diferencia del concepto de consumidor que hemos indicado que es especial frente al contenido, con carácter general, en el título I del Libro I del TRLGDCU, no se establece un concepto especial de empresario para los viajes y servicios combinados. Sin embargo, la directiva sí que caracteriza al que actúa y presta servicios en este ámbito por la materia y engloba a cada uno de los que pueden intervenir en los viajes y servicios en el concepto de empresario. Estimo que sería preferible la introducción de este concepto especial, porque la regulación resultaría más armonizada con la de los demás Estados y más armónica con el propio contenido de la ley³⁹.

³⁷ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, que fue adaptado a dicha directiva por medio de la Ley 3/2014, de 27 de marzo, por la que se modifica el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

³⁸ El art. 4 del TRLGDCU contiene un concepto de empresario, que coincide con la definición de la Directiva 2011/83/UE y con el previsto en la Directiva 2015/2302 «A efectos de lo dispuesto en esta norma, se considera empresario a toda persona física o jurídica, ya sea privada o pública, que actúe directamente o a través de otra persona en su nombre o siguiendo sus instrucciones, con un propósito relacionado con su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión».

³⁹ El Anteproyecto se refiere en casi todos los casos al organizador y al minorista, pero en algunos preceptos no puede eludir el término empresario. Por ejemplo, en el art. 155, 3. «En

EL TRANSPORTISTA COMO PRESTADOR DE SERVICIO DE VIAJES. La siguiente cuestión que debemos determinar es si este concepto de empresario comprende al transportista. Al mencionar al prestador de servicios de viaje claramente debemos considerarlo incluido puesto que el transporte es, sin duda, un servicio de viaje. El art. 3, 1 de la norma de la Unión Europea define el servicio de viaje “a efectos de la presente directiva” mencionando, en primer lugar, el transporte de pasajeros.

La Directiva de 1990 se refería a los prestadores de servicios, pero no los definía (art. 5 preveía la facultad del organizador o detallista que había respondido frente al consumidor de repetir contra el prestador de servicios incumplidor), no estableciendo lo que debía considerarse como tales, pero claramente este concepto contenía a los empresarios de transporte dedicados a efectuar los viajes dentro de un viaje combinado. En la nueva norma se les menciona específicamente. Por consiguiente, encontramos un primer supuesto en el que el transportista que intervenga como prestador de un servicio de viaje en relación con un contrato de viaje combinado quedará sometido al régimen de la nueva directiva.

En el caso del transportista tendría que ser una persona, habitualmente jurídica, que actúe, bien en su propio nombre e interés o por medio de otra persona, desarrollando una prestación de servicios de viaje, siempre y cuando lo efectúe en relación con algún contrato de viaje combinado o de un servicio de viaje.

Como prestador de estos servicios de viaje es indiferente que lo haga porque intervenga en un contrato de viaje combinado único o en uno o varios de los contratos que regulen servicios de viajes incluidos en un viaje combinado. El art. 3, 3 de la Directiva permite ambas posibilidades dentro del concepto de viaje combinado: un contrato único, que era el supuesto tradicional, y varios contratos diferentes siempre que se combinen al menos dos tipos de servicio o vacación.

Este nº 3 del art. 3 de la Directiva lo tenemos que poner en relación con el nº 2 que define el viaje combinado, considerando como tal la combinación de dos tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación, siempre que la combinación la efectúe un solo empresario (este es el supuesto tradicional recogido ya en la Directiva de 1990 y que se mantiene, tanto en su versión de “traje a medida” como de “*prêt a porter*”).

Pero, y esta segunda es la novedad principal, también puede surgir de contratos distintos que tengan una conexión consistente en: -Un solo punto de venta. -Una sola facturación a un precio global. -Se anuncian o venden como “viajes combinados” o términos similares. -Se combinan después de la celebración de un contrato en el que el empresario permite al viajero elegir una selección de distintos tipos de viaje, o -La contratación se efectúa con distintos empresarios, en línea y con interconexión entre ellos durante un periodo de tiempo que la norma de la Unión Europea fija en 24 horas.

los contratos de viajes combinados, tal como se definen en el artículo 151.1. b). 2º.v), *e/ empresario* al que se remiten los datos informará al organizador de la celebración del contrato que dé lugar a la constitución del viaje combinado. El empresario facilitará al organizador la información necesaria para que este cumpla con sus obligaciones» (la cursiva es personal); o en el art. 156 al referirse a la carga de la prueba del deber de información.

La norma quiere regular una realidad compleja y por ello también la definición y los conceptos son prolijos.

Por tanto, el transportista puede intervenir como prestador de los servicios incluidos en un contrato único o como contratante de uno de esos contratos independientes pero coordinados por esos puntos de conexión.

De acuerdo con la norma se puede plantear si entraría dentro del concepto de viaje combinado el constituido por dos transportes, es decir, si un transporte combinado puede constituir un viaje combinado a efectos de aplicar el régimen de la nueva directiva. Para ello habrá que determinar qué se debe entender por “tipos de servicios de viaje” que menciona el art. 3,2 a la hora de definir el “viaje combinado”. Si para que existan distintos “tipos” debe combinarse el transporte con el alojamiento, el alquiler de vehículos o cualquier otro servicio turístico porque constituyen tipos distintos de servicio cuya combinación se exige; o puede ser con distintos transportes.

El nº 2 del art. 3 utiliza el término “tipos de servicios” por lo que parece exigir que tienen que ser dos distintos (transporte, alojamiento, alquiler, etc., tal como los enumera el art. 3 nº 1). Pero este número 1 del precepto no se refiere a tipos sino simplemente a servicios turísticos.

La interpretación que se haga de estos términos puede ser relevante ya que en los viajes combinados se utilizan habitualmente diversos transportes, especialmente si el punto de partida y de destino no gozan de una línea regular directa, incluso por diversos medios (transporte aéreo y marítimo en los casos de los cruceros). Se trataría del prototipo clásico de viaje combinado que no podría quedar excluido.

Pero eso implicaría que los billetes combinados aéreos sin otro elemento diferente entrarían dentro del ámbito de la Directiva y, por consiguiente, el transportista aéreo, que combina estos vuelos en un solo billete, lo efectúe personalmente o por medio de otra compañía aérea, sería un empresario sometido a la Directiva como organizador. Si lo interpretamos de manera restrictiva serían varios servicios, podrían ser varios contratos, pero no un viaje combinado salvo que hubiera otro servicio turístico contratado.

En todo caso hay que tener en cuenta que, si la duración total del vuelo no excediera de 24 horas y no incluyera una pernoctación, no estaría dentro del perímetro de la norma por estar expresamente excluido según el art. 2,2, letra a de la Directiva que excluye “Los viajes combinados y los servicios de viajes vinculados de duración inferior a 24 horas, a menos que se incluya la pernoctación”. Por tanto, no se considerarían dos tipos de servicios distintos⁴⁰.

EL TRANSPORTISTA COMO ORGANIZADOR DEL VIAJE COMBINADO. La siguiente cuestión es si, de acuerdo con las definiciones establecidas en la Directiva de viajes combinados y de servicios vinculados, el transportista puede resultar organizador. También el concepto de organizador se ha visto sustancialmente ampliado con relación a lo que constituían sus precedentes⁴¹. El art. 3,8 de la

⁴⁰ La exclusión no debía estar tan clara inicialmente cuando la Propuesta de directiva indicaba, en su considerando nº 12, expresamente que «la adquisición de un servicio de transporte aéreo de manera autónoma, como servicio de viaje único, no constituye un viaje combinado ni un servicio asistido de viaje». Este considerando no aparece ya en la posición común ni, en consecuencia, pasó a la directiva.

⁴¹ Art. 151, 1 b TRLGDCU entiende por «Organizador»: la persona física o jurídica que organice de forma no ocasional viajes combinados y los venda u ofrezca en venta,

Directiva establece que: «organizador»: es un empresario que combina y vende u ofrece viajes combinados, directamente o a través de otro empresario o junto con él, o el empresario que transmite los datos del viajero a otro empresario a efectos de lo indicado en el punto 2, letra b), inciso v).

La nueva norma elimina la referencia a la actuación “no ocasional”, lo cual era tanto como la necesidad de una actuación profesional. La falta de mención no significa que no se exija y comprenda la necesidad de habitualidad. Por consiguiente, dentro del concepto se incluye a la figura tradicional del organizador que es la empresa que, de una manera profesional combina, vende u ofrece los viajes combinados, es decir, la figura del *tour operator* y que puede actuar por sí o por medio de lo que ahora la Directiva 2015/2302 denomina “minorista” y la antigua directiva y la LGDCU llamaba “detallista”, es decir, las agencias de viajes.

Este es el único de los conceptos que no ha sufrido variaciones ya que se sigue considerando como «el empresario distinto del organizador que vende u ofrece viajes combinados compuestos por un organizador».

La norma añade que puede actuar también junto a él. Pero a partir de allí todo lo demás es nuevo, puesto que se considera organizador al empresario que transmite los datos del viajero a otro empresario a efectos de lo indicado en el punto 2 letra b inciso v.

Este supuesto es el de diversos prestadores de servicios de viajes, con diferentes contratos, que se hayan perfeccionado en línea, conectados, en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se perfecciona el primer contrato a otro u otros empresarios con los que se celebra un nuevo contrato en un plazo máximo de 24 horas. La consideración de organizador recae, exclusivamente, sobre el que ha transmitido los datos y no sobre los receptores, aunque hayan contratado ellos directamente con el viajero.

En estos casos, si, por ejemplo, una compañía aérea, como suele ser habitual con el deseo de vender directamente sus vuelos establece en su página web enlaces con otros servicios conectados con el viaje (el caso más típico es la compañía aérea *low cost* que enlaza con alojamientos o alquiler de vehículos) podría ser considerada organizadora siempre que lleve a cabo esa transmisión de datos personales del viajero aunque no contrate ella ni establezca vínculos entre los distintos servicios de viaje⁴². No obstante, la norma es restrictiva a la hora de calificar los viajes combinados y, por consiguiente, los supuestos en los que las compañías transportistas pudieran resultar afectadas. En este sentido, el largo y farragoso art. 3,2 de la Directiva termina diciendo:

directamente o por medio de un detallista. Precepto que procede del art. 2,2 de la Directiva de 1990 que determinaba que: «2) Organizador: la persona que organiza de forma no ocasional viajes combinados y los vende u ofrece a la venta, directamente o por medio de un detallista».

⁴² J. I. Peinado, “La protección del pasajero en el contrato de viaje combinado y en la prestación de servicios asistidos de viaje: la responsabilidad del transportista aéreo y de los operadores turísticos”, en AAVV (M^a J. Guerrero Lebrón, dir.) *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 528 estima que en ese supuesto no habría viaje combinado si tales servicios se adquieren mediante un *banner* o *link* normalmente inserto en la página web del primer operador. Lo determinante para considerar que estamos ante un viaje combinado es que no se tengan que insertar nuevamente los datos del viajero.

«Las combinaciones de servicios de viaje en las que se combine como máximo uno de los tipos de servicio de viaje a que se refiere el punto 1, letras a), b) o c), con uno o varios de los servicios turísticos a que se refiere el punto 1, letra d), no se considerarán un viaje combinado si estos servicios turísticos: a) no representan una proporción significativa del valor de la combinación y no se anuncian como una característica esencial de la combinación ni constituyen por alguna otra razón una característica esencial de esta, o b) solo han sido seleccionados y contratados después de que se haya iniciado la ejecución de un servicio de viaje contemplado en el punto 1, letras a), b) o c)».

Se está pensando en otros servicios turísticos como pueden ser entradas de espectáculos, excursiones, etc., tal como se ha comentado en el primero de los epígrafes de este estudio.

En los casos que puedan resultar dudosos, el transportista aéreo o por cualquier otro medio que ofrezca este tipo de servicios complementarios, amén del transporte, debe dejar claro, no solo que los contratos son independientes, sino que no lleva a cabo ninguna otra actividad desde su página web que no sea la de remitir a la página web del otro contratante en línea sin efectuar la transmisión de ningún dato del viajero. La norma es estricta, pero, a mi juicio, clarificadora, que es uno de los objetivos de la nueva directiva. Queda por examinar el servicio de viaje vinculado. Según el art. 3, 5 de la Directiva se definen los «servicios de viaje vinculados», cuando son *«al menos dos tipos diferentes de servicios de viaje contratados para el mismo viaje o vacación, para los que se celebren contratos distintos con cada uno de los prestadores de servicios de viaje, si un empresario facilita:*

a) con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta, la selección y pago por separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros, o

b) de manera específica, la contratación con otro empresario de como mínimo un servicio de viaje adicional siempre que se celebre un contrato con ese otro empresario a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

Cuando se adquiera no más de un tipo de servicio de viaje a que se refiere el punto 1, letras a), b) o c), y uno o varios de los servicios turísticos de viaje a que se refiere el punto 1, letra d), no constituirán servicios de viaje vinculados si los segundos no representan una proporción significativa del valor combinado de los servicios y no se anuncian como una característica esencial de la combinación o no constituyen por alguna otra razón una característica esencial del viaje o vacación».

El transportista al que visitan su página web se verá afectado como “facilitador” del servicio combinado, quedando excluidos los mismos supuestos que hemos examinado anteriormente en los que el segundo servicio contratado sea de menor importancia “no represente una proporción significativa del valor combinado” y no se anuncie como característica esencial. Igual que en los viajes combinados la finalidad es que no se arbitren como tales servicios vinculados supuestos que no lo sean, evitando la responsabilidad más estricta, así como advertir frente a los peligros de posibles situaciones de fraude de ley.

Lo que resultará esencial para el transportista es indicar claramente, de manera comprensible y destacada, que el viajero no podrá acogerse a ninguno de los derechos que se aplican a los viajes combinados, siendo responsable cada uno de los prestadores de servicios que lo haya contratado.

Por consiguiente, prima el hecho de que se trata de contratos separados. La Directiva solo establece protección en caso de insolvencia (art. 19 Directiva).

Nuevamente la Directiva lo que pretende es aclarar cuando estamos dentro de los contratos previstos en la norma, contratos de viaje combinados o servicios vinculados, para que no se creen expectativas erróneas al viajero. No es que toda contratación *on line* tenga que quedar dentro del ámbito de la nueva norma comunitaria sino que lo que se pide es transparencia frente a los usuarios y contratantes siendo espacialmente protegido en caso de insolvencia que es la situación de máximo peligro para el viajero⁴³.

EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD PREVISTO EN LA DIRECTIVA Y SU INCIDENCIA EN LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. La última cuestión que creemos sea necesario tratar es la responsabilidad en la que puede incurrir el transportista como consecuencia de la aplicación de la nueva directiva. La situación es claramente distinta si el transportista tiene la consideración de prestador de un servicio de viaje combinado o si puede resultar organizador del mismo. Empezaremos por analizar el tipo de responsabilidad que la directiva establece, así como los sujetos responsables y las consecuencias de cara a la reparación.

La directiva distingue entre la responsabilidad por la falta de ejecución y la responsabilidad por la ejecución defectuosa del viaje combinado (art. 13), lo que en la norma se denomina falta de conformidad en la ejecución del servicio de viaje.

RESPONSABILIDAD POR LA EJECUCIÓN DEL VIAJE COMBINADO. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD. Se configura como una suerte de responsabilidad objetiva derivada de la falta de ejecución de viaje combinado conforme a lo pactado en el contrato. Pero el organizador no será responsable si la ejecución resulta imposible o desproporcionada, teniendo en cuenta el coste frente al valor del servicio y la gravedad de la falta.

En consecuencia, lo que comienza siendo una responsabilidad estricta puede convertirse en una ausencia de responsabilidad o una responsabilidad de difícil exigencia para el viajero. Esto es debido a que las causas por las que el organizador se exonera de responsabilidad son conceptos indeterminados y, en ocasiones, con una prueba compleja. Habrá que determinar cuándo la prestación es imposible⁴⁴, lo cual puede deberse a una imposibilidad temporal y que pasa a ser definitiva cuando la prestación no llega en tiempo oportuno según su contenido y sus fines.

⁴³ En este sentido vid. https://www.hosteltur.com/121687_facua-urge-gobierno-ccaa-actualizar-normativa-viajes-combinados.html.

⁴⁴ Con carácter general el art. 1184 CC indica *también quedará liberado el deudor cuando la prestación resultare legal o físicamente imposible* pero los efectos pueden ser la extinción de la deuda o transformarla en una de equivalente pecuniaria. Vid. Lacruz, *et al.*, *Elementos de Derecho civil II, Derecho de Obligaciones* Vol. 1º Parte general. Delito y cuasidelito, 2ª ed. José Mª Bosch Editor S.A., Barcelona, 1985, p. 255.

Pero en un viaje combinado esto puede ser cambiante en función del caso concreto; no será lo mismo la falta de ejecución de un servicio de viaje para iniciar un crucero (se pierde un enlace en un transporte aéreo y no se llega a la partida del buque, pero es susceptible de arribar a la primera de las escalas y continuar el crucero⁴⁵) que la pérdida de un vuelo para asistir a la final de la *Champion League*, que, aunque se tome otro posterior, impide llegar al partido. Aunque la norma no lo indica expresamente, hay que considerar, como se hace con carácter general en nuestro ordenamiento, que la imposibilidad liberará al deudor (en nuestro caso al organizador) si no le es imputable⁴⁶. Pero tampoco nos indica la norma quién tiene que probar dicha falta de imputabilidad y cómo debe ser acreditada. Lo lógico sería aplicar los criterios de imputación de la responsabilidad propios del servicio de viaje no ejecutado o ejecutado de manera incorrecta, pero eso significa tener que aplicar normas distintas según el tipo de servicio (si se trata de un servicio de transporte serán las normas contenidas en el medio correspondiente, pero si es un hotel la regulación es escasa y obsoleta en el Derecho español y si es un espectáculo, excursión u otro servicio turístico puede ser que tengamos que tener en cuenta su regulación de ordenación administrativa y, en el caso de España, el régimen establecido por las CCAA).

Todo ello revela la complejidad del tema en el caso concreto. La norma comunitaria pretende establecer una regla general y hay que considerar que deberá ser el organizador el que deberá probar que le ha resultado imposible, no siéndole imputable esta imposibilidad.

No obstante, todavía queda indeterminado cómo deberá acreditarlo: si deberá probar su ausencia de culpa o que ha efectuado todo lo posible para evitar la falta de conformidad (prueba de su propia diligencia).

La otra causa por la que puede resultar exento de subsanar la falta de conformidad es todavía más indeterminada: el coste desproporcionado⁴⁷. Para

⁴⁵ No obstante en la jurisprudencia se estima como incumplimiento de los art. 158 y 159 TRLGDCU y reconoce que el viajero tiene derecho a resolver el contrato. Vid. SAP Barcelona (Secc. 16ª) de 17 de diciembre de 2015 AC/2016/37. En el caso los viajeros pierden el vuelo inicial por una situación de *overbooking* y la alternativa que las entidades demandadas (agencia de viajes y organizadora) les ofrecieron fue volar a la primera escala del crucero y continuar desde allí el viaje perdiendo dos días de navegación y la primera de las escalas.

⁴⁶ Lacruz, op. cit., p. 257.

⁴⁷ Este criterio de que cese la obligación cuando resulte desproporcionada se encontraba desde el principio en la redacción del artículo de la propuesta de directiva, aunque con una redacción distinta. La propuesta de directiva de 2013 decía: 2. *Si cualquiera de los servicios no se presta de conformidad con el contrato, el organizador deberá subsanar la falta de conformidad, salvo que ello resulte desproporcionado*. En la Posición del Parlamento Europeo se incluye una propuesta de modificación del precepto que, aunque no se recogió definitivamente en la Posición común, incluye una concreción del concepto de “desproporción”. Vid. Posición del PE aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014 con vistas a la adopción de la Directiva 2014/.../UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados, *las vacaciones combinadas, los circuitos combinados* y los servicios asistidos *asociados* de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE en Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de marzo de 2014, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (COM(2013)0512 – C7-0215/2013 – 2013/0246(COD)) (Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura). La propuesta dice: «2. Si cualquiera de los servicios no se presta de

ello la norma de la UE establece dos parámetros comparativos: la gravedad de la falta de conformidad y el valor de los servicios afectados. También estos elementos deberán ser probados por el organizador para que la obligación de subsanar la falta de conformidad quede extinguida.

La norma exige una actitud proactiva del viajero que debe informar al organizador “sin demora indebida” de cualquier falta de conformidad que observe en la ejecución de un servicio de viaje (art. 13. 2). Sin embargo, esta diligencia en denunciar la matiza el propio texto legal al indicar que se tendrán en cuenta las circunstancias de cada caso. Habrá que estar al caso concreto para saber si la denuncia se ha formulado a tiempo o no. Por otra parte, aunque se exige la comunicación no se especifica cómo debe efectuarse, por lo que servirá cualquier medio de comunicación, incluidos los electrónicos, pero resultará preferente todo aquel que permita constatar la constancia de su emisión y recepción.

La norma no establece consecuencias directas por la falta de comunicación de esta falta de conformidad en la ejecución, es decir, no sirve como causa de exoneración de la responsabilidad del organizador. Hay que entender que es un presupuesto para que el organizador pueda cumplir correctamente con el contrato.

La redacción de la nueva Directiva (UE) 2015/2302 indica de manera más nítida la obligatoriedad de la necesidad de denuncia para el viajero, aunque su efecto queda indeterminado, porque se matiza al decir el precepto «teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso», por lo que puede ser posible que no se pueda comunicar y ello no acarree, sin más, la exoneración del transportista por imputabilidad al viajero⁴⁸.

SUJETOS RESPONSABLES. La segunda cuestión que se debe fijar es quién o quienes resultan responsables. El art. 13 de la Directiva (UE) 2015/2302 establece la responsabilidad del organizador.

Esta imputación se afirma desde la propuesta de Directiva de 2013, aunque la redacción del precepto se ha modificado resultando menos tajante a la hora de imputarla puesto que la norma aprobada indica que: *Los Estados garantizarán que el responsable de la ejecución de los servicios de viaje*

conformidad con el contrato, el organizador deberá subsanar la falta de conformidad, *cuando el viajero denuncie dicha falta de conformidad o el organizador pueda reconocerla y la subsanación no resulte desproporcionada*, salvo que ello resulte desproporcionado *la falta de conformidad sea imputable al viajero*. [Enm. 103]» (la cursiva es lo modificado por la enmienda). Como se observa la enmienda tenía una redacción más restrictiva que la que ha llegado al texto legal porque exigía la denuncia del viajero, que ha quedado recogida en el nº 2 del art. 13 de la Directiva (UE) 2015/2302, y que la falta de conformidad no se debiera a culpa del mismo. La ausencia de esta última mención implica que debemos entender que es una responsabilidad en todo caso.

⁴⁸ Ya la directiva de 1990 contenía una previsión semejante en el anexo dentro de los elementos que deberán incluirse en el contrato cuando se apliquen al viaje combinado «(letra k) los plazos en los que el consumidor deberá formular una posible reclamación por la no ejecución o la mala ejecución del contrato». La adaptación del Derecho español de esta previsión se llevó a cabo dentro del contenido del contrato (art. 154 LGDCU, letra n) como una de las cláusulas que el contrato debía contener «en función de las características de la oferta de que se trate». La formulación de esta obligación es, en el Derecho español, mucho más taxativa: «la obligación del consumidor y usuario de comunicar todo incumplimiento en la ejecución del contrato, por escrito o en cualquier otra forma en que quede constancia, al organizador o al detallista y, en su caso, al prestador del servicio de que se trate».

*incluidos en el contrato de viaje combinado sea el organizador, con independencia de que estos servicios vayan a ser ejecutados por el organizador o por otros prestadores de servicios de viaje*⁴⁹.

Asimismo, permite a los Estados que mantengan o establezcan en su Derecho nacional la responsabilidad del minorista. Esta referencia a los minoristas (agencias de viaje) y la posibilidad de determinar o no su responsabilidad no se encontraba en la primera redacción de la Propuesta de directiva pero fue objeto de una enmienda por parte del Parlamento Europeo⁵⁰ y pasó a la Posición común de 2015 y de allí a la Directiva. Este es uno de los problemas de aplicación de la Directiva 90/314/CEE que se quiso subsanar en la redacción definitiva.

No obstante, el criterio común es la responsabilidad del organizador y, a mayor abundamiento, los Estados podrán determinar la responsabilidad de los minoristas.

El art. 5, 1 de la Directiva de 1990 dejaba libertad a los Estados para determinar la responsabilidad en el organizador y/o detallista⁵¹. En el caso del Derecho español el art. 162 determina la responsabilidad de ambos,⁵² pero con la limitación de «en función de las obligaciones que les correspondan por su ámbito respectivo de gestión del viaje combinado»⁵³.

Una cuestión que la Directiva (UE) 2015/2302 no deja clara, de la misma manera que ocurrió bajo la Directiva de 1990, es si estos sujetos responden de manera solidaria o no.

La directiva de 1990 no lo establecía de una manera expresa, sino que su art. 5 dejaba a los Estados la posibilidad de que adoptaran un régimen de responsabilidad solidario o mancomunado. En España, con anterioridad a la regulación especial de viajes combinados, la jurisprudencia había estimado que, tanto la agencia que organizaba el viaje como la que lo vendía, eran

⁴⁹ La Propuesta de Directiva comenzaba su art. 11 relativo a la responsabilidad diciendo: *1. Los Estados miembros garantizarán que el organizador es responsable de la ejecución de los servicios de viaje incluidos en el contrato, con independencia de que estos servicios sean prestados por el organizador o por otros proveedores de servicios.*

⁵⁰ La enmienda indicaba: 20 bis) *La Directiva 90/314/CEE ha otorgado a los Estados miembros poderes discrecionales para definir si los minoristas o los organizadores o los minoristas y organizadores conjuntamente deben ser responsables de la correcta ejecución del viaje combinado. Esa flexibilidad ha generado ambigüedad en algunos Estados miembros respecto de si los vendedores implicados en un viaje combinado eran responsables de la ejecución de los servicios pertinentes, en particular en el proceso de reserva en línea. Por lo tanto, conviene clarificar en la presente Directiva que los organizadores son responsables de la ejecución de los servicios de viaje incluidos en el contrato, a menos que la legislación nacional también prevea expresamente la posibilidad de que el organizador o el minorista sean considerados responsables.* [Enm. 17].

⁵¹ El Art. 5 1. Decía «Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador y/o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar él mismo u otros prestadores de servicios, y ello sin perjuicio del derecho del organizador y/o del detallista a actuar contra esos otros prestadores de servicios».

⁵² Este es el criterio que se acoge en el Anteproyecto de TRLGDCU de manera acorde con la tradición ya impuesta tras la adaptación de la anterior directiva de 1990. La referencia a los minoristas es general en los preceptos de la nueva norma española vid. Art. 155, 160, 161 y 164.

⁵³ Criterio que se sigue manteniendo en el Anteproyecto de reforma.

responsables solidarios, aplicando, en muchas ocasiones, el régimen contenido en los art. 25 y ss de la LGDCU de 1984.

La ley de viajes combinados de 1990 en su art. 11 no proclamó tampoco expresamente la solidaridad⁵⁴, lo que dio lugar a jurisprudencia dispar, aunque, de manera mayoritaria, los tribunales se inclinaban por la regla de la solidaridad.

El TRLGDCU otorga una nueva redacción al art. 162, 1 párrafo 2 que indica: «la responsabilidad frente al consumidor será solidaria de cuantos empresarios, sean organizadores o detallistas, concurren conjuntamente en el contrato cualquiera que sea su clase y las relaciones jurídicas que existan entre ellos, sin perjuicio del derecho de repetición de quien responda ante el consumidor o usuario frente a quien sea imputable el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato en función de su respectivo ámbito de gestión del viaje combinado». De tal manera que la solidaridad está clara frente al consumidor, aunque después puedan resolver entre ellos quién es el responsable⁵⁵.

La redacción de la nueva directiva va a exigir que, en todo caso, sea responsable el organizador. Pero se admite nuevamente que los Estados puedan mantener (lo que es lo propio en el Derecho español) la responsabilidad del minorista. Lo que deberá concretarse es que los detallistas responderán del contenido del contrato (art. 7 de la Directiva (UE) 2015) y de las modificaciones del contrato (capítulo III) y en materia de protección frente a la insolvencia (capítulo V). Por lo que se fijará el ámbito de gestión del detallista al menos en ese contenido del contrato.

Esta concreción me parece adecuada pues era uno de los problemas que existía a la hora de aplicar la responsabilidad en la norma española⁵⁶.

CONSECUENCIAS DE LA FALTA DE CONFORMIDAD CON EL CONTRATO. Si los servicios de viaje no pueden efectuarse, la primera opción que el legislador de la UE prevé es el cumplimiento a efectuar por el organizador. Pero la norma establece otras opciones, a saber, que el propio viajero sea el que subsane la

⁵⁴ Como explica claramente M^a del M. Gómez Lozano, “Contratos turísticos”, en AAVV, *Contratos Mercantiles*, T. II, Aranzadi, 6^a ed. Cizur Menor, 2017, pp. 1464-1465, mientras que en el proyecto de ley de viajes combinados se indicaba de una manera evidente que la responsabilidad era solidaria, incluso en el título del precepto, este cambió durante la tramitación parlamentaria (Enmienda n^o 55 Grupo Parlamentario Catalán) en el sentido de que cada uno respondería de las obligaciones que le correspondían en virtud de su ámbito de gestión. Lo que sí que quedó expresamente indicado es: *La responsabilidad será solidaria cuando concurren conjuntamente en el contrato diferentes organizadores o detallistas, cualquiera que sea su clase y las relaciones que existan entre ellos.*

⁵⁵ En este mismo sentido de aclarar la cuestión se pronunció el TS en sentencia de la Sala 1^a, de 20 de enero de 2010 que zanjó la polémica existente entre las AP a la hora de determinar la naturaleza de la responsabilidad.

⁵⁶ A pesar de que el Artículo 161 del Anteproyecto referido a la *responsabilidad por la ejecución del viaje combinado y derecho de resarcimiento*, establece nuevamente:

«1. Los organizadores y los minoristas de viajes combinados responderán de forma solidaria frente al viajero del correcto cumplimiento de los servicios de viaje incluidos en el contrato, con independencia de que éstos los deban ejecutar ellos mismos u otros prestadores de servicios y sin perjuicio del derecho de repetición de quien responda ante el viajero frente a quien sea imputable el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato *en función de su respectivo ámbito de gestión del viaje combinado*». La interpretación del ámbito de gestión deberá entenderse referida a estos conceptos expresamente relatados en el texto de la Directiva (UE) 2015/2302 que, a mi juicio, deberían indicarse expresamente.

falta de conformidad y solicite el reembolso de los gastos (art. 13, 4) o el cumplimiento por equivalente (art. 13, 5).

La primera de las elecciones posibles se puede producir cuando concurren los siguientes presupuestos: primero, que el organizador no subsane; y, segundo, que lo manifieste expresamente o el supuesto de hecho precise de una solución inmediata o que transcurra un plazo razonable establecido por el viajero. La necesidad de denuncia del viajero, prevista como presupuesto para exigir la responsabilidad del organizador (art. 13, 2 ya comentado *supra*), puede servir para fijar el plazo de cumplimiento del organizador. Si el viajero afronta los gastos de reemplazar el servicio no prestado, la consecuencia prevista será poder solicitar su reembolso.

Esta solución puede ser aplicable en aquellos casos en los que las partes se pongan de acuerdo (el organizador manifieste al viajero que efectúe el transporte contratándolo personalmente, o realice el servicio de viaje y después se lo abonará), siendo mucho más complicada como solución en los supuestos de desacuerdo. A mi juicio, en esos casos la norma puede cumplir una función de advertencia al organizador para instarle a su propio cumplimiento. Será más fácil y menos costoso para él cumplir en el plazo que se le haya solicitado, que dejar que el viajero realice la prestación y después le pase el cargo, puesto que, además, no hay límites en la norma acerca de cómo debe contratarlo el viajero. Pensemos, por ejemplo, que no se ha podido llevar a cabo un transporte aéreo y el viajero lo contrata utilizando un billete de categoría superior al pactado inicialmente en el contrato y existiendo posibilidad de contratar la misma categoría. La cuestión puede ser complicada en el momento del reembolso puesto que la norma solo permite pedir el reembolso de lo “necesario” pero no se indica, como veremos que hace después para el porteador, unos estándares de cumplimiento. En este punto lo razonable es que las normas nacionales concreten más qué puede ser exigible por parte del viajero⁵⁷.

Por otra parte, esta solución, que no se encontraba prevista en los antecedentes de la directiva, favorece a los viajeros con mayores recursos económicos que son los que podrán permitirse costear servicios alternativos adelantando su precio.

La segunda de las opciones previstas en el art. 13 es el cumplimiento por equivalente. Ésta aparece configurada como subsidiaria «*cuando una proporción significativa de los servicios de viaje no pueda prestarse según lo convenido en el contrato de viaje combinado*», comienza el nº 5 del art. 13. Estas circunstancias deberán ser apreciadas por el organizador y la norma le exige que las prestaciones sean de calidad equivalente o superior.

Por consiguiente, en el ejemplo que poníamos anteriormente, la adquisición de un billete *business* sería un cumplimiento adecuado, aunque existieran billetes de una categoría inferior para sustituir el viaje programado, no siendo admisible lo contrario. Sin embargo, la norma no permite al viajero exigirlo en todo caso puesto que esa calidad igual o superior debe prestarse «de ser posible» por lo que el organizador cumplirá correctamente siempre que pruebe que no le ha sido posible cumplir por equivalente.

⁵⁷ Cosa que no hace el Anteproyecto de reforma del TRLGDCU que se limita a transcribir el precepto de la Directiva.

Todas estas especificaciones, que no se encontraban en el texto de la Directiva de 1990 ni en los antecedentes de la nueva directiva que se limitaban a exigir soluciones «adecuadas»⁵⁸, favorecen al organizador que podrá actuar con mayor margen de maniobra a la hora de configurar su cumplimiento.

No obstante, el párrafo 2 del nº 5 del art. 13 impone al organizador la necesidad de reducir el precio del viaje. Esta correspondencia lógica planteará el problema de que el precio en los viajes combinados se abona por adelantado, luego deberá reconducirse a una acción de reembolso por parte de viajero. Hay que tener en cuenta que estas circunstancias se suelen manifestar a posteriori⁵⁹.

Estas posibilidades de elección tendrán que incluirse en el Derecho español porque la redacción actual del art. 161 de la LGDCU no las permite⁶⁰. La norma española, inspirada directamente en la Directiva de 1990⁶¹ solo prevé que el organizador adopte las soluciones adecuadas para la continuación del viaje, sin suplemento alguno para el consumidor o usuario y, en su caso, la diferencia del importe entre las prestaciones previstas y las suministradas. Solo añade que, si este continúa el viaje, se considerará que acepta tácitamente las modificaciones propuestas por el organizador.

De acuerdo con la nueva directiva, en última instancia, el viajero es el que tiene la facultad de decisión para la aceptación del cumplimiento por equivalente o rechazarlo, pero esta segunda elección queda limitada a los supuestos en los que las fórmulas alternativas no sean comparables a lo acordado o la reducción no sea la adecuada (art. 13, 5 párrafo 3). Nuevamente la directiva limita las facultades del viajero impidiendo el rechazo lo que no estaba en la propuesta de directiva⁶².

⁵⁸ El texto de la Propuesta de Directiva de 2013 indicaba: 3. *Cuando una parte significativa de los servicios no pueda proporcionarse según lo convenido en el contrato, el organizador deberá adoptar disposiciones alternativas adecuadas, sin ningún coste adicional para el viajero, para la continuación del viaje combinado, incluso cuando el regreso del viajero al lugar de partida no se efectúe según lo acordado.* Parte de estos criterios se introducen durante la tramitación parlamentaria. Vid. Posición del PE aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014, cit. Cuyo texto alternativo dice: «3. Cuando una parte significativa de los servicios no pueda proporcionarse según lo convenido en el contrato, el organizador deberá adoptar disposiciones alternativas adecuadas, sin ningún coste adicional para el viajero, para la continuación del viaje combinado, y con al menos el mismo nivel de calidad que los servicios contratados, incluso cuando el regreso del viajero al lugar de partida no se efectúe según lo acordado. [Enm. 104]».

⁵⁹ En sentencia del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción de Laredo (provincia de Cantabria) de 13 de enero de 2014 AC/2015/203, el juez condena a la agencia de viajes porque el viaje realizado fue distinto del que los demandantes habían contratado al haberse informado erróneamente por la demandada y haber efectuado un viaje diferente (los actores pensaban que habían contratado el circuito Capadocia Mágica con estancia en dos hoteles de 4 estrellas y realizaron el circuito Turquía Mágica, de otro *touropoperator*, y con alojamiento en cuatro hoteles, amén de sufrir salmonelosis alguno de los viajeros demandantes).

⁶⁰ En este punto el nuevo art. 161 permite todas las posibles facultades de elección al viajero puesto que transcribe la Directiva.

⁶¹ El art. (art. 4,7) indicaba: «En caso de que, después de la salida, no se suministrara una parte importante de los servicios previstos en el contrato o el organizador observara que no puede suministrar una parte importante de los mismos, el organizador adoptará otras soluciones adecuadas para la continuación del viaje organizado, sin suplemento alguno de precio para el consumidor, y, en su caso, indemnizará a este último con el importe de la diferencia entre las prestaciones previstas y las suministradas».

⁶² El antecedente es el nº 4 del art. 11 de la Propuesta de Directiva de 2013 que preceptuaba: «4. Cuando al organizador le resulta imposible ofrecer alternativas adecuadas o el viajero no las acepte porque no son comparables con lo convenido en el contrato, el organizador, en la

CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO. Si el organizador no cumple bien porque *la falta de conformidad afecte sustancialmente a la ejecución del viaje y el organizador no lo haya subsanado en el plazo razonable establecido por el viajero*, la norma permite al viajero resolver el contrato y solicitar la reducción de precio y/o la indemnización de los daños y perjuicios (nº 6 del art. 13). Esta causa de resolución no se encontraba en el Derecho comunitario anterior ni se recoge en el art. 161 del TRLGDCU por lo que, la adaptación de nuestro ordenamiento deberá introducirla expresamente.

Si no es posible un cumplimiento adecuado, por no encontrar fórmulas alternativas o el viajero las rechaza tal como se permite en la norma, se le reconoce el derecho a permanecer en el contrato, pero con una reducción del precio y/o con la indemnización de los daños y perjuicios. En ambos casos, repatriará al viajero en un transporte equivalente sin dilaciones indebidas y sin coste adicional. El reconocimiento a la repatriación como prestación independiente y exigible por el viajero aparece en los precedentes de la Directiva (UE) 2015/2302⁶³ pero, con mejor criterio, se establecía solo en caso de resolución del contrato, no si el mismo seguía produciendo sus efectos. El art. 13, nº 6 párrafo 3 en relación con el párrafo anterior, permite, no poner fin al viaje combinado, pero sí repatriarlo sin dilaciones indebidas y sin coste adicional, lo cual parece que no tiene demasiado sentido. No parece adecuado proceder a su repatriación de manera inmediata cuando el viaje continúa.

La norma establece una suerte de elenco de acciones que no tienen por qué ejercitarse conjuntamente. El viajero podrá elegir entre no continuar con el contrato, con la reducción del precio o no, y añadiendo la indemnización de los daños y perjuicios; o solamente la resolución con la transformación de la primitiva obligación por la de indemnizar los daños y perjuicios, y, además, la repatriación. También permite continuar el contrato con reducción del precio e indemnización de los daños y perjuicios o solo con reducción del precio o solo con indemnización de los daños y perjuicios.

Por último, el art. 13 en sus nº 7 y 8 establece una norma complementaria de los derechos del viajero y que se entronca con el deber de cuidado que, desde la directiva de 1990, había caracterizado las normas sobre viajes combinados⁶⁴. Se prevé que, si el retorno es imposible por causas de fuerza

medida en que el viaje combinado incluya el transporte de pasajeros, proporcionará al viajero sin coste adicional un transporte equivalente hasta el lugar de partida u otro lugar que el viajero haya acordado y le indemnizará, en su caso, de conformidad con el artículo 12».

⁶³ Véase texto en la nota anterior. También se determinaba así en la Directiva de 1990, art. 4, 7 párrafo 2 que decía: «En caso de que tales soluciones fuesen inviables o de que el consumidor no las acepte por razones válidas, el organizador suministrará al consumidor, en caso necesario y sin suplemento alguno de precio, un medio de transporte equivalente para que pueda volver al lugar de salida o a cualquier otro lugar de regreso que ambos hayan convenido y, cuando proceda, indemnizará al consumidor». De la misma manera lo recoge el art. 161, 2 TRLGDCU.

⁶⁴ Sin embargo, la Directiva de 1990 no establecía ninguna previsión concreta al respecto, salvo lo previsto en el art. 5, 2. *Por lo que respecta a los daños sufridos por el consumidor a causa de la no ejecución o mala ejecución del contrato, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad recaiga en el organizador y/o el detallista a menos que dicha no ejecución o mala ejecución no sean imputables ni a estos ni a otro prestador de servicios, porque: – las faltas observadas en la ejecución del contrato sean imputables al consumidor, – dichas faltas sean imputables a un tercero ajeno al suministro de las prestaciones previstas en el contrato y revistan un carácter imprevisible o insuperable, –*

mayor («circunstancias inevitables y extraordinarias» reza el nº 7 del precepto), el organizador debe asumir hasta tres noches de alojamiento.

Es decir, incluso en los casos en los que no resultaría responsable aplicando los criterios generales, se establece ese deber de protección o cuidado del viajero. Si bien con un límite temporal⁶⁵, salvo que en las normas de la UE sobre derechos de los pasajeros se establezcan periodos más largos que deberán ser aplicados en su caso⁶⁶. Esta limitación tiene su excepción para las personas con movilidad reducida (PMR), excepción que la directiva amplía a otra serie de supuestos no recogidos en la norma que, de forma originaria, reconoció los derechos de esas personas⁶⁷.

La norma se remite al concepto contenido en el Reglamento (CE) Nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. En su art. 2 se indica: “A efectos del presente Reglamento se entenderá por: a) «persona con discapacidad» o «persona con movilidad reducida»: toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención

dichas faltas se deban a un caso de fuerza mayor, tal como se define en el inciso ii) del apartado 6 del artículo 4, o a un acontecimiento que el organizador y/o el detallista, o el prestatario, poniendo toda la diligencia necesaria, no podían prever ni superar. En los casos mencionados en los dos últimos guiones del párrafo anterior, el organizador y/o el detallista que sean parte en el contrato estarán obligados a actuar con diligencia para prestar asistencia al consumidor que se encuentre en dificultades.

Este último párrafo se materializó en el Derecho español en el art. 162, 2 párrafo 3 del TRLGDCU.

⁶⁵ En la Propuesta de Directiva de 2013 se incluía un límite cuantitativo que no llegó a la versión definitiva de la misma. El artículo 11 de la propuesta en su número 5 decía: *el organizador no asumirá el coste de la estancia continuada por encima de 100 EUR por noche y tres noches por viajero.*

⁶⁶ Para el transporte marítimo el art. 17, 2 del Reglamento (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2004, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, establece este mismo límite temporal de tres noches pero introduce así mismo un límite cuantitativo de 80 euros por noche y por pasajero. El Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 en su art. 21 letra b establece un límite temporal inferior de dos noches y también 80 euros por noche y viajero. El Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, no establece límite temporal sino que lo deja indeterminado en función de lo que sea necesario (art. 5,1 letra b en relación con el art. 9, 1 letra b). Todavía resulta más indefinida la obligación para el transportista terrestre por ferrocarril puesto que el art. 18, 2 letra b del Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, solo exige el alojamiento en un hotel u otro lugar de una o más noches siempre que sea físicamente posible.

⁶⁷ Este es el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91 (vid. art. 9 en relación con la definición contenida en el art. 2 letra i), que después se recogió en los reglamentos referidos a otros medios.

adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros”.

La Directiva (UE) 2015/2302, no obstante, lo concreta y amplía a mujeres embarazadas, menores no acompañados y personas con necesidad de asistencia médica que se hubiera notificado al organizador al menos 48 horas antes de inicio del viaje combinado.

RESPONSABILIDAD POR EL PERIODO AL QUE AFECTE LA FALTA DE CONFORMIDAD Y POR LOS DAÑOS Y PERJUICIOS. El art. 14 de la Directiva (UE) 2015/2302 fija dos tipos de responsabilidad del organizador frente al viajero. En primer lugar, la responsabilidad por el periodo de tiempo en el que el viajero haya sufrido la falta de conformidad y, en segundo lugar, por los daños y perjuicios que sufra como consecuencia de cualquier falta de conformidad.

LA RESPONSABILIDAD POR FALTA DE CONFORMIDAD. La responsabilidad por el periodo que haya sufrido la falta de conformidad la podemos considerar la consecuencia directa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso del organizador de acuerdo con el contrato y determina directamente una rebaja en el precio. Se trata de una responsabilidad distinta y añadida a la prevista en el artículo 13.

El hecho de que su consecuencia sea una reducción en el precio podría significar que la podemos reconducir a los supuestos en los que no es posible el cumplimiento por equivalente, pero en este caso debería haberse colocado en dicho lugar (art. 13, 5). Además, esta responsabilidad surge por el hecho de haber tenido unos periodos en los que no ha habido esa conformidad con lo pactado (en las vacaciones, cada vez más breves, la pérdida de parte de las mismas por no haberse podido realizar una actividad programada, aunque se efectúe con posterioridad, puede significar una frustración, amén de la situación de zozobra que puede ocasionar al viajero tener que efectuar gestiones, pesquisas, llamadas, etc.). Por último, debe considerarse independiente de la reducción del precio en caso de incumplimiento por equivalente porque el organizador podrá exonerarse de dicha responsabilidad probando que la falta de conformidad es imputable al viajero. Excepción que no es admisible en los casos del art. 13⁶⁸.

La norma reconoce esta reducción del precio, pero no establece criterios en virtud de los cuales deba determinarse. Esa cuestión la deja a los Estados. Será conveniente que estos fijen límites cuantitativos o porcentuales en virtud de los cuales la determinación de esta reducción sea prácticamente automática para evitar litigiosidad y para que la misma pueda resultar asegurable para el organizador.

Como criterio orientativo podría efectuarse algún tipo de reducción semejante a la existente en materia de responsabilidad del transportista por retraso aunque quizá fijándolo porcentualmente (5%, 10%, 15% etc., del valor

⁶⁸ En la propuesta de directiva se distinguían claramente ambos supuestos de reducción. El artículo 12 indicaba: 1. *Los Estados miembros garantizarán que el viajero tiene derecho a una reducción del precio apropiada por a) cualquier período durante el cual hubo falta de conformidad; b) cuando las alternativas mencionadas en los apartados 3 y 4 del artículo 11 den lugar a un viaje combinado de calidad o coste inferior.*

de la prestación que ha originado el retraso en el viaje combinado con el límite del valor de la misma)⁶⁹.

LA INDEMNIZACIÓN DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS. La indemnización por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la falta de conformidad. La norma indica que la indemnización se abonará sin demora indebida. Nuevamente la norma contiene conceptos jurídicos indeterminados que habrá que determinar en cada caso. Habrá que decir cuándo hay una demora en el pago y cuándo esta demora está justificada o no.

El legislador de la UE, con mayor deseo de proteger al viajero que acierto, ha modificado el texto inicialmente propuesto en la norma y ha convertido en una obligación del organizador lo que era una causa de exclusión de la responsabilidad⁷⁰.

Estos buenos deseos pueden convertirse en un inconveniente si el organizador no está dispuesto a abonar la indemnización, ya que dará lugar a discusiones entre las partes de difícil solución práctica y menor asegurabilidad para el organizador.

Tampoco se determina la cuantía de la indemnización que deberá fijarse en cada caso en función de los daños y perjuicios causados. Aunque no se indica expresamente en la norma, como hacía la Propuesta de Directiva⁷¹, son susceptibles de indemnización los daños morales de gran importancia en este tipo de contratos. El daño moral en materia de viajes combinados es uno de los campos en los que se reconoció más prontamente la posibilidad de indemnización en el ámbito contractual.

En ello influyó la incorporación a nuestro ordenamiento de la Directiva 90/314/CEE⁷². En este punto podemos seguir teniendo en cuenta la

⁶⁹ Este criterio ya se ha seguido en España por la jurisprudencia de las AAPP, a la hora de cuantificar la indemnización. En SAP de Las Palmas, Secc. 5ª, de 16 de septiembre de 2005, establece, como criterio orientativo, el precio del viaje concertado, de manera que al haber perdido un día de un total de ocho se cifra la indemnización del daño moral en una octava parte del precio total del viaje más un 25% por tratarse de una luna de miel. Criterio que corrobora esta misma audiencia en SAP de Las Palmas Secc. 3ª de 12 de septiembre de 2008.

⁷⁰ Si acudimos al texto de la Propuesta de Directiva de 2013 observamos que establece:

2. El viajero tendrá derecho a recibir una indemnización por daños y perjuicios del organizador por cualquier daño, incluidos los daños morales, que sufra como consecuencia de cualquier falta de conformidad.

3. El viajero no tendrá derecho a una reducción del precio o a una indemnización por daños y perjuicios si

a) el organizador demuestra que la falta de conformidad

i) es imputable al viajero,

ii) es imputable a un tercero ajeno a la prestación de los servicios contratados e imprevisible o inevitable, o

iii) es debida a circunstancias extraordinarias e inevitables, o

b) el viajero no informa al organizador sin demora indebida de cualquier falta de conformidad que haya comprobado sobre el terreno si ese requisito de información está clara y explícitamente enunciado en el contrato y es razonable, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

Esta letra b) se suprimió y pasó a formar el deber de denuncia previsto en el art. 13, 2 de la Directiva (UE) 2015/2302 que ya hemos comentado pero su incumplimiento no genera consecuencias concretas para el viajero.

⁷¹ Repárese en el texto de la norma incluido en la nota anterior.

⁷² A partir de una sentencia del TS de 31 de mayo de 2000 en la que se condena a la aerolínea TWA a resarcir en 250.000 pesetas por el daño moral ocasionado a un pasajero a consecuencia de un retraso injustificado de más de ocho horas, debido a la aflicción causada

jurisprudencia existente que reconoce la indemnización por los daños morales producidos en caso de retraso con sus limitaciones⁷³; por la pérdida de equipajes⁷⁴; por las enfermedades sufridas durante el mismo⁷⁵ o por pérdida de vacaciones por falta de información acerca de la documentación requerida para el viaje⁷⁶.

LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD. Como causas de exoneración de la responsabilidad la norma indica tres, a saber, la imputabilidad al viajero; la imputabilidad a un tercero siempre que se cumplan determinados presupuestos; y las circunstancias inevitables y extraordinarias. Todo ello tiene que ser probado por el organizador.

El art. 14, 3 tiene su precedente en la directiva de 1990 en la que ya se preveían estas causas de exoneración con una redacción semejante⁷⁷. Las

por la tensión, incomodidad y molestias causada. El TS distingue entre estas y la «mera molestia, aburrimiento, enojo o enfado que suelen originarse como consecuencia de un retraso en un vuelo». Así mismo se ha reconocido que, en esta materia, el bienestar, el placer o la tranquilidad son indemnizables por la pérdida de oportunidades vitales a resultas de haber llegado tarde (SAP Barcelona Sc. 15ª 11 de marzo de 2010 FD2º). A partir de este momento la jurisprudencia menor es abundante tanto reconociendo la responsabilidad de la compañía aérea como de la agencia de viajes, de manera solidaria. (SAP Asturias, Secc. 4ª 21 de enero de 2002, secc. 5ª 28 de febrero de 2002; Madrid Secc. 28ª 17 de julio de 2008; Barcelona Secc. 16ª de 5 de septiembre de 2008; Madrid Secc. 28ª de 13 de febrero de 2009 y 22 de mayo de 2009; Barcelona Secc. 15ª 25 de septiembre de 2009; Vizcaya Secc. 4ª 31 de marzo de 2010 y Las Palmas Secc. 4ª 1 de septiembre de 2011; también SAP de León, Secc. 3ª de 16 de noviembre de 2007; Barcelona 11 de marzo de 2010).

⁷³ Si se trata de daños causados por retraso en el transporte aéreo hay que tener en cuenta el límite fijado por el art. 22, 1 del CM (5284 euros a partir del 1 de abril de 2017). Indemnización que es compatible con las reparaciones estandarizadas previstas en el Reglamento (CE) nº 261/2004, tal como se reconoció en STJCE, Gran Sala de 10 de enero de 2006.

⁷⁴ De la misma manera los tribunales suelen indemnizar por los daños morales derivados de la pérdida del equipaje. SAP de Madrid Secc. 28ª de 1 de abril de 2011. A este respecto es preciso resaltar que la STJUE, Sala 3ª, de 6 de mayo de 2010 (TJCE 135) ha precisado que los límites indemnizatorios señalados en la normativa internacional sobre transporte aéreo (art. 22, 2 CM) por extravío del equipaje son aplicables a la totalidad del daño causado con independencia de que el daño sea material o moral porque el precepto del CM no efectúa distinción entre ambos.

⁷⁵ También se ha reconocido la indemnización por daños morales en casos de enfermedades sufridas durante el viaje combinado por situaciones de incomodidad, penosidad o perturbación en el disfrute esperable inherente a las vacaciones o viajes. (SAP de Madrid, Secc. 9ª, 15 de diciembre de 2016) y STJCE, Sala 6ª de 12 de marzo de 2002, (TJCE 99) que reconoce que el daño moral por la pérdida de vacaciones está incluido en el art. 5 de la Directiva 90/314/CEE.

⁷⁶ Se ha reconocido la indemnización del daño moral por pérdida de vacaciones en casos de falta de información sobre la documentación necesaria para el viaje por parte de la agencia de viajes (SAP de Madrid, Secc. 8ª, de 19 de enero de 2010) en la que se condena a la agencia de viajes y a la compañía de cruceros porque no habían avisado a los viajeros de la necesidad de contar con un visado especial de un menor adoptado, de nacionalidad rusa, para entrar en Egipto; semejante es la SAP de las Islas Baleares, Secc. 3ª, de 28 de octubre de 2014.

⁷⁷ El art. 5, 2 se expresaba diciendo: «Por lo que respecta a los daños sufridos por el consumidor a causa de la no ejecución o mala ejecución del contrato, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad recaiga en el organizador y/o el detallista a menos que dicha no ejecución o mala ejecución no sean imputables ni a estos ni a otro prestador de servicios, porque: – las faltas observadas en la ejecución del contrato sean imputables al consumidor, – dichas faltas sean imputables a un tercero ajeno al suministro de las prestaciones previstas en el contrato y revistan un carácter imprevisible o insuperable, – dichas faltas se deban a un caso de fuerza mayor, tal como se define en el inciso ii) del

diferencias entre ambas normas se manifiestan en que la Directiva (UE) 2015/2302 determina expresamente a quien le corresponde la prueba de estos hechos que, como ya hemos indicado, tiene que ser el organizador, lo que no se indicaba de manera expresa en la anterior directiva.

El art.162, 2 del TRLGDCU recoge las causas de exoneración previstas en la Directiva de 1990 pero añade una, en la letra d, en la que convierte la carga de la prueba en una causa de exoneración expresa de responsabilidad. De tal manera que, en el Derecho interno español, «que los defectos se deban a un acontecimiento que el detallista, o en su caso, el organizador, a pesar de haber puesto toda la diligencia necesaria, no podía prever ni superar» significa que queda exento de responsabilidad. La nueva especificación contenida en la Directiva (UE) 2015/2302, de que el organizador debe demostrar la falta de conformidad, impedirá que, su actuación diligente, sin más, le permita exonerarse de responsabilidad.

Las causas concretas son:

1) La culpa de la víctima. Si el organizador demuestra que la falta de conformidad se debe a una causa imputable al viajero. Por ejemplo, la falta de presentación oportuna del viajero en el servicio de viaje contratado.

2) El hecho de un tercero ajeno a la prestación de los servicios de viaje incluidos en el viaje combinado (como veremos a continuación el transportista del medio de transporte incluido como servicio de viaje no tiene la condición de tercero a estos efectos) pero, además, que sea imprevisible e inevitable. Se podrían incluir aquí las huelgas de controladores aéreos, huelgas generales del país donde se llevara a cabo el viaje o sectoriales, *lockout*, etc.

3) Causas de fuerza mayor. El organizador debe probar que la falta de conformidad se debe a circunstancias inevitables y extraordinarias, tales como conflictos bélicos, terrorismo, fenómenos naturales, etc.

En todos estos supuestos no surge la obligación de indemnizar a cargo del organizador. Pero siempre será él el que pruebe estos hechos que le exoneran de responsabilidad.

LA COMPATIBILIDAD DE LAS LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD. La gran ventaja para el organizador que el sistema de responsabilidad diseñado por la Directiva (UE) 2015/2302 presenta frente al sistema anterior es la compatibilidad con las limitaciones de responsabilidad previstas por los convenios internacionales de los que la UE sea parte para los prestadores de los servicios incluidos en los viajes combinados. Esta conexión es doble puesto que el organizador puede servirse de los mismos y el viajero puede reclamar la indemnización debida tomando como base tanto la directiva como los convenios internacionales y los reglamentos que les reconocen derechos como pasajeros.

En el primero de los aspectos, relativo a la utilización por parte del organizador de los límites previstos para los prestadores de servicios de viaje incluidos en el viaje combinado, el art. 14, 4 de la Directiva establece tres situaciones distintas:

1) Que dichos límites se encuentren en convenios internacionales de los que la UE sea parte. La aplicación del límite es automática. En esta situación están

apartado 6 del artículo 4, o a un acontecimiento que el organizador y/o el detallista, o el prestatario, poniendo toda la diligencia necesaria, no podían prever ni superar».

los convenios internacionales en materia de transporte de viajeros por los distintos medios.

2) Que la UE no esté vinculada por los convenios internacionales, en cuyo caso serán los Estados miembros los que podrán limitar la indemnización que deben pagar los organizadores. Será preciso un acto volitivo determinante del Estado de aplicar dichos límites, siempre que sea parte del convenio en cuestión y lo indique expresamente.

3) Una tercera posibilidad, que es la que establece más limitaciones, puesto que se permite que en el propio contrato de viaje combinado se limite la indemnización a pagar por el organizador siempre que esa limitación no se aplique a los daños corporales o perjuicios causados de forma intencionada o por negligencia y que su importe no sea inferior al triple del precio total del viaje combinado⁷⁸.

Por lo que se refiere al ejercicio de las acciones⁷⁹, la directiva (UE) 2015/2302 reconoce al viajero el derecho a presentar sus demandas al amparo de la directiva pero también de los reglamentos comunitarios que reconocen derechos a los viajeros y de los convenios internacionales.

En el nº 5 del art. 14 la norma enumera los reglamentos expresamente. La consecuencia de la permisibilidad de utilizar cualquiera de estos fundamentos jurídicos en sus reclamaciones es la compensación de las mismas de manera que se deducirán la una de la otra para evitar el exceso de indemnización.

Por último, el art. 14, 6 prevé que la prescripción de las acciones no podrá ser inferior a dos años. En este punto se ha aumentado el plazo frente a lo previsto en los antecedentes de la norma⁸⁰ con la pretensión de adecuarse a las reglas de prescripción contenidas en las normas de los convenios internacionales relativos a los transportes de pasajeros⁸¹. Por lo que se refiere al Derecho español, este es el plazo previsto en el art. 164 por lo que no será necesaria modificación alguna en nuestro Derecho interno para adaptarnos a lo previsto en la Directiva (UE) 2015/2302.

⁷⁸ Esta posibilidad no se encontraba en la Propuesta de Directiva de 2013, puesto que lo reconducía, con mejor criterio, a los supuestos en los que se trataba de convenios en los que la UE no era parte al indicar en el nº 4 de su art. 12: *En la medida en que los convenios internacionales que no vinculan a la Unión limiten la indemnización que debe pagar el proveedor de servicios, los Estados miembros podrán limitar la indemnización que debe pagar el organizador siempre que dicha limitación no se aplique a los daños corporales y perjuicios causados de forma intencional o por negligencia grave y su importe no sea superior al triple del precio total del viaje combinado*. Pero fue objeto de enmiendas en el PE con el siguiente literal: *En otros casos, el contrato podrá limitar la indemnización que debe pagar el organizador siempre que dicha limitación no se aplique a los daños corporales y perjuicios causados de forma intencional o por negligencia grave y su importe no sea superior al triple del precio total del viaje combinado*. [Enm. 111]. (la letra negrita es el contenido de la enmienda). Vid. Posición del PE aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014, cit. El texto definitivo cambia «en otros casos» por «en los demás casos» pero el sentido es el mismo.

⁷⁹ En este punto no hay precedentes en la Directiva de 1990 ni en las normas de Derecho interno español por lo que deberá incorporarse en la reforma de la LGDCU.

⁸⁰ La propuesta de directiva de 2013 lo fijaba en un año (vid. Art. 11.6 de la misma). No habiendo prosperado una enmienda propuesta en el PE que elevaba el plazo de prescripción a tres [Enm. 113]. Vid. Posición del PE aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014, cit.

⁸¹ No obstante, en los transportes por ferrocarril el plazo es de tres años (art. 60 COTIF); dos años es para el transporte aéreo según el art. 35 CM y para el transporte marítimo art. 16 CA.

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. Llegados a este punto nos queda por determinar qué incidencia puede tener la nueva regulación de los viajes y servicios combinados en la responsabilidad del transportista de viajeros por los distintos medios. A tales efectos lo fundamental es determinar la consideración que tiene el porteador respecto al viajero, si lo calificamos de prestador de servicios de viaje o de organizador.

EL TRANSPORTISTA COMO PRESTADOR DE SERVICIOS DE VIAJE. En estos casos la situación de los transportistas no ha cambiado frente al régimen anterior: el transportista responderá como tal y la única diferencia es que se añade otro responsable, que es el organizador, frente al viajero que puede beneficiarse de los mismos límites de indemnización que el transportista. Como ya se ha indicado en los epígrafes anteriores, la Directiva 2302/2015 establece la responsabilidad del organizador frente al viajero, con independencia de que los servicios hayan sido ejecutados por el prestador de servicios/transportista. La norma de la UE determina la compatibilidad de la Directiva sobre viajes combinados con los derechos de los viajeros reconocidos en los sucesivos reglamentos comunitarios y convenios internacionales que reconocen la responsabilidad del porteador por los distintos medios⁸². En consecuencia, reconoce la responsabilidad del organizador como la vía más sencilla para el viajero ante los incumplimientos del prestador de los servicios de viaje.

Además, al viajero se le otorga la facultad de elegir la presentación de sus reclamaciones fundadas en cualquiera de estas normas contenidas en los reglamentos de la UE o en los convenios internacionales, pero también al amparo del régimen de responsabilidad de la directiva.

Por consiguiente, podrá ejercitar las acciones contra los sujetos que, según las normas de los convenios internacionales o las normas de la UE, que reconocen derechos a los viajeros, puedan resultar responsables (transportista contractual y transportista de hecho o sucesivo o ejecutor, así como sus respectivos dependientes o agentes) pero también contra los responsables en virtud de la directiva de viajes combinados (organizador).

Como ventaja para el organizador se le permite beneficiarse de la limitación de la responsabilidad reconocida a los transportistas. Así mismo se especifica que las indemnizaciones o la reducción del precio concedida en virtud de unas u otras normas se deducirán para evitar el exceso de indemnización. Por consiguiente, se quiere impedir el enriquecimiento injusto del perjudicado.

⁸² El Reglamento (CE) nº 261/2004 y en el Convenio de Montreal introducido a nivel de la Unión Europea por el Reglamento (CE) nº 889/2002, por el que se modificó el Reglamento (CE) nº 2017/97 del Consejo de 23 de octubre de 1997 sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente; así como el Reglamento (CE) nº 392/2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente y el Convenio de Atenas que quedó incorporado al mismo; y los reglamentos Reglamento (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004; el Reglamento (CE) N 1371/2007 del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril y Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004.

EL TRANSPORTISTA COMO ORGANIZADOR. La situación es más compleja en el supuesto en el que el transportista actúe como organizador puesto que le resultará aplicable el art. 13 de la Directiva lo que significa que no responderá solo de los servicios de transporte efectuados directamente, sino también de la ejecución de los otros servicios de viaje incluidos en el contrato de viaje combinado del que sea organizador (art. 13, 1 de la Directiva).

En consecuencia, estará obligado, así mismo, a proporcionar fórmulas alternativas adecuadas cuando una proporción significativa de los servicios de viaje no pudiera prestarse y el viajero mantuviese el viaje combinado (art. 13, 5).

Por otra parte, además, si la falta de conformidad afecta al viaje de una manera sustancial y no pueden subsanarse los defectos u ofrecer fórmulas alternativas en un plazo razonable, o el viajero las rechaza (por no ser comparables a lo acordado o la reducción del precio no es adecuada), la norma permite al viajero resolver el contrato, sin ningún tipo de penalización por su parte, y solicitar indemnización de los daños y perjuicios.

A todo ello se sumará la repatriación del viajero en un transporte equivalente sin coste adicional si el transporte está incluido en el viaje. Esta cobertura de la repatriación puede ser menos complicada en principio para el organizador/transportista que, para otros organizadores por tener su propia infraestructura para poderla llevar a cabo, pero siempre tendrá que tener prevista esta contingencia y sufragar los gastos.

A esto hay que añadir que si, por circunstancias inevitables y extraordinarias, es imposible garantizar el retorno del viajero, deberá asumir su alojamiento por un periodo al menos de tres noches o el equivalente previsto en la norma de la Unión Europea según el medio de que se trate (art. 13, 7), no pudiendo limitar los costes si son personas con movilidad reducida, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1107/2006, o en los otros reglamentos relativos a los otros medios de transporte, pero extendiendo esta norma también a mujeres embarazadas, menores no acompañados, personas con necesidad de asistencia médica siempre que le hubieran notificado esta situación.

Por todo ello, el transportista debe dejar claro que su actuación no se lleva a cabo como organizador, aún en aquellos supuestos en los que el viajero contrate el transporte electrónicamente y por medio de la página web de la compañía en la que se enlacen con otros servicios de viaje.

En definitiva, la nueva norma de la UE desea que cada uno de los sujetos que operan en este mercado del turismo se circunscriba a sus propias actividades y, caso de realizar las funciones de los otros, asuma sus consecuencias.

BIBLIOGRAFÍA

AAVV, *Hacia un código del consumidor*, Manuales de formación continua 34 C.G.P.J., Madrid, 2006.

AAVV, (Bercovitz Rodríguez-Cano, A., Coord.) *Comentario del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias*, Thomson-Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015.

AAVV, (Bercovitz Rodríguez-Cano, A., Dir. y Calzada Conde, M^a A. Dir. Adj.) *Contratos Mercantiles* Tomo 1, 5^a ed., Thomson-Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013.

AAVV, *Contratos Mercantiles*, T. II, Aranzadi, 6^a ed. Cizur Menor, 2017.

AAVV, M. J. Guerrero Lebrón, (Dir.) *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015.

AAVV, (E. Llamas Pombo, Coord.) *Ley General para la defensa de los consumidores y usuarios, Comentarios y jurisprudencia de la Ley veinte años después*, Instituto Nacional de Consumo, La Ley, 2005.

AAVV, J. Franch Fluxá, Dir., *Manual de contratación turística*, Atelier, Barcelona, 2015.

AAVV, A. Porto Cortés, Coord., *Guía práctica sobre derechos de consumo*, Thomson-Reuters, Valladolid, 2012.

Barba de Vega, J. y M. A. Calzada Conde, *Introducción al derecho privado del turismo*, Aranzadi Thomson-Reuters, 4^a ed., Cizur Menor, 2010.

Bercovitz Rodríguez-Cano, A. "El concepto de consumidor", en AAVV, *Hacia un código del consumidor*, Manuales de formación continua 34 C.G.P.J., Madrid, 2006, pp. 17-37.

Bercovitz Rodríguez-Cano, A., *Apuntes de Derecho Mercantil*, 15^a ed., Cizur Menor, 2014.

Botana García, G., "Comentario al art. 1 de la LGDCU", en AAVV, (Llamas Pombo, E., Coord.) *Ley General para la defensa de los consumidores y usuarios, Comentarios y jurisprudencia de la Ley veinte años después*, Instituto Nacional de Consumo, La Ley, 2005, pp. 39-107.

Calais-Auloy, J. y Steinmetz, F., *Droit de la Consummation*, 4^a ed., París, 1996.

Díaz Rafael, G., "La responsabilidad del transportista aéreo en la aviación ejecutiva o de negocios, 18-08-2016", en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, nº 32 (agosto 2016). Cita: RLADA-XX-380; <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=103880&exacta=&palabra>.

Gómez Lozano, M^a del M., "Contratos turísticos", en AAVV, *Contratos Mercantiles*, T. II, Aranzadi, 6^a ed., Cizur Menor, 2017, pp. 1464-1465.

Guillén Caramén, J., *El estatuto jurídico del consumidor. Política comunitaria, bases constitucionales y actividad de la Administración*, Civitas, Madrid, 2002.

Lacruz, *et alt.*, *Elementos de Derecho civil II, Derecho de Obligaciones*, vol. 1º Parte general. Delito y cuasidelito, 2ª Ed. José Mª Bosch Editor, S.A., Barcelona, 1985.

Lara González, R. y Echaide Izquierdo, J. M., *Consumo y Derecho. Elementos jurídico-privados del Derecho de consumo*, ESIC, Madrid, 2006.

Lasarte Álvarez, C., *Manual sobre protección de los consumidores y usuarios*, Instituto Nacional de Consumo, Dykinson, Madrid, 2003.

Marín García, I. y Milà Rafel, R., “Daño moral contractual”, en AAVV, (Gómez Pomar, F. y Marín García, I.), *El daño moral y su cuantificación*, Bosch, Wolters Kluwer, S.A., Hospitalet de Llobregat, 2017.

Martínez Espín, O., “Impacto sobre la protección del consumidor de la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifica el reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, nº 9/2014 BIB203/2366.

Paniza Fullana, A., *Viajes combinados y servicios de viajes vinculados: replanteamiento de conceptos y sus consecuencias sobre la responsabilidad*, Dykinson, S.L., Madrid, 2017.

Peinado Gracia, J. I., “La protección del pasajero en el contrato de viaje combinado y en la prestación de servicios asistidos de viaje: la responsabilidad del transportista aéreo y de los operadores turísticos”, en AAVV, Guerrero Lebrón, Mª J. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, pp. 514 y ss.

Polo, E., *La protección del consumidor en el Derecho privado*, Cuadernos Civitas, Madrid, 1980.

Quintana Carlo, I., “La protección del consumidor como turista”, en *Estudios sobre consumo*, nº 2 (1984), pp. 5 y ss.

Reyes López, Mª J., *Manual de derecho privado de consumo*, La Ley, 2ª Ed. Madrid, 2012.

Torres Lana, J. A., Tur Faundez, Mª N.; Janer Torrens, J. D., *La protección del turista como consumidor*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.

Zubiri de Salinas, M., “El contrato de pasaje”, en AAVV, (Bercovitz Rodríguez-Cano, A., Dir., Calzada Conde, Mª A. Dir. Adj.), *Contratos*

Mercantiles, Tomo II, 5ª ed., Thomson-Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 507-577.

Zubiri de Salinas, M., *El seguro de responsabilidad civil por daños al Medio Ambiente*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor, 2005.

Zubiri de Salinas, M., “La responsabilidad del transportista de personas en los Reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo”, *Revista de Derecho de Transporte (Rdt)*, nº 4 (2010), pp. 67-100.

Zubiri de Salinas, M., “Consumidor v. Pasajero”, *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, octubre de 2017. (www.rlada.com).

<p><i>Recibido el 22 de diciembre de 2017. Aceptado el 15 de enero de 2018</i></p>
--



SECCIÓN DE NOTAS, NOTICIAS Y RECENSIONES

AIR TRANSPORT SECURITY AND THE POSSIBILITY OF INCREASING IT TO TRAINING ON SIMULATORS

Rudolf VOLNER¹

ABSTRACT: This article is dedicated to the art of improving safety in aviation in response to stress in the aviation sector, the impact of stress on aviation and communications errors caused by ignorance of communication skills at the required level. The first part is dedicated safety management system, the second part is devoted to stress and the third part is devoted to communication errors that resulted in an aviation accident. The paper concludes with a preview of the so-called solutions. Virtual airport, which enables you to use simulator systems increase the level of training. Article was developed within the project solutions TA04031376 "Research / development methodology training aviation specialists L410UVP-E20". TA 04031376 project is solved with financial support from TA CR.

KEYWORDS: Air transport, Security, Safety, Simulator, Training.

1. Introduction

The aim of this article is an explanation of fundamental concepts and analysis of observed facts to enhance the level of safety to flying especially for beginning pilots.

The profession professional pilot or the air traffic control officer is undoubtedly stressful profession. Since this is a risky occupation that are exposed to the real threats to human life are to pilots and dispatchers Asked high claims.

With increasing traffic in the airspace there is a greater risk of the conflict situation, and you are more increases the intensity of crisis situations. This can result in the moment when the situation is unbearable and the body begins to defend. Organism triggers reaction, stress.

2. A System Security Management

Safety Management System (SMS) or a safety management system is a new requirement for organizations providing courses to obtain licenses eligibility. National Security Program for Civil Aviation of the Slovak Republic defines the term as:

«A systematic approach to safety management, which includes the necessary organizational structures, establish liability, determine the principles and practices» [17].

One of the requirements of the Office in approving the organization is to have in place a management system that integrates and clearly defined responsibilities and direct responsibility for the security, description of approaches and principles of the organization in this field, establishing a security policy, etc.

SMS basis comprises: regulations governing operational safety (safety regulation), the safety monitoring (safety oversight), investigation of accidents and incidents (Incident and Accident Investigation), Analysis of data security (safety data analysis), enforcement of safety (safety promotion) [21].

Among the benefits that the integration of SMS into everyday activities, the organization provides and can include: improve safety and reduce costs associated with aviation accidents and incidents

Safety as a priority, which boosts the morale of employees, increase the effectiveness that is associated with a reduction in costs, efficiency of the system, which increases the credibility, effective control of the risks of lowering insurance costs [21].

It is also necessary for the successful operation of the system introduced and its continuous development, respect of all parts, which fall into the entire system and effective method communication between all levels of the organization.

Each SMS system must be prepared by the personnel structure of its management. Any organization that wants to meet the requirements of regulations and be approved by the competent authority must be appointing the person responsible for security - Head of Security. For compliance with safety organization must be established so. The Committee for review of safety or, where appropriate organization might have instituted action group for safety.

The principal tasks are: shall report to and receive strategic guidance from the Committee, monitor the operating safety, solve the identified risks, evaluate, what impact have the changes to the operational safety, ensure that security measures will be implemented within the agreed time intervals, examine the effectiveness of previous recommendations [15].

Safety management system ensures: Security Policy, The extent of liability of responsible Head of security, The range of responsibilities of the key personnel in the field of security, Procedures for managing documentation, Scheme hazard identification and management of security risks, Planning security activities, A process for reporting and investigating incidents, Plan your responses in the event of an emergency, management of change, Support the safety, tracking system conformity.

3. *Stress in air transport*

Stress is a response of the organism to adverse effects on burden. It is thus in response to internal or external stimuli that disrupt normal, stabilized operation functions of the organism, even endanger him. Triggering elements of stress are called stressors.

For the most important stressors in aviation are deemed to fear the risk of a traumatic experience. But they stress can elicit an outwardly less severe stressors such as hunger, disease, hurry and solve complex problems.

However, in today's aviation is only in very rare situations we encounter the straight to exposure lives. Usually, to pilots and dispatchers asked the high physical and mental demands. In that case, the body reacts differently and it's the burden. The difference between load and stress is quite striking. While in long-term and repeated stress to a human demonstrably deteriorating health, under a load is not to say impossible. Furthermore, a man can their resistance to a load of targeting to increase, thereby shifting and threshold of stress. On the other hand in the air transport certainly we meet with an extraordinary load.

Such a load can be divided into: physiological, by dragging, on Climate extremes, the disruption of biorhythm, psychosocial: a responsibility, a life turning point, by omitting partnerships.

Stress in training at the beginning to normal for pilots. Initially students receiving the amount of information passed through the various tasks with which their organism never met and it is therefore natural that they are under stress. However, this stress condition must be mastered in the shortest possible time, so as not hindered by fear or nervousness in ongoing training. Lead has yet to be scamper about tension and stress, but beautiful and undoubtedly an attractive experience.

Each pilot must fully understand the airplane on which he wants to fly. As part of the basic training is the most important to cope mandatory actions. That is to say an exact algorithm to control the activities that the pilot must adhere to exactly the individual phases of flight. Such procedures must master each pilot before entering the booth. Student dominates the mandatory actions perfectly, but after getting on an airplane begins to confuse.

The explanation is quite simple. Whereas it is for him a completely new environment, the organism is not yet get used to the procedure. There also plays a relatively significant role and euphoria. Since the cadet has reached a long-awaited goal, often dream, the organism produces a feeling of happiness. Such influence significantly decreases the concentration and the student begins to confuse. All this in the first days of training may influence stress. Since this is a big burden in the short term pilot concentration is increased on the job. However, this increase is usually short, followed by stress.

Fear is one of the most significant stressors during basic training. Starting with the pilots in the majority, they have no previous practical experience, any unexpected changes can induce stress reaction - a pilot begins to fear. Such a situation may cause, for example an unexpected rotor turbulence.

However, with such a beginning pilot can also experience fear of the ground. This is a situation when the aircraft is in final approach to landing configurations and substantially hurtles directly to ground. Such stressor is manifested in that the pilot subconsciously passes to flare in a larger amount than it should. Such a piloting mistake must then correct, which can increase the stress. Landings then is not smooth. In such a thrust risk tearing stream on wings in too large amount, and the subsequent "hard" landing.

4. Communications and errors

Communication in aviation a century ago has not been granted. Whereas airplane in the Sky was uniqueness, it was not necessary to observe any separation nor heed the danger of collisions between aircraft. After World War II, however, the situation has changed, and with increasing number of aircraft and the formation of the first commercial companies, the sky gradually began to fill planes and it was necessary to regulate these aircraft.

In today's world, communication is a necessity for it to insure both the minimum spacing to aircraft to land, so they know have a route via scud.

We must realize that the airplane is moving in three dimensional space. All flights and routes of commercial flights, most advanced-training flies with the help of apparatus, and very often in worse weather conditions. This means that the pilot actually does not see where flies. His safety is of the old control center dispatcher.

His job is to ensure the minimum separation between aircraft and to gradually enable them to intended purpose. And just to serve communication.

Communication is primarily an information transfer. The basis of communication between people is speech transmission. In classical communications use a number of inaccurate and ambiguous concepts whose meaning can have several forms and are therefore not clear. Hence arise in professional communication, standardized procedures, under which reacts in communications. It means that for a given application or answer a question can be accurately determined formula and not a private improvisation.

Of course, cases occur when the own formation avoided, but in the conventional processes, this is not necessary. Also in aviation is precisely fixed radio communications. Pilots must control it according to Regulation JAR-FCL 1, regulation L9432 [4, 7].

Beginner pilots who are in the initial training PPL initially communicate with the help of instructors. Pilots in the framework of the basic training in making various roles used as a communication language Slovak. It has one advantage, and it is here, that the pilot communicates in their native language and thus to all the mean. For air communications in Slovak is intended Slovak radiotelephony alphabet, it should cadet has Prior to training control. However, as this is required for a pilot certificate should radiotelephone up before the first solo, it becomes the pupils from the beginning ever know not even tell his call sign of the aircraft.

Very important is the communication retrain. The exact phraseology air communication, according to which pilots interact is described in the regulations L9432 – Radio telephone procedures and air phraseology. It is on air school, teach your students how to communicate and how much time do they pay.

In the history of aviation have been few large or small accidents, which cause partial or total was an error in communications. One of such regulations issued on the basis of the investigation of air accidents is also a prescription issued by ICAO, wherein after 'aircraft specifically calls for knowledge of the English language at the appropriate level The effort of this Regulation is to avoid misunderstandings and erroneous understanding that result from communication errors at the level of international aviation.

5. *“Virtual Airport” of Company let's fly*

The simulation is often used for training civilian and military personnel. This usually occurs in the event that it is too expensive or too dangerous for students use the actual device in the real world. Getting some valuable experience in "a secure" virtual surroundings. Preferably, also the errors that the system in training in safety - critical systems allows. But there is nevertheless a difference between sham used for training and instructional simulations.

Flight simulators (FSTD) are used to train pilots on the ground. In comparison to training in a real airplane, enables the stimulation training practice different maneuvers or situations that are for practicing airplane impractical (or even dangerous) in which pilot and instructor are in an environment which can be characterized as an environment with minimal risk. E.g. failure of electrical systems, failure of equipment, the failure of hydraulic systems, or even a failure to control the flight can be simulated without endangering the pilot or aircraft.

“Virtual airport” is conceived as a classroom for education and training aviation specialists.

The principal elements are: Desktop System simulator 1-4, A simulator system C172 BITD (Basic Instrument Training Device), Control Instructor workplace, Transfer system.

Between various elements of the system is to help the computer network Internet or Intranet.

The transmission system is designed to allow interconnection at management and data transfer between subsystems specified. The transmission is duplex, interacting, what is needed mainly for interconnection of instructor workplace with individual subsystems.

On this basis, a "virtual airport" convenient to use for simulating teaching and training: Radiocommunication on different types of airports and language versions, operating procedures, Coordination of pilots in the airport area.

REFERENCES

1. Volner, Rudolf and all. 2007. *Flight Planning Management*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. sro. ISBN 978-80-7204-496-2.
2. Volner, Rudolf. 2014. *Modelovanie a simulácia*. Verbum KU Ružomberok. ISBN 978-80-561-0165-0.
3. Šulc, Jiří. 2008. *Uebnica Pilota 2008 - Letecká Psychofyzologie*. Cheb: Svět křidel, ISBN-978-80-86808-46-8.
4. Háik, Ľubomír. 2006. *Lidská výkonnost a omezení*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. ISBN 80-7204-471-0.
5. Úlohy JAA. 2014. Available at: <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>
6. Agentúra pre bezpečnosť civilného letectva. 2014. Available at: <http://easa.europa.eu/language/sk/homephp>.
7. JAR – FCL 1: *Spôsobilosť členov letových posádok (letún)*. 2014. ÚCL. Praha. Available at: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>
8. EÚ 1178/2011. 2014. *Príloha I. Časť FCL*. ÚCL. Praha. Available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2011R1178:20120408:SK:PDF>
9. EÚ 1178/2011. 2014. *Preukazy spôsobilosti*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/preukazy_sposobilosti_1178_2011.pdf.
10. EÚ 1178/2011. 2014. *Zdravotná spôsobilosť*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/zdravotna_sposobilost_1178_2011_cast_med.pdf.
11. L1. *Spôsobilosť leteckého personálu*. 2014. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: <http://web.tuke.sk/lf-klp/Vagner%20Juraj/LP%20I/L1.pdf>.
12. ÚCL- Metodický pokyn. 3/2003. 2014. *Postupy pri získaní, predĺžení a výmene preukazu spôsobilosti pilota vetroňov a získaní, predĺžení a obnove príslušných kvalifikácií*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: <http://www.caa.sk/pdf/personal/vetron.pdf>.
13. L2. *Pravidlá lietania*. 2014. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://web.tuke.sk/lf-klp/Vagner%20Juraj/PPL%20BIDOVCE/L_2.pdf.
14. EÚ 290/2012. 2014. *Technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva*. ÚCL. Praha. Available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:100:0001:0056:SK:PDF>.
15. *Prijateľné spôsoby preukazu (AMC) a poradný materiál (GM) kasti ORA*. 2014. ÚCL. Praha. Available at: <http://www.caa.cz/file/6671/>
16. Dopravný úrad. 2014. *Postupy a požiadavky LÚ SR na vykonávanie skúšok z teoretických vedomostí pilotov lietadiel*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/smernica_skusky.pdf.
17. ES 216/2008. 2014. *O spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva*. ÚCL. Praha. Available at: <http://eurlex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX:32008R0216>
18. EÚ 1178/2011. 2014. *Zmeny vo výcviku pilotov*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/informacie_letecke_skoly_postupy_terminy_ato.pdf
19. ÚCL. 2014. *Transformácia výcvikových zariadení na ATO*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/postupy_transformacie_leteckych_skol_ato.pdf

20. Dopravný úrad. 2014. *Národný program bezpečnej prevádzky v civilnom letectve Slovenskej republiky*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/letiska/program_bezpecnosti_prevadzky.pdf.
21. Dopravný úrad. Bratislava. 2014. *SMS konferencia*. Available at: http://www.caa.sk/letiska_sms.htm.
22. Dopravný úrad. Bratislava. 2014. *Vývoj legislatívy v civilnom letectve*. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/vyvoj_legislativy_v_civilnom_letectve.pdf
23. EK 1178/2011. 2014. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/nariadenie_1178.pdf.
24. EK 1178/2011. 2014. *Aplikácia v Slovenskej republike*. Dopravný úrad. Bratislava. Available at: http://www.caa.sk/pdf/personal/implementacia_1178_2011.pdf.
25. Motyčka Ivan. *Letové standardy – Part ORA – Požiadavky na výcvikové organizace*, Diplomová práca, VUT Brno, 2014, Available at: <https://dspace.vutbr.cz/xmlui/bitstream/handle/11012/27919/DP.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
26. Dopravný úrad. Bratislava. 2014. *Systém manažmentu bezpečnosti*. Available at: http://www.caa.sk/letiska_sms.htm.
27. Dopravný úrad. Bratislava. 2014. *Manažment zmien a rizík*. Available at: http://www.caa.sk/letiska_sms.htm.
28. Visokai, V., Droppa T. 2011. „Vplyv stresu a komunikácie na pilotov vo výcviku“. Študentská vedecká odborná inovácia, Technická univerzita v Košiciach, Letecká fakulta, Košice. Available at: http://web.tuke.sk/lf/veda_a_vyskum/Visokai_Droppa.pdf.
29. Kolajová, J. 2014. „Letové štandardy – PART-ORA – Požiadavky na výcvikové organizácie“. Diplomová práca, VUT Brno. Available at: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=86856. [Recibido el 27 de octubre de 2017].

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY UE
NR 2016/681 Z 27 KWIEŃNIA 2016 R. W SPRAWIE
WYKORZYSTYWANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH PRZELOTU
PASAŻERA (DANYCH PNR-PASSENGER NAME RECORD) W
KONTEKŚCIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW ORAZ ICH
PRYWATNOŚCI**

Tomasz BALCERZAK¹

RESUMEN: Comenta Tomasz Balcerzak un decreto del Parlamento europeo sobre navegación aeronáutica nº 2016/681, con una serie de consideraciones colaterales relacionadas tanto con con la tripulación como con el pasaje aéreo. Aborda también asuntos de seguridad aeronáutica.

PALABRAS CLAVE: Transporte aéreo, Seguridad, Parlamento europeo, Derecho aeronáutico, Gran Bretaña, Bélgica, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Suecia.

Projekt dyrektywy w sprawie systemu przekazywania władzom informacji o pasażerach, czyli tzw. PNR (ang. Passenger Name Record), pojawił się już w 2011 r. Zgodnie z jego założeniami, linie lotnicze miałyby obowiązek przekazywać władzom dane osób wjeżdżających na terytorium Unii Europejskiej lub je opuszczających, a państwa członkowskie musiałyby stworzyć krajowe systemy danych pasażerów w oparciu o wspólne unijne zasady.

Zamach terrorystyczny na redakcję francuskiego magazynu satyrycznego Charlie Hebdo z 7 stycznia 2015 r. sprawił, że odżyła idea unijnej dyrektywy o wymianie danych osób podróżujących samolotami pasażerskimi. Premier Łotwy, przedstawiając w Parlamencie Europejskim priorytety łotewskiego przewodnictwa w UE, jako jeden z nich wymieniła potrzebę reaktywowania

mechanizmów na rzecz zwalczania terroryzmu. Takim mechanizmem ma być m.in. skuteczna wymiana informacji pomiędzy wszelkimi służbami. O przyspieszenie prac nad wspólnym systemem wymiany informacji o pasażerach, podczas swojego pierwszego wystąpienia w Parlamencie Europejskim, apelował również Szef Rady Europejskiej. W niezbedność przekazywania danych wątpi jednak Europejski Inspektor Ochrony Danych, którego zdaniem, jeszcze nikt nie udowodnił, że taki system będzie stanowił skuteczną walkę z terroryzmem.

Swój system automatycznego zbierania i przekazywania danych ma już Wielka Brytania. Belgia, Dania, Francja, Holandia i Szwecja są w zaawansowanych fazach wprowadzania takich systemów u siebie. Jednak dla ich faktycznej efektywności niezbedne jest wprowadzenie wymiany tych informacji między państwami.

Umowa z 17 maja 2004r. zawarta pomiędzy Unią Europejską i Stanami Zjednoczonymi przewiduje, że każda linia lotnicza, która realizuje przeloty pasażerskie z lub do Stanów Zjednoczonych, musi zapewnić instytucji DHS (Department of Homeland Security)- Departamentowi Bezpieczeństwa Krajowego, elektroniczny dostęp do danych PNR, które są pobierane i przechowywane w systemach rezerwacji-odprawy danej linii lotniczej. Elektroniczne przekazywanie danych PNR przed przybyciem pasażerów do docelowego portu lotniczego na terenie Stanów Zjednoczonych względnie przed wyjazdem z USA, umożliwi władzom amerykańskim, poddanie pasażerów szybkiej i skutecznej analizie zagrożenia. Dane PNR pobrane przy przelotach pomiędzy Unią Europejską i USA przechowywane są przez instytucje DHS przez trzy lata i sześć miesięcy, chyba że instytucja DHS zasięga konsultacji odnośnie określonych danych PNR. W tym przypadku instytucja DHS przechowuje dane PNR przez dalsze osiem lat. 27. wietnia 2016 r., 28 krajów członkowskich Unii Europejskiej przyjęło Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 2016/681 w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR-Passenger Name Record), w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz.Urz.UE L 119/132 z dnia 4 maja 2016 r.) Decyzja ta była poprzedzona wcześniejszymi pracami i aktami prawnymi w tym zakresie: 6 listopada 2007 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący decyzji ramowej Rady w sprawie wykorzystywania danych dotyczących rezerwacji pasażera (danych PNR) w celu egzekwowania prawa. Jednakże w związku z wejściem w życie w dniu 1 grudnia 2009 r. traktatu lizbońskiego² wniosek Komisji, który nie został do tego dnia przyjęty przez Radę, stał się nieaktualny. W „Programie sztokholmskim – otwarta i bezpieczna Europa dla dobra i ochrony obywateli”³ zaapelowano do Komisji o przedłożenie wniosku dotyczącego wykorzystywania danych PNR w celu zapobiegania terroryzmowi i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania. W komunikacie z dnia 21 września 2010 r. zatytułowanym „Globalne podejście do przekazywania danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) państwom trzecim” Komisja przedstawiła kilka zasadniczych elementów polityki unijnej w tej dziedzinie. Dyrektywa Rady 2004/82/WE reguluje przekazywanie przez przewoźników lotniczych właściwym organom krajowym danych pasażera przekazanych przed podróżą (zwanym

dalej „danymi API”-ang. Application Programming Interface)⁴ w celu poprawy kontroli granicznej i zwalczania nielegalnej imigracji.

Celem najnowszej dyrektywy UE jest, między innymi, zapewnienie bezpieczeństwa ogólnego, ochrona życia i bezpieczeństwa osób oraz stworzenie ram prawnych służących ochronie danych PNR w związku z ich przetwarzaniem przez właściwe organy.

Dyrektywa reguluje również wykorzystywanie danych PNR, między innymi poprzez porównanie danych PNR z danymi zawartymi w różnych bazach danych poszukiwanych osób i przedmiotów jako czynniki niezbędne do zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, a tym samym do zwiększania bezpieczeństwa wewnętrznego, do zebrania dowodów, a – w odpowiednich przypadkach – do wykrycia współsprawców przestępstw i rozpracowania siatek przestępczych.

Sprawdzenie danych PNR będzie umożliwiało identyfikację osób, które przed dokonaniem takiego sprawdzenia nie były podejrzewane o udział w przestępstwach terrorystycznych lub w poważnej przestępczości i które powinny być poddane dalszemu sprawdzeniu przez właściwe organy. Dzięki wykorzystywaniu danych PNR będzie można reagować na zagrożenie przestępczymi i poważną przestępczością z innej perspektywy niż w przypadku przetwarzania innych kategorii danych osobowych. Jednakże aby ograniczyć przetwarzanie danych PNR do niezbędnego minimum, ustalanie i stosowanie kryteriów dokonywania sprawdzeń należy ograniczyć do przestępstw terrorystycznych i poważnej przestępczości, w przypadku których stosowanie takich kryteriów jest właściwe. Ponadto kryteria dokonywania sprawdzeń powinny zostać określone w taki sposób, by ograniczyć do minimum liczbę osób niewinnych błędnie zidentyfikowanych przez system.

Przewoźnicy lotniczy już zbierają i przetwarzają dane PNR swoich pasażerów do celów prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej⁵. Nowa dyrektywa nie powinna nakładać na przewoźników lotniczych żadnych obowiązków dotyczących zbierania lub zatrzymywania jakichkolwiek dodatkowych danych pochodzących od pasażerów ani nie powinna nakładać na pasażerów żadnych obowiązków dotyczących dostarczania jakichkolwiek innych danych niż te, które już są dostarczane przewoźnikom lotniczym.

Niektórzy przewoźnicy lotniczy zatrzymują zebrane przez nich dane API jako część danych PNR, podczas gdy inni przewoźnicy tego nie czynią. Wykorzystywanie danych PNR wraz z danymi API stanowi wartość dodaną w zakresie pomocy państwom członkowskim w weryfikacji tożsamości osób, zwiększając tym samym przydatność wyników tych działań dla ścigania przestępczości i minimalizując ryzyko dokonywania sprawdzeń i prowadzenia postępowań przygotowawczych w stosunku do osób niewinnych. Ważne jest zatem zapewnienie, by przewoźnicy lotniczy, którzy zbierają dane API, przekazywali je bez względu na to, czy środki techniczne, za pomocą których zatrzymują dane API, są takie same jak w przypadku innych danych PNR.

W celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania istotne jest, by wszystkie państwa członkowskie ustanowiły przepisy nakładające na przewoźników lotniczych obsługujących loty pozaunijne obowiązek przekazywania zebranych danych PNR, w tym danych

API. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość rozszerzenia tego obowiązku na przewoźników lotniczych obsługujących loty wewnątrzunijne. Przepisy te nie powinny naruszać dyrektywy 2004/82/WE. Przetwarzanie danych osobowych powinno być proporcjonalne do szczególnych celów dotyczących bezpieczeństwa, którym służy opisywana dyrektywa.

Definicja przestępstw terrorystycznych przyjęta na potrzeby nowej dyrektywy powinna być taka sama jak definicja w decyzji ramowej Rady 2002/475/WSiSW (Rada ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych). Definicja poważnej przestępczości powinna obejmować rodzaje przestępstw wymienione w załączniku II do tej dyrektywy⁶.

Dane PNR powinny być przekazywane do jednej wyznaczonej jednostki do spraw informacji o pasażerach (zwanej dalej „JIP”) we właściwym państwie członkowskim, tak by zapewnić przejrzystość i ograniczyć koszty ponoszone przez przewoźników lotniczych. JIP może mieć swoje oddziały w jednym państwie członkowskim; państwa członkowskie mogą także wspólnie ustanowić jedną JIP. Państwa członkowskie powinny wymieniać między sobą informacje za pośrednictwem odpowiednich sieci wymiany informacji, aby ułatwić dzielenie się informacjami i zapewnić interoperacyjność. Koszty związane z wykorzystywaniem, zatrzymywaniem i wymianą danych PNR powinny ponosić państwa członkowskie.

Wykaz danych PNR otrzymywany przez JIP należy sporządzać w taki sposób, by spełniał wymagania zarówno uzasadnionym potrzebom organów publicznych w związku z zapobieganiem przestępstwom terrorystycznym lub poważnej przestępczości, ich wykrywaniem, prowadzeniem postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ściganiem, przyczyniając się tym samym do poprawy bezpieczeństwa wewnętrznego w Unii, jak również ochronie praw podstawowych, w szczególności prawa do prywatności i ochrony danych osobowych. W tym celu należy stosować wysokie standardy zgodnie z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej (zwaną dalej „Kartą praw podstawowych”), Konwencją o ochronie osób w związku z automatycznym przetwarzaniem danych osobowych (zwaną dalej „Konwencją nr 108”) i Konwencją o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (zwaną dalej „Konwencją praw człowieka”). Wykaz taki nie powinien opierać się na rasie ani pochodzeniu etnicznym, na religii ani przekonaniach, na poglądach politycznych ani jakichkolwiek innych poglądach, na przynależności do związków zawodowych, stanie zdrowia, życiu seksualnym ani orientacji seksualnej danej osoby. Dane PNR powinny zawierać wyłącznie informacje dotyczące rezerwacji i tras podróży pasażerów, które umożliwią właściwym organom identyfikację pasażerów lotniczych stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa wewnętrznego.

Dyrektywa przewiduje dwie metody przekazywania danych: metoda „pobierania”, polegająca na tym, że właściwe organy państwa członkowskiego potrzebujące danych PNR mogą skorzystać z dostępu do systemu rezerwacji przewoźnika lotniczego i pobrać (ang. „pull”) kopię potrzebnych danych PNR; oraz metoda „dostarczania”, polegająca na tym, że przewoźnicy lotniczy przekazują (ang. „push”) potrzebne dane PNR danemu organowi na jego wniosek, co pozwala im zachować kontrolę nad tym, jakie dane są przekazywane. Uznaje się, że metoda „dostarczania” zapewnia wyższy poziom ochrony danych i powinna być obowiązkowa dla wszystkich przewoźników lotniczych.

Zgodnie z założeniami nowej dyrektywy państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki, aby umożliwić przewoźnikom lotniczym wypełnianie obowiązków nałożonych na nich na jej podstawie. Wobec przewoźników lotniczych, którzy nie wypełniają obowiązków w zakresie przekazywania danych PNR, państwa członkowskie mogą przewidzieć skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające sankcje, w tym kary finansowe.

W założeniach do dyrektywy mówi się również o tym, że uwzględniając w pełni prawo do ochrony danych osobowych oraz prawo do niedyskryminacji, nie można podejmować wyłącznie na podstawie automatycznego przetwarzania danych PNR żadnych decyzji, które miałyby negatywne skutki prawne dla danej osoby lub znacząco wpływałyby na jej sytuację. Ponadto, mając na uwadze art. 8 i 21 Karty praw podstawowych, żadna taka decyzja nie powinna nikogo dyskryminować ze względu na płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne poglądy, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Wyniki przetwarzania danych PNR nie powinny w żadnym przypadku być wykorzystywane przez państwa członkowskie jako powód do obejścia międzynarodowych zobowiązań wynikających z Konwencji z dnia 28 lipca 1951 r. dotyczącej statusu uchodźców, zmienionej protokołem z dnia 31 stycznia 1967 r.; wyniki te nie powinny być również wykorzystywane do odmawiania osobom ubiegającym się o azyl bezpiecznego i legalnego wjazdu na terytorium Unii w celu skorzystania z przysługującego im prawa do ochrony międzynarodowej.

Zgodnie z założeniami dyrektywy, państwa członkowskie powinny wymieniać otrzymywane dane PNR między sobą oraz z Europolem, jeżeli zostanie to uznane za niezbędne do zapobiegania przestępstwom terrorystycznym lub poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie lub ich ścigania. JIP powinny, w stosownych przypadkach, przekazywać bezzwłocznie JIP w innych państwach członkowskich wyniki przetwarzania danych PNR w celu prowadzenia dalszego postępowania przygotowawczego.

Dyrektywa mówi również o tym, że dane PNR powinny być zatrzymywane na okres niezbędny i proporcjonalny do celów, jakimi są zapobieganie przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywanie, prowadzenie postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ściganie. Ze względu na charakter danych i ich wykorzystanie niezbędne jest zatrzymywanie danych PNR przez wystarczająco długi okres, aby możliwe było ich analizowanie i wykorzystywanie w postępowaniach przygotowawczych. Po upływie 6 miesięcy początkowego okresu zatrzymania, dane PNR powinny zostać poddane depersonalizacji poprzez maskowanie elementów danych, aby zapobiec ich nieproporcjonalnemu wykorzystywaniu. Po upływie początkowego okresu zatrzymania dostęp do pełnych danych PNR, które umożliwiają bezpośrednie zidentyfikowanie osoby, której dane dotyczą, powinien być możliwy wyłącznie po spełnieniu bardzo restrykcyjnych i ściśle określonych warunków, aby zapewnić jak najwyższy poziom ochrony danych.

Mając na uwadze prawo do ochrony danych osobowych, prawa osób, których dane dotyczą, odnoszące się do przetwarzania ich danych PNR, takie jak prawo dostępu do tych danych, ich poprawiania, usunięcia i ograniczania oraz prawo do odszkodowania i prawo do sądowych środków ochrony prawnej,

powinny być zgodne zarówno z decyzją ramową 2008/977/WSiSW, jak również z wysokim poziomem ochrony przewidzianym w Karcie praw podstawowych i Konwencji praw człowieka.

Uwzględniając prawo pasażerów do uzyskania informacji o przetwarzaniu ich danych osobowych, państwa członkowskie powinny zapewnić, by pasażerowie otrzymywali w sposób łatwo dostępny i zrozumiały dokładne informacje na temat zbierania danych PNR, przekazywania ich do JIP oraz o prawach przysługujących im jako osobom, których dane dotyczą.

Przekazywanie danych PNR przez państwa członkowskie państwu trzecim powinno być dopuszczalne wyłącznie na podstawie oceny każdego indywidualnego przypadku i powinno odbywać się w pełnej zgodzie z przepisami ustanowionymi przez państwa członkowskie na podstawie decyzji ramowej 2008/977/WSiSW. Aby zapewnić ochronę danych osobowych, takie przekazywanie danych powinno podlegać dodatkowym wymogom dotyczącym celu przekazywania. Powinno ono także podlegać zasadom konieczności i proporcjonalności oraz wysokiemu poziomowi ochrony zapewnianemu przez Kartę praw podstawowych i Konwencję praw człowieka.

W związku z prawnymi i technicznymi różnicami w przepisach krajowych dotyczących przetwarzania danych osobowych, w tym danych PNR, przewoźnicy lotniczy spotykają się i będą się spotykać ze zróżnicowanymi wymogami co do rodzaju informacji, które należy przekazać, oraz co do warunków, zgodnie z którymi należy je dostarczać właściwym organom krajowym. Różnice te mogą utrudnić skuteczną współpracę między właściwymi organami krajowymi mającą na celu zapobieganie przestępstwom terrorystycznym lub poważnej przestępczości, ich wykrywanie, prowadzenie postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ściganie. Niezbędnym jest zatem ustanowienie na poziomie unijnym wspólnych ram prawnych określających przekazywanie i przetwarzanie danych PNR.

Zakres stosowania dyrektywy jest ograniczony, ponieważ: przewiduje ona zatrzymanie danych PNR w JIP przez okres nieprzekraczający pięciu lat, po upływie którego dane powinny zostać usunięte; przewiduje poddanie danych depersonalizacji poprzez maskowanie elementów danych po upływie początkowego okresu sześciu miesięcy oraz zakazuje zbierania i wykorzystywania danych szczególnie chronionych. W celu zapewnienia skuteczności i wysokiego poziomu ochrony danych państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia, by za doradztwo i monitorowanie w zakresie sposobu przetwarzania danych PNR odpowiadał niezależny krajowy organ nadzorczy oraz, w szczególności, inspektor ochrony danych. Wszelkie operacje przetwarzania danych PNR powinny być ewidencjonowane lub dokumentowane na potrzeby weryfikacji zgodności z prawem tych operacji, monitorowania własnej działalności oraz zapewnienia odpowiedniej integralności danych i bezpiecznego przetwarzania. Ponadto państwa członkowskie powinny zapewnić, by pasażerowie byli informowani w sposób jasny i dokładny o zbieraniu danych PNR i o przysługujących im prawach.

Zgodnie z art. 3 Protokołu nr 21 w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, te dwa państwa członkowskie powiadomiły o chęci uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu dyrektywy.

Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w przyjęciu dyrektywy i nie jest nią związana ani jej nie stosuje.

Podsumowując, należy podkreślić, że wiele organizacji pozarządowych zgłaszało uwagi do projektu dyrektywy. Organizacje stawiały pytanie co stało się z koniecznością zapewnienia równowagi pomiędzy wymogami związanymi z zapewnieniem bezpieczeństwa, a gwarancjami w zakresie praw podstawowych. Wysuwano zastrzeżenia co do pozyskiwania danych o pasażerach przez służby. Organy państwa na podstawie dyrektywy uzyskają nieograniczony dostęp do szczegółowych danych pasażera. Dane te można podzielić na dwie grupy. Pierwsza, są to dane osobowe pasażera w zakresie imienia, nazwiska, wieku itd. Druga grupa dotyczy natomiast danych o locie. Pasażer zobowiązany jest do podania szczegółowych informacji (m.in. dane kontaktowe osoby dokonującej rezerwacji, adnotacje o niestawieniu się na lot czy kontakt do agencji turystycznej lub biura linii lotniczych, w których dokonano rezerwacji). Celem dyrektywy jest zapobieganie i zwalczanie przestępstw terrorystycznych oraz innych poważnych przestępstw, ale cel ten może zmierzać również ku profilowaniu i ograniczaniu prywatności. Profilowanie sprowadza się do sklasyfikowania podróżnego pod kątem takich kryteriów, jak pochodzenie etniczne, miejsce do którego leci czy informacje o powrocie. Może również być źródłem danych marketingowych.

Kolejne wątpliwości dotyczą kwestii powołania urzędników ds. ochrony danych w każdej jednostce ds. informacji o pasażerach. Jakie warunki powinien spełnić kandydat na takie stanowisko i jakie będzie posiadał kompetencje powinny zostać szczegółowo określone. Należy także wzmocnić uprawnienia organów ochrony danych w zakresie monitorowania wykorzystywanych danych PNR, a także rygorystyczne warunki dostępu do zanonimizowanych danych PNR po upływie sześciu miesięcy. Kto będzie mógł mieć do nich dostęp, w jakich sytuacjach i na jakiej podstawie prawnej.

Należy zauważyć, że przyjęcie dyrektywy PNR pozwoli na zwalczanie najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa obywateli z odpowiednim wyprzedzeniem. Aktywność służb będzie bazowała przede wszystkim na informacjach przekazanych przez jednostki ds. informacji na dwa sposoby. Pierwszą z nich jest metoda „pobierania” polegająca na tym, że właściwe organy państw członkowskich potrzebujące danych mogą sięgnąć (skorzystać z dostępu) do systemu rezerwacji przewoźnika lotniczego i uzyskać kopię potrzebnych danych. Drugą zaś to metoda „dostarczania”, polegająca na tym, że przewoźnicy lotniczy i podmioty gospodarcze niebędące przewoźnikami przekazują potrzebne dane PNR na wniosek danego organu, co pozwala przewoźnikom lotniczym zachować kontrolę nad tym, jakie dane są przekazywane. Tym samym druga z metod zapewnia wyższy stopień ochrony danych osobowych.

PNR obejmuje m.in. imię i nazwisko pasażera, jego adres i numer telefonu, trasę lotu, numer miejsca w samolocie, informację o bagażu, środku płatniczym (np. numer karty kredytowej), czy też biurze turystycznym, z którego usług skorzystano. To także dane wrażliwe, związane m.in. z wyborem posiłku (np. halal czy dań koszernych), który może wynikać z wyznawanej religii, czy też informacje o zdrowiu pasażera (np. gdy pasażer zgłosi, że potrzebuje opieki na lotnisku lub w samolocie) oraz wspólnego lotu czy pokoju w hotelu. Wnioski

wyciągane z tego typu informacji mogą prowadzić do stygmatyzacji oraz dyskryminacji konkretnych grup.

Nowa dyrektywa wyraźnie wskazuje, że dane mogą być zbierane, przechowywane i przetwarzane jedynie w celach zapobiegania i wykrywania poważnych przestępstw i aktów terrorystycznych. Niektórzy zwracają jednak uwagę, że trudno będzie zapewnić, że wszystkie kraje UE będą ściśle trzymać się tych procedur. Jako przykład, co prawda spoza UE, podaje się „wyciek” poufnych danych-depesz dyplomatycznych przesyłanych między Departamentem Stanu USA, a ambasadami USA i publikację przez portal internetowy WikiLeaks w listopadzie 2010 roku.⁷

Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego przewidziano, że po dwóch latach od wprowadzenia dyrektywy przez kraje UE dokonany będzie przegląd jej działania, aby skontrolować, czy przestrzegane są standardy dotyczące ochrony prywatności oraz czy dane wykorzystywane są w sposób proporcjonalny i zgodnie z celami dyrektywy. Od momentu opublikowania dyrektywy w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, państwa członkowskie mają dwa lata na wdrożenie jej zapisów do prawa krajowego.

Dyrektywa ma zastosowanie do „lotów poza UE”, ale państwa członkowskie mogą również zdecydować o stosowaniu jej do lotów wewnątrzunijnych (czyli z kraju UE do jednego lub wielu krajów UE), pod warunkiem, że powiadomi o tym Komisję Europejską. Państwa członkowskie mogą również zdecydować się na zbieranie i przetwarzanie danych PNR przekazywanych przez biura podróży i organizatorów wycieczek świadczący usługi takie jak rezerwacja lotów.

BIBLIOGRAPHY

Decyzja Rady z 6 czerwca 2003 roku dotycząca podpisania Umów między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie ekstradycji oraz wzajemnej pomocy prawnej w sprawach karnych (2003/516/WE), Dz. U. L 181, 19.07.2003.

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:15:31995L0046:PL:PDF> (12.10.2010).

Dyrektywa Rady 2004/82/WE z 29 sierpnia 2004 roku w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów.

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/do?uri=DD:13:15:31995L0046:PL:PDF> (12.10.2010).

Komunikat Komisji w sprawie globalnego podejścia do przekazywania danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) państwom trzecim, KOM(2010) 492 wersja ostateczna, Bruksela, 21.09.2010, http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1180 (18.12.2010).

Opinia nr 9/2006 dotycząca wdrożenia dyrektywy 2004/82/WE Rady w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania z wyprzedzeniem danych pasażerów przyjęta 28 września 2006 r., http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2006/wp127_pl.pdf (18.10.2010).

Porozumienie pomiędzy Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie przetwarzania i przekazywania danych dot. nazwy rekordu pasażera (PNR) przez przewoźników lotniczych do Departamentu Bezpieczeństwa Wewnętrznego Stanów Zjednoczonych, Biura Ceł i Ochrony Granic, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:183:0083:0083:PL:PDF> (12.6.2010).

Dr inż. pil. Tomasz Balcerzak-Ekspert Rady Naukowo-Technicznej Rządu Malty, Ekspert Europejskiej Agencji Nawigacji Satelitarnej, Wykładowca Politechniki Śląskiej, Katedry

Technologii Lotniczych, 2013-2016r. Prezes Zarządu Polskiego Klubu Lotniczego, poprzednio Prezes Zarządu/Dyrektor Generalny Eurolot S.A. Od lipca 2011 do końca grudnia 2014 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej spółki WRO LOT-usługi lotniskowe. Od maja 2011 do grudnia 2013 r. pełnił funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjno-Technicznych w Polskich Liniach Lotniczych LOT m.in. koordynując szereg projektów w obszarze operacyjno-technicznym oraz nadzorując program restrukturyzacyjny. Od 2009 roku Tomasz Balcerzak pracował początkowo jako Prezes, a następnie Członek Zarządu oraz Dyrektor Operacyjny w czarterowej linii lotniczej Enter Air. Doświadczenie zawodowe zdobywał m.in. jako Pilot-Dowódca Załogi w 36. Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego w Warszawie, Dyrektor Operacyjny w linii lotniczej Centralwings, a także Dyrektor Zarządzający w spółce FDS-Flight Dispatch Services oraz Dyrektor Jakości w linii lotniczej Fly Jet. Ukończył Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych w Dęblinie otrzymując tytuł podporucznika pilota inżyniera. Wiedzę uzupełniał również podczas dodatkowych studiów magisterskich, następnie otrzymując tytuł doktora na Uniwersytecie Warszawskim oraz podczas studiów podyplomowych w Szkole Głównej Handlowej. Jest również wykładowcą m.in. prawa lotniczego oraz gospodarczych zagadnień transportu lotniczego i kosmicznego Instytutu Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego oraz Uczelni Łazarskiego.

Ma bogate doświadczenie w branży lotniczej oraz w prowadzeniu projektów z obszaru operacyjnego firm. Jest założycielem i współzałożycielem kilku istniejących w Polsce przedsiębiorstw branży lotniczej. Specjalizuje się w zagadnieniach transportu, logistyki oraz prawa lotniczego i kosmicznego.

REFERENCES

1. dr inż. Tomasz Balcerzak-Katedra Technologii Lotniczych, Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej; tomasz.balcerzak@polsl.pl.

2. Traktat lizboński (Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską; w wersji roboczej określany jako traktat reformujący) – umowa międzynarodowa zakładająca m.in. reformę instytucji Unii Europejskiej, podpisana 13 grudnia 2007 roku w Lizbonie. Traktat wszedł w życie 1 grudnia 2009, przy czym w hierarchii źródeł prawa porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje od chwili ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, co nastąpiło 2 grudnia 2009 (Dz. U. z 2009 r. Nr 203, poz. 1569). Najważniejsze uzgodnienia zawarte w traktacie to: zmniejszenie liczby komisarzy europejskich do 18 (mimo że jest 28 państw członkowskich), zwiększenie liczby eurodeputowanych dla Włoch, decyzje unijne od 2014 będą podejmowane za pomocą tzw. podwójnej większości, zamiast zgody wszystkich państw członkowskich, od 2009 Parlament Europejski będzie miał maksymalnie 750 członków (poprzednio 785), pośrednia inicjatywa ustawodawcza obywateli wymagać będzie zebrania 1 miliona głosów w danej sprawie, niewygasalność tzw. „kompromisu z Janiny”, przyznanie Polsce dodatkowego Europejskiego, wprowadzenie stanowiska wysokiego przedstawiciela Unii ds. zagranicznych i polityki bezpieczeństwa, wprowadzenie stanowiska Przewodniczącego Rady Europejskiej, Karta praw podstawowych, „solidarność energetyczna”.

3. W dniach 10-11 grudnia 2009 r. Rada Europejska przyjęła nowy program rozwoju przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości (PWBiS) Unii Europejskiej. Dokument zatytułowany „Program Sztokholmski – otwarta i bezpieczna Europa dla dobra i ochrony obywateli” – plan wspólnego działania rządów krajów Unii Europejskiej w ramach rozwoju III filaru UE – współpracy sądowej i policyjnej w sprawach karnych. Przyjęty został na spotkaniu Rady Europejskiej w Tampere.

4. Interfejs programistyczny aplikacji (ang. Application Programming Interface, API) – sposób, rozumiany jako ściśle określony zestaw reguł i ich opisów, w jaki programy komputerowe komunikują się między sobą. API definiuje się na poziomie kodu źródłowego dla takich składników oprogramowania jak np. aplikacje, biblioteki czy system operacyjny. Zadaniem API jest dostarczenie odpowiednich specyfikacji podprogramów, struktur danych, klas obiektów i wymaganych protokołów komunikacyjnych.

5. Dane dotyczące przelotu pasażera zbierane przez przewoźników lotniczych: 1. Kod identyfikacyjny danych PNR; 2. Data rezerwacji/wystawienia biletu; 3. Data(-y) planowanej podróży; 4. Imię i nazwisko (imiona i nazwiska); 5. Adres i dane kontaktowe (numer telefonu, adres e-mail); 6. Wszystkie informacje o formie płatności, w tym adres na fakturze; 7. Kompletna trasa podróży dla konkretnych danych PNR; 8. Informacje o programach lojalnościowych; 9. Biuro podróży/agencja turystyczna; 10. Dane o statusie podróży pasażera,

w tym potwierdzenia, stan odprawy biletowo-bagażowej, dane typu: pasażer nie stawił się lub pasażer nabył bilet w czasie odprawy bez wcześniejszej rezerwacji; 11. Informacje o podzieleniu/rozdzieleniu danych PNR; 12. Uwagi ogólne (w tym wszelkie dostępne informacje o osobach małoletnich bez opieki w wieku poniżej 18 lat, takie jak: imię i nazwisko, płeć, wiek, języki, którymi włada, imię i nazwisko oraz dane kontaktowe opiekuna w momencie odlotu i rodzaj więzi łączącej go z osobą małoletnią, imię i nazwisko oraz dane kontaktowe opiekuna w momencie lądowania i rodzaj więzi łączącej go z osobą małoletnią, przedstawiciel obecny przy odlocie i przylocie); 13. Informacje o wystawieniu biletu, w tym numer biletu, data wystawienia biletu i bilety w jedną stronę, informacja o automatycznie skalkulowanej taryfie; 14. Numer miejsca na pokładzie i inne informacje o miejscu; 15. Informacje o wspólnej obsłudze połączeń; 16. Wszystkie informacje o bagażu; 17. Liczba oraz imiona i nazwiska innych podróżnych wymienionych w PNR; 18. Wszelkie zebrane dane pasażera przekazane przed podróżą (dane API) (w tym rodzaj, numer, kraj wydania i data ważności dokumentu tożsamości, obywatelstwo, nazwisko, imię, płeć, data urodzenia, linia lotnicza, numer lotu, data odlotu, data przylotu, port lotniczy odlotu, port lotniczy przylotu, godzina odlotu i godzina przylotu); 19. Wszystkie dotychczasowe zmiany danych PNR wymienionych w pkt 1–18.

6. Załącznik II-Wykaz przestępstw, o których mowa w art. 3 pkt 9: 1. Udział w organizacji przestępczej; 2. Handel ludźmi; 3. Wykorzystywanie seksualne dzieci i pornografia dziecięca; 4. Nielegalny handel narkotykami i substancjami psychotropowymi; 5. Nielegalny handel bronią, amunicją i materiałami wybuchowymi; 6. Korupcja; 7. Oszustwo, w tym oszustwo przeciwko interesom finansowym Unii; 8. Pranie dochodów z przestępstwa i fałszowanie pieniędzy, w tym euro; 9. Przestępczość komputerowa i cyberprzestępczość; 10. Przestępstwa przeciwko środowisku, w tym nielegalny handel zagrożonymi gatunkami zwierząt oraz zagrożonymi gatunkami i odmianami roślin; 11. Ułatwianie bezprawnego wjazdu i pobytu; 12. Zabójstwo, spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu; 13. Nielegalny obrót organami i tkankami ludzkimi; 14. Uprowadzenie, bezprawne pozbawienie wolności i wzięcie zakładników; 15. Kradzież zorganizowana i rozbój przy użyciu broni; 16. Nielegalny handel dobrami kultury, w tym antykami i dziełami sztuki, 17. Podrabianie i piractwo produktów; 18. Fałszowanie dokumentów urzędowych i handel nimi; 19. Nielegalny handel substancjami hormonalnymi i innymi środkami pobudzającymi wzrost; 20. Nielegalny handel materiałami jądrowymi lub promieniotwórczymi; 21. Zgwałcenie; 22. Przestępstwa podlegające jurysdykcji Międzynarodowego Trybunału Karnego; 23. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym lub statkiem; 24. Sabotaż; 25. Handel skradzionymi pojazdami; 26. Szpiegostwo przemysłowe.

7. Należy podkreślić, iż ten bezprecedensowy „przeciek” z 28 listopada 2010 roku objął 200 z 251 287 dokumentów. Spośród dokumentów żaden nie jest oznaczony klauzulą „ściśle tajne”, ok. 15 tys. to dokumenty „tajne”, ok. 100 tys. „poufne” a 130 tys. nie zostało sklasyfikowanych. Szerzej: Secret US Embassy Cables, <http://213.251.145.96/cablegate.html> (18.12.2010). [Recibido el 30 de octubre de 2017].

RÈGLEMENT DE POLICE QUE LE ROI VEUT QUI SOIT EXECUTE AU PORTVENDRE

Manuel J. PELÁEZ

RESUMEN: Se recoge el reglamento de policía para la localidad portuaria de Portvendre, dispuesto por el rey de Francia, publicado el primero de diciembre de 1781. Tiene un contenido comercial marítimo y militar de defensa de los puertos franceses. El texto impreso se llevó a cabo en la imprenta de Joseph-François Reynier, que era el impresor al servicio de su majestad el rey de Francia, Luis XVI. El documento resulta muy significativo desde la óptica jurídico-naval. Puede verse el original en Archives départementales des Pyrénées-Orientales, de Perpignan, 3-B-2, nº 38.

PALABRAS CLAVE: Portvendre, Reglamento de policía marítima, Luis XVI, Comte de Mailly.

Article premier

Le maître de Port fera transporter en sa présence, dans le Magasin, la poudre, les grenades et artifices que porteront les Bâtiments ; et il fera escorter

ces munitions par deux Soldats de la garde qu'il demandera au Commandant de la Place.

Article II

Les Bâtiments chargés de poudre pour le compte du Roi ou des Fermiers, ne pourront entrer dans le Port, que dans le cas d'une nécessité absolue ; et on aura soin de les faire placer dans la Cale qui est entre le Fort du Fanal et le Village, en avertissant le Commandant afin qu'il fasse placer des sentinelles pour empêcher qu'on ne fasse du feu aux environs.

Article III

Les Capitaines et Patrons seront conduits par un Soldat de la Garde chez de Commandant, et iront ensuite chez le Maître de Port qui enrégistrera leurs noms, celui les Bâtiments, la qualité du chargement, etc.

Article IV

Le Commandant de la Place défendra à tous Capitaines, Patrons, Matelots et autres personnes de naviguer dans le Port pendant la nuit, après neuf heures en Été, et après huit heures en Hyver, sous peine d'être arrêtés.

Article V

MM. les officiers du Génie ordonneront à tous Capitaines et Patrons de faire aller jeter leur lest au fond de la Cale Moresque, où les Habitans qui font des bâtisses doivent aussi aller jeter ou porter leurs décombres, à peine de punition.

Article VI

Pour éviter l'encombrement du Port, il est défendu de faire des amas de sable, débris de murailles et ordures devant les Maisons dont les rues aboutissent au Port ou sur le Quai, et dont la pente peut les entraîner dans la Mer, à peine de punition contre ceux qui les laisseront après 24 heures qu'ils auront été avertis de les enlever.

Article VII

Comme on a permis de bâtir de maisons au-delà du mur de soutènement des terres au-dessus du Quai, et qu'il est nécessaire de faciliter le transport des terres et décombres des fondements des dites bâtisses, il sera permis aux dits Particuliers de faire jeter les dites terres et décombres de dessus le dit mur de soutènement sur le long du Quai et contre le dit mur, de façon qu'il reste toujours plus de la moitié de la largeur du Quai libre, afin que les charrettes et porte-faix ne soient pas embarrassés dans leur passage. Et pour éviter que les décombres ne soient entraînés dans la Mer par les Eaux des pluies, les dits Particuliers auront attention de mettre à l'endroit du Quai qui leur sera indiqué par les Officiers du Génie et le Maître de Port, des pieces de bois ou autres choses qui puissent retenir ces décombres et les empêcher de tomber dans le Port.

Article VIII

Il est défendu à toutes personnes de quel état et condition qu'elles soient, de jeter des pierres, balayures, ordures et autres choses dans le Port ou son

entrée, et de faire aucune dégradation aux ouvrages, sous peine d'être obligés de réparer à leurs frais et dépens les dégradations qu'ils auront faites ; le Maître de Port y tiendra la main, et les Officiers du Génie demanderont la punition des contrevenans.

Article IX

Pour éviter que les Pêcheurs ne gênent les opérations des ouvrages du Port pendant le jour, et que les Bouées et Balises mises pour le service ne soient enlevées pendant la nuit, il est défendu de pêcher dans le Port et son entrée ni le jour ni la nuit, et d'y tendre aucun filet, pas même en dehors, jusqu'à la distance de douze toises des Rochers ou pointes de l'entrée du Port, à peine de confiscation des filets et engins : Le Maître de Port demandera à cet effet main forte au Commandant de la Place.

Article X

N'y ayant point de Patache, ni Sergent, ni Garde de Port établis au Portvendre, le Maître de Port y suppléera, en priant le Commandant, pour le service du Roi, de lui donner main forte dans tous les cas où il en aura besoin, et de permettre qu'il prenne avec lui deux Soldats de la Garde toutes les fois qu'il ira faire la Ronde au tour du Port, et d'ordonner aux Gardes qui y font, de veiller et empêcher que personne ne contrevienne aux Règlements de Police qui y sont établis ; comm'aussi d'ordonner, faute de Patache, aux Postes avancés de l'entrée du Port, au Fort du Fanal et à la Redoute de Mailly, de prêter l'oreille aux Signaux des Bâtimens qui demanderont secours, et d'en avertir le Maître de Port, afin qu'il puisse ordonner aux Capitaines et Patrons tant français qu'étrangers ce qui sera nécessaire en pareil cas ; le Commandant ordonnera également aux dits Gardes d'être bien exactes à avertir le Maître de Port lorsqu'il se présentera à portée du Port quelque Vaisseau du Roi, afin qu'il puisse l'aller piloter et conduire dans le Port, si le Capitaine le juge à propos.

Article XI

Lorsque le Maître de Port fera la Ronde du Soir après la Retraite il demandera au Commandant de la Place deux Hommes de la Garde, et fera arrêter et mettre en prison les Matelots qui ne se seront pas retirés à leur bord.

Article XII

MM. les Officiers du Génie veilleront à ce que le Sous-Inspecteur des Vases qui se tient sur l'élévation de la Mirande pour indiquer où l'on doit aller jeter les Vases qu'on tire du Port, ait attention que les Chaloupes et les Bâteaux qui iront jeter du lest et des décombres, les jettent au fond de la cale moresque.

Article XIII

Il est défendu à tous Propriétaires et Locataires des Maisons attenantes au Quai, d'y jeter de leurs fenêtres des ordures, balayures, pas même de l'eau claire, ni autre chose, et de tenir aux dites fenêtres des vases de fleurs qui puissent tomber sur le Quai, à peine de punition : C'est à quoi le Commandant de la Place tiendra la main faute d'Officiers municipaux dans le Lieu.

Article XIV

Le Maître de Port aura la plus grande attention à ce que le Fanal qui est à l'entrée du Port soit convenablement éclairé pendant la nuit ; si l'Entrepreneur qui est chargé de l'allumer, de fournir à la lumière et à l'entretien des Reverberes, négligeoit de remplir exactement les clauses contenues dans l'Acte d'adjudication qui a été faite par Monsieur l'Intendant du Roussillon, le dit Maître de Port sera obligé de l'en avertir sur le champ afin qu'il y remédie ; et pour cet effet il sera délivré au Maître de Port copie du dit Acte, afin qu'il puisse connoître toutes les obligations auxquelles le dit Entrepreneur s'est assujetti, et porter des plaintes contre lui pour l'obliger à remplir exactement les conditions de son marché.

Article XV

L'Intendant de Santé étant le seul en droit de connoître les raisons qui obligent un Bâtiment d'être en Quarantaine, c'est à lui que les Capitaines des Bâtiments arrivant de la mer doivent faire leurs premières déclarations, ce qui dispose cet Intendant de santé et le Bureau à décider s'ils sont dans le cas de la Quarantaine ou non. Si le Capitaine arrivant n'est pas dans ce cas, il doit aller chez le Maître de Port pour prendre la permission d'entrer et l'indication de l'emplacement convenable : Alors le Maître de Port peut le questionner ; si au contraire le Capitaine est mis en Quarantaine, le Maître de Port ira le questionner en suivant les procédés nécessaires à la Quarantaine. Il doit y avoir un endroit indiqué pour les Bâtiments contaminés, qui aura été choisi de concert avec le Maître de Port, lequel, mieux, que personne, doit connoître le local le plus convenable pour la sûreté des Bâtiments.

Fait et arrêté à Perpignan le premier Décembre 1781.

Signé, le Comte de Mailly

Collationné, Signé, Lefebvre. [Recibido el 27 de diciembre de de 2017].

UNRULY PASSENGERS ICAO CIR. 288 UPDATE

Małgorzata POLKOWSKA¹

ABSTRACT: This article shortly updates the current work on International Civil Aviation Organization on unruly passengers. This very important issue was introduced by many interested parties to ICAO, including airlines during last diplomatic conferences. ICAO was active in this area from 17 years. This Guidance Material as soft law serves to the states in incorporation into their national law the mechanisms of dealing with unruly passengers. Definition of acts of such behaviours on board the aircraft and jurisdiction are often not recognized by many national legal regimes worldwide. Due to the lack of broad participation of states in the latest ICAO achievements referring to this subject – Montreal Protocol 2014, update of existing circular seems to be very productive way and significant tool for states in exercising their jurisdiction in air transport on daily basis.

KEY WORDS: Air Law, Tokyo Convention, ICAO, Civil Aircraft, Passengers.

The International Conference on Air Law to Consider Amending the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, 1963) (Tokyo Convention)² adopted a Resolution which urges the Council of ICAO to request the Secretary General to update ICAO Circular 288, Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers³.

According to art. 1.1 of this Circular the term “unruly” or “disruptive” passengers refers to passengers who fail to respect the rules of conduct on board aircraft or to follow the instructions of crew members and thereby disturb the good order and discipline on board aircraft. In recent years, there has been an increase in the reported incidents involving such passengers.

The purpose of this Circular which was set out a model law on certain offences committed on board civil aircraft, in order for ICAO Member States to transpose them into their national legislation.

The request about creating a special study group to examine emerging legal issues referring to Tokyo Conventions lacunae was presented by International Air Transport Association (IATA) during 34th Session of Legal Committee in 2009⁴. They underlined that under Tokyo Convention, unruly/disruptive passengers have benefited from avoiding criminal and civil prosecutions. That is why the common definition of unruly/disruptive behaviour was needed. According to the presented statistics by IATA, there was a clear upward trend in unruly passenger incidents since 2007. Long term analysis indicates that for the period 2007 to 2013, over 28,400 incidents were reported. Types of incident with such passengers are referring to illegal consumption of narcotics or cigarettes, refusal to comply with safety instructions, verbal or physical confrontation, threats, etc. It may have implications such as jeopardizing the safety and security of aircraft, passengers and crew. It will cause number of additional costs for airlines connected to unscheduled landings or disembarking of unruly passengers up to 200 thousands USD⁵. Reports of these incidents are not restricted to a particular airline, country, customer, class of service, or length or type of flight. In a number of cases, the acts and offences directly threatened the safety of the aircraft. In some cases, the aircraft commander had to make an unscheduled stopover to disembark the unruly passengers for safety reasons.

These are the occurrences which particularly cause international concern. This equates to an average of one incident per 1,600 flights. Of these incidents, almost 20% were serious enough to require the intervention of police or security services. Under most domestic laws, States other than the State of registry of the aircraft normally do not have jurisdiction over offences committed on board the aircraft outside their respective territory, except for certain offences covered by international treaties or international customary law, such as hijacking, sabotage, and hostage taking. Under international law, while international conventions relating to aviation security have proven to be an effective tool in combatting terrorism including hijacking, sabotage and similar forms of unlawful interference against civil aircraft, these conventions are not specifically designed to deal with other, less serious types of offences committed by unruly passengers.

In ICAO as a result of the work of the Secretariat Study Group (created in 1997) exercising the issue of unruly passengers, the 33rd Session of the ICAO Assembly adopted Resolution A33-4, setting forth model legislation as developed by the Group⁶. The Resolution urges all Contracting States to enact as soon as possible national law and regulations to deal effectively with the problem of unruly or disruptive passengers, incorporating so far as practical the model legislation set out in the Appendix to the Resolution.

A33-4 Resolution also calls on all contracting states to submit to their competent authorities for consideration of persecution all persons whom they

have a reasonable ground to consider as having committed any of the offences set out in the national laws and regulations so enacted, and for which they have jurisdiction in accordance with these laws and regulations.

The Secretariat Study Group was responsible for preparing the Guidance Material including the mechanisms governing international law in the form of circular which can be regarded as an important first steps in establishing a national regime for dealing with unruly passengers. The task was completed in 2002. It suggests that adopting an international instrument is the best route for achieving uniformity in states approaches to dealing with these incidents. This is the preferred option given the international nature of civil aviation. On the other hand, this international dimension also raises the issue of jurisdiction of states and their sovereignty. Therefore, implementing measures through national regimes would be preferable so as not to infringe upon that sovereignty. An international instrument serving as a supplement to these regimes as well as a legal basis for the coordination between states when their jurisdictions may overlap is a reasonable solution for addressing this.

Chapter Two of the ICAO Cir. 288 contains the list of offences. Section 1 refers to Assault and Other Acts of Interference against a Crew Member on Board a Civil Aircraft, provides that any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts thereby commits an offence: “(1) assault, intimidation or threat, whether physical or verbal, against a crew member, if such act interferes with the performance of the duties of the crew member or lessens the ability of the crew member to perform those duties⁷; (2) refusal to follow a lawful instruction given by the aircraft commander, or on behalf of the aircraft commander by a crew member, for the purpose of ensuring the safety of the aircraft or of any person or property on board or for the purpose of maintaining good order and discipline on board.⁸”

Section 2 refers to Assault and Other Acts Endangering Safety or Jeopardizing Good Order and Discipline on Board a Civil Aircraft, addresses offences other than those specifically against a crew member. These offences include those against passengers. The first paragraph of Section 2 provides that any person who commits on board a civil aircraft an act of physical violence against a person, sexual assault or child molestation commits an offence. The second paragraph provides that any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts commits an offence, if such act is likely to endanger the safety of the aircraft or of any person on board or if such act jeopardizes the good order and discipline on board the aircraft: (a) assault, intimidation or threat, whether physical or verbal, against another person⁹; (b) intentionally causing damage to, or destruction of, property; (c) consuming alcoholic beverages or drugs resulting in intoxication¹⁰.”

Section 3 of the Cir. 288 (Other Offences Committed on Board a Civil Aircraft) covers other offences that do not fall into the first two categories. It provides that any person who commits on board a civil aircraft any of the following acts commits an offence: (1) smoking in a lavatory, or smoking elsewhere in a manner likely to endanger the safety of the aircraft; (2) tampering with a smoke detector or any other safety-related device on board the aircraft; (3) operating a portable electronic device when such act is prohibited.”

Article 1, paragraph 1 (a), of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation (signed at Montreal on 23 September

1971¹¹) declares it an offence for any person to perform “an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft”. Therefore, if an assault has reached such gravity as to endanger the safety of the aircraft, the Montreal Convention will normally apply. On the other hand, the Montreal Convention does not cover other acts that only jeopardize good order on board. In most cases involving unruly passengers, it is this latter aspect that has caused public concern regarding the efficiency and regularity of air transportation and, indirectly, the safety of civil aviation.

Accordingly, the list should be used to supplement the Montreal Convention. It should be noted, however, that Section 2 is intended to deal with unruly behavior that undermines the safety or good order and discipline on board a civil aircraft, but not to cover every minor breach of such good order and discipline. Section 3 of the Cir. 288 deals with the third category of offences, which covers acts not specifically mentioned which have a direct, negative impact upon the safety of aircraft. For instance, tampering with a smoke detector could potentially increase the fire hazard on board the aircraft, and operating electronic devices may interfere with the electronic systems on board. It is therefore considered necessary to include these offences in the list.

The list of offences in Sections 1 to 3, along with the jurisdiction clause in Section 4, is recommended for incorporation into national law or regulations. Notwithstanding individual legislative drafting styles and techniques of different States, for the sake of international uniformity, States are encouraged to incorporate the list into their criminal code, or their aviation regulations, or both. The list, as reflected above, is intended to apply to certain offences committed on board a civil aircraft. Although it has been suggested that incidents relating to unruly passengers should refer to those which take place not only on board aircraft but also on the ground, offences committed on the ground, e.g. on the premises of an airport, have not been included. It should be recalled that airports are normally within the exclusive jurisdiction of the State where they are located and are subject to the domestic laws of that State.

Chapter 3 of Cir 288 refers to jurisdiction. Unruly passengers often have to be released without being submitted to judicial proceedings due to lack of jurisdiction of the State where the aircraft has landed. There is a jurisdictional gap in this respect. Generally, a State will have jurisdiction over an offence when the offence is committed in its territory (territorial jurisdiction) or on board an aircraft on its registry (flag jurisdiction). A State may also exercise criminal jurisdiction over its nationals for certain offences committed by them, or committed against them, wherever the offence may have been committed (personal jurisdiction). The jurisdiction of a State may also extend to certain offences committed outside its territory but having effects on the governmental functions of such State (protective principle).

In a number of cases involving unruly passengers, the State of landing, which has custody of the alleged offender delivered by an aircraft commander, does not have jurisdiction under any of the aforementioned principles. For instance, an offence may take place on board a foreign aircraft when such aircraft is outside the territorial airspace of the State where it subsequently lands. When the State of landing is requested to prosecute the offender who is not its national, it often finds itself having no jurisdiction, since the offence has taken place neither in its territory nor on board its aircraft and it is neither directed against it or its nationals, nor involving a crime of sufficient gravity to

establish universal jurisdiction. For this reason, some States have, in their respective domestic legislation, extended their jurisdiction to cover offences committed on board foreign aircraft that next land in their respective territories. Section 4 consists of the legal mechanism available for combatting the problem of unruly passengers.

Clause 1 in Section 4 is intended to fill the jurisdictional gap referred to above, while leaving the above-mentioned principles of jurisdiction unaffected. In addition to the restatement of the territorial jurisdiction and flag jurisdiction, the jurisdictional clause introduces two new elements. The first new element relates to the jurisdiction of the State of landing. The second new element introduced in the jurisdictional clause relates to the State of the operator of the aircraft in long-term lease situations. In today's environment where many aircraft are leased, it might not be adequate to include only the State of registry, since the State of the operator may also have to be involved for purposes of jurisdiction. The proposed model legislation is recommended for incorporation into national law (4.2). It is the objective that a sufficiently large number of States accept and implement this recommendation, so that a desirable degree of uniformity will be achieved internationally. Bilateral and multilateral agreements or arrangements have not been commonly used for dealing with the issue of unruly passengers.

However, if such issues become serious on particular routes or between particular countries, bilateral/multilateral agreements or arrangements could be considered as a means to deal with certain issues relating to unruly passengers (4.3). The existing international conventions applicable to offences committed on board civil aircraft are regulated in 4.4. The Tokyo Convention of 1963 applies in respect of offences against penal law and acts that may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or that jeopardize good order and discipline on board. This term is broad enough to include most, if perhaps not all, offences or acts relating to unruly passengers. However, under Articles 9¹² and 13 of the Tokyo Convention, the authorities of the State where the aircraft makes a landing are obliged to accept only the delivery of persons who, in the opinion of the aircraft commander, have committed a serious offence under the penal law of the State of registry of the aircraft. For persons who have committed less serious offences or other reprehensible acts, the commander may disembark them under Article 8¹³, but the State where the aircraft has landed is under no obligation to take custody or other measures against them (Article 13, para. 2¹⁴).

In order to assist aircraft commanders in exercising their powers under Article 9 of the Tokyo Convention, it may be desirable to arrive at a common understanding as to what constitutes a serious offence. The Secretariat Study Group was of the view that due to the need to offer enhanced legal protection for the crew and the type of the risks involved as well as their potential consequences, the offences covered by Section 1 of the model legislation, namely, assault and other acts of interference against a crew member on board a civil aircraft, should be considered as serious offences within the meaning of Article 9 of Tokyo Convention of 1963. Article 9 distinguishes "delivery" from "disembarkation" of persons in Article 8 and specifies that such delivery must be accompanied by "evidence and information" lawfully in the possession of the aircraft commander.

These provisions appear to permit the conclusion that the State of landing has an obligation to do more than just accept the delivery of the person, namely, to investigate and, if sufficient evidence is furnished, to consider prosecution. So according to 4.4.1 is recommended to States that the offences against crew members as set out in Section 1 of the model legislation be considered as serious offences within the meaning of Article 9 of the Convention and that when a State accepts the delivery of a person pursuant to Article 9 of the Convention, it will bring the person to appropriate legal process, including prosecution if the situation so warrants. If this recommendation is uniformly accepted by States, the existing mechanism under the Tokyo Convention may be used to resolve important issues relating to unruly passengers. In addition, it has been mentioned that Article 1, paragraph 1 (a), of the Montreal Convention of 1971¹⁵ is applicable to «an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft». This provision may also be applied in cases involving unruly passengers where such passengers commit acts of violence on board which are likely to endanger the safety of the aircraft. However, the Montreal Convention of 1971 will not apply if acts committed by unruly passengers jeopardize the good order and discipline on board, without being likely to endanger the safety of the aircraft. This shows the limitation of the application of the Montreal Convention of 1971 in unruly passenger cases.

Bearing all the mentioned factors in mind, it is important for such guidance materials to be part of a soft law approach. If the nature of them were legally binding, it could potentially threaten a states' sovereignty or cause conflict between different applicable regimes. The benefit of this soft law approach is that it allows for the flexibility and adaptability of the law. It is practical and compatible with the whole range on national implementation procedures. The same goals can be achieved through different methods by its signatories, or simply through enacting national provisions with the same scope. The guidance provided through this soft law approach can serve as a reference for states to establish their own hard law regimes, maintaining international uniformity without compromising their sovereignty. Furthermore, the public interest objective in maintaining safety, good order, and discipline on board an aircraft, provisions addressing unruly passengers are worth instating despite these complexities.

This is in many ways reminiscent of the way in which European Union Law is implemented without or with a minimal infringement upon its member states sovereignty. Concurrently, this can be an impediment to EU member states when amending their national legislation. For example, there is also guidance material on these aspects provided by European Civil Aviation Conference (ECAC) Policy Statement in the Field of Civil Aviation Security provide Guidance Material on the Handling of Unruly Passengers aiming to assist member states in having a system to address the problem of unruly passengers¹⁶.

In the global context of unruly passengers, IATA suggested to further study this issue in ICAO and to consider convening the Diplomatic Conference in relation to the issue of "New and Emerging Threats". In 2011 the ICAO Secretariat Study Group was reactivated. It was a need to review jurisdictional clauses, status of in-flight Security Officers with recommendation to review of

Tokyo Convention. In 6-15th of May 2013 the 35th ICAO Legal Committee considered the text of Special Sub Committee¹⁷.

The draft text prepared by the Sub-Committee for consideration by the Legal Committee contained options and brackets as issues remained to be resolved, principally: The State of the Operator and State of landing jurisdictions although it remained undetermined if such jurisdictions should be optional or mandatory; the text did not include a list of offences although proposals were made in this respect. They decided that if the draft supplementary protocol prepared by the Committee would be deemed sufficiently mature, the next step would be for the Council to convene a Diplomatic Conference to finalize and adopt the text. A majority of States opined that the addition of new jurisdictions, in particular those of the State of the operator and of the State of landing, would strengthen the regime set up by the Tokyo Convention.

A significant number of those States were in favor of mandatory jurisdictions so as to avoid the possibility of unpunished acts, while others would prefer such jurisdictions to be optional, one of them mentioning that its own statistics in fact demonstrated a decrease of unruly behaviors in recent years. A handful of States expressed their doubts about incorporating such jurisdictions, as other possible non-penal avenues to deter disruptive acts had not been sufficiently explored. One State also raised the issue of addressing the matter of concurrent jurisdictions if additional jurisdictions were to be established. The temporal issue was also mentioned by several delegations, raising the need to ascertain whether the power principle determining the applicability of the Tokyo Convention when the aircraft is in flight, had to be reconciled with the principle of closed doors when the aircraft commander is in authority. As regards the incorporation of a list of offences, it was felt by several delegations that this would enhance the universality of the Tokyo regime. Some of them supported the idea of a generic list or a list limited to most serious offences, while others sought a more specific list. Other delegations were opposed to the idea of a list of offences. The text of the protocol MP14 was prepared and in form of report was presented to the 38th Session of the ICAO Assembly for information purposes. The Commission unanimously recommended that the Plenary call upon Member States to participate in the Diplomatic Conference to amend the Tokyo Convention¹⁸.

The Diplomatic Conference was held next year in ICAO (26 March- 4 April 2014)¹⁹. One hundred ICAO Member States and nine international organizations and institutions as participants, have officially adopted a Protocol to amend the 1963 Tokyo Convention on offenses committed on aircraft²⁰.

The new Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Montréal Protocol of 2014 – MP14)²¹ contains three main categories of provisions concerning legal aspects: jurisdiction on the alleged offenders, list of offences, and the role of in-flight security officers (IFSOs). The new Protocol gives mandatory jurisdiction to the intended State of landing (the scheduled destination). Two safeguards were included to reflect the concerns of some states on legal certainty and proportionality. Firstly, the offense must be sufficiently serious i.e. where the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board is jeopardized. Secondly, the State of landing must consider if the offence is an offence in the State of operator.

If the aircraft diverts to a third State, the Protocol gives that State the competence to exercise jurisdiction at its discretion. The Protocol establishes mandatory jurisdiction for the State of operator. This takes account of the increasing trend toward dry leasing aircraft where the State of aircraft registration is not necessarily the State of operator. The Protocol represents a clear opportunity for governments to put in place an international legal instrument which gives them the means to deal with unruly passengers more effectively, and to deter future incidents²².

Many states did not ratify MP14 yet. However, it already has a regime which covers the broad list of offences contained in it. The goal is to deal with unruly passengers in a proportionate and effective manner, reflecting the relative seriousness of the wrong and the severity of the penalty while also maintaining as uniform an approach as possible. This can be achieved both through national regimes, the ratification of international instruments, or a combination of both, as highlighted in the circular. What is important is that international cooperation is continued when achieving these goals through different national regimes. One of the main legal aspects in the issue of unruly passengers is the jurisdiction which they are subject to.

The new Protocol improves the ability of states to expand their jurisdiction over related offenses to the State of Operator and the State of Landing. Certain states (such as Australia, Canada, United Kingdom, United States) have extended their jurisdiction to cover offences committed on board foreign aircraft that land in their respective territories, however in the effort to achieve uniformity it is important to address this in international instruments. Situations which particularly cause international concern are when unruly passenger behavior causes the aircraft commander to make an unscheduled stopover – this may or may not be in the same jurisdiction as the aircraft, however there is public interest objective in maintaining safety, good order, and discipline on board and in turn to take action when such incidents occur. With regards to the list of offences, it is intended to serve as a “guide for the purpose of facilitating States to deal with offences and other acts constituting unruly or disruptive behaviour on board civil aircraft”. Article X of the Montréal Protocol, 2014²³ which incorporates a new Article 15bis to the Tokyo Convention to encourage States to take measures to initiate appropriate criminal or administrative proceedings against any person who commits on board an aircraft any offence or punishable act covered by the Tokyo Convention, in particular the act of assault against a crew member and the act of refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander.

The guidance material is significant to States in a preliminary phase regarding legislation on this issue. Having such guidance material as a point of reference is also valuable when addressing the resulting legal aspects of unruly passengers. The work in the Task Force is crucial in this regard. ICAO is attempting to accomplish now, in the future further updates may be necessary and this material will be critical to maintaining international uniformity. With respect to the list of offences, the Task Force concluded that the list in the Circular is still relevant. The list is sufficiently comprehensive to cover the unruly behaviour that takes place on a daily basis. If any unruly behaviour is not specifically listed, it is likely to fall within the scope of the provision concerning the refusal to obey the instruction of the aircraft commander. It is further observed that the list of offences mentioned above does not restrict the power

of a State to introduce into its domestic legislation any other offence or prohibited act relating to unruly behaviour on board civil aircraft. The Task Force therefore decided to maintain the list as it is.

Since the Protocol itself does not include a list of offences, the Resolution requested a more detailed list of offences and other acts in the updated circular, as well as to make consequential changes to the Circular arising from the adoption of the MP14. The ICAO Secretary General subsequently established the Task Force on Legal Aspects of Unruly Passengers (UNPAXTF) with the mandate to amend the circular. Cir. 288 contains model legislation that is recommended for incorporation into national law or regulations. The aim is to achieve international uniformity in this way. It is also significant to note that the issue of penalties for the offences is not addressed in this model legislation. This leaves room for national provisions to be implemented by states.

The Resolution (footnote) invites all Member States to include in their national laws and regulations, so far as practical, the elements of the updated Circular. The objective of Cir 288 is to deal with the wrongdoing identified in the Model Legislation in a proportionate and effective manner, reflecting the relative seriousness of the wrong and the severity of the penalty. It does not in any way intend to prescribe penalties – a state remains entitled to prosecute or sanction offenders in accordance with its national laws.

The Task Force met from 15 to 17 September 2015 in Montréal, Quebec, Canada. The Task Force elected Mrs. M. Polkowska from Poland (author of this Article) as the Chairperson, and Mr. J. Thachet from Canada as the Vice-Chairperson²⁴. Accordingly, three drafting groups were established to address the relevant chapters of Cir 288 which require consequential revisions with the adoption of the Montreal Protocol 2014. They have been established to evaluate the current state and propose changes to the text of the circular regarding legal mechanisms through which states can implement measures against unruly passengers, to update the list of offences in accordance with MP14, and consequential changes regarding the expanded scope of a states' jurisdiction as well as other necessary changes.

Drafting Group 1 members are Singapore as the leader, Cuba, Finland, Korea, United States, and IATA. This group was assigned Chapters 1 and 4 to focus on the legal mechanisms through which states can implement measures against unruly passengers, to update the list of offences in accordance with MP14, and consequential changes regarding the expanded scope of a states' jurisdiction.

Drafting Group 2 members are Kenya as the leader, Finland, France, Jamaica, Singapore, and IATA. This group will propose changes to the text of Chapter 2 on the List of Offences in the guidance material in order to include consequential changes to the offences listed as a result of MP14. It will also consider the drafting suggestions made by the Task Force's Sub-Group on Administrative Sanctions.

Drafting group 3 members are Finland as the leader, Argentina, Singapore, Switzerland, United States, and IATA. It will focus on incorporating consequential changes to Chapter 3 on Jurisdiction in Cir. 288 in order to incorporate the improved ability of ICAO Member States to expand their jurisdiction over related offenses to the State of the Operator and the State of Landing with MP14.

At the first meeting of the Task Force in September 2015 in Montreal it was decided that the current list contained in Cir. 288 is sufficient. The list is comprehensive in that it contains specific behaviors which fall within the scope of the provision which are narrow provisions, while also presenting a broader provision encompassing the “refusal to follow lawful instruction given by the aircraft commander”. This can serve as a catch-all for behaviors which are not explicitly listed otherwise. The Task Force decided to keep the list as it is.

The Task Force noted that certain States have the system of imposing civil, administrative or other penalties as an alternative for punishing unruly behaviour which amount to criminal offences as well as for those which do not amount to criminal offences. Accordingly, it was decided to add a short text to Chapter 2 of the amended Circular to refer to the possibility that a State may, if it deems necessary, establish such a system of penalties. A small group was established to draft this text. The outcome of the group is in the attachment, which will be referred to the drafting group on Chapter 2, with the comments of the Task Force. The sub group has been tasked to draft a paragraph of guidance on the alternative of sanctioning the offences listed in Chapter 2 of Circular 288 through using civil, administrative or other non-criminal penalties. The sub group notes that the Montreal Protocol 2014 (“the Protocol”) provides for States to exercise jurisdiction as State of landing and State of the operator in respect of both offences and acts. The task force has already suggested amending the heading of Chapter 2 of Circular 288 to reflect this. Other consequential amendments will be needed to ensure that Chapter 2 is consistent both with the Protocol and the Chapter heading in this respect. The task force confined its work to preparing discrete stand-alone paragraphs for task force members to consider.

The ICAO Task Force on Unruly Passengers (UPAXTF) held their second meeting in Geneva on 30-31 March, 2016 followed by the ICAO/IATA Unruly Passenger Seminar on first of April, 2016. On the first day of the meeting, the Task Force finalized the legislative structure of the introductory chapter. The following day changes to the chapters on legal mechanisms, the list of offences, and jurisdiction were drafted. Creating a more detailed list of offences proved to be a complex task when taking into account the differences in national laws and jurisdictions. The final version of Cir. 288 will especially benefit countries which do not have any regulations regarding unruly passengers. The Task Force meeting finished with a summary of the progress made and it was sent for verification by drafting group leaders. The next meeting of the Task Force will be in the first half of 2017 in order for the final results to be presented at the next Session of the Legal Committee at the end of 2017. At the next meeting the Task Force will also consider the need for a draft Assembly resolution (to deliver in 2019) relating to the updated guidance material.

During the ICAO/IATA Unruly Passenger Seminar in GVA, the leader of the Task Force gave a presentation on the developments of ICAO Cir. 288 and its potential application as soft law. Participants included members of the Task Force as well as representatives of airlines and governments. Panel topics included practical problems and legal aspects of dealing with unruly passengers, a potential multi-stakeholder solution, and changes which the Montreal Protocol 2014 will bring. Other topics discussed concerned prevention of unruly passenger incidents and the issue of providing alcoholic beverages on

board aircrafts and in airports prior to boarding, which are often tied to unruly passenger incidents.

Further more the need for close cooperation between all airport services providers and the enforcement applicable law was highlighted. It was also observed that the Task Force needs to cooperate with industry players in order to ensure the practical application of ICAO Cir. 288. Both events were a good opportunity for the exchange of views on how governments and airlines can approach unruly passenger incidents taking into account differences in national laws and jurisdictions as well as their interplay with international law.

Due to the issue of unruly passengers being so crucial in current airline practice, it is advised by participants to continue discussions in future joint ICAO/IATA initiatives in order to prevent unruly behavior and produce a good manual for states taking into account the needs of aviation industry. It seems to be necessary to promote worldwide ICAO MP14 instrument as well as consider the adoption and support some further work on ICAO Cir. 288. Moreover, it's critical to encourage states to implement those tools into their domestic law. A model legislation included in ICAO updated Cir. 288 might be very helpful to achieve this goal.

REFERENCES

1. Ph., D., Professor of International Law (Aviation & Space), from 2013 Representative of the Republic of Poland on the Council of the International Civil Aviation Organization, from 2015 Chairperson of ICAO Unruly Passengers Task Force UNPAXTF.

2. Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Tokyo Convention, ICAO Doc. 8364.

3. Guidance Material on Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers (June 2002), ICAO Cir. 288, LE/1.

4. LC/34-WP/2-4, 14/09/09.

5. ICAO/IATA seminar on unruly passengers, how big is the issue, what are some of the triggers and who is affected by unruly passenger incidents? presented by M. Gill, IATA, 1 April 2016, Geneva [unpublished].

6. ICAO Resolution A-33-4, Adoption of National Legislation on Certain Offences Committed on Board Civil Aircraft (Unruly/Disruptive passengers).

7. In fact, certain States have designated aircraft commanders as peace officers for the period when the aircraft under their control are in flight. In many national criminal codes, offences against an on-duty police officer or peace officer are subject to heavier penalty than offences against a member of the general public. In line with this general practice, Section 1 is designed to offer protection to crew members who enforce rules of conduct and maintain good order on board aircraft in the public interest. The term "lessens the ability of the crew member to perform those duties" in paragraph (1) of Section 1 is intended to cover certain situations that might not be covered by the term "interferes with the performance of the duties", thereby offering better and wider protection to the crew. The term is not intended to cover minor side effects on a crew member, such as psychological side effects, if the act is directed against another crew member and does not actually lessen the ability of the crew member.

8. The term "refusal" includes intentional and express conduct of non-compliance but does not include inadvertent conduct.

9. The term "physical violence against a person" is a close approximation to the term, which requires physical contact but does not necessarily give rise to injury. The physical contact does not need to create bodily injury but must interfere with the health or comfort of the victim.

10. If a State where an aircraft lands is expected to exercise jurisdiction over any simple assault on board a foreign aircraft even if such act neither occurs in its territory nor affects its interest, it may be considered that the net is cast too wide from a jurisdictional point of view. Adding the above-mentioned element to the offence will have the effect of limiting the jurisdiction of the State of landing to fewer but more serious cases. For cases which fall

squarely within territorial or flag jurisdiction, States remain free to treat a simple assault as a punishable offence whether or not such assault has the consequence of endangering safety or disturbing the good order and discipline on board aircraft.

11. ICAO Doc. 8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Montreal 1971.

12. Art. 9 1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft. 2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor. 3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

13. Art. 8 1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a or b of par. 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1(b). 2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

14. Art. 13.2 Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, par. 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, par. 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

15. ICAO Doc. 8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Montreal 1971; Art 1.1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally: a) Performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or b) Destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or c) Places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely or destroy that aircraft, or to cause damage to it, which renders it incapable of flight, or to cause damage to it, which is likely to endanger its safety in flight; or d) Destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or Communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight. 2. Any person also commits an offence if he: a) attempts to commit any of the offences mentioned in par. 1 of this Article; or b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

16. Thirty-Fifth meeting of the guidance material task force (Winterthur, 13-14 May 2015), Update of ECAC Guidance Material on Handling of Unruly Passengers, presented by IATA, GMTF/35-WP/3 11/03/2015.

17. ICAO Regional FAL Seminar Lima, Peru, 9-12 September 2014, Unruly Passengers, 12 September 2014.

18. A38-WP/380 LE/11item 46-1 Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments.

19. Doc 10014-LC/35 report 2013.

20. DCTC O/B-1(Doc. 1-3); 10/3/14, International Conference on Air Law (Montréal, 26 March to 4 April 2014); DCTC Doc No.36 3/4/14 Final Act of the International Conference on Air Law Diplomatic Conference to Consider Amending the Tokyo Convention of 1963 held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montréal, 26 March to 4 April 2014.

21. Montréal Protocol of 2014, MP14. Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board. Aircraft, done at Montréal on 4 April 2014 (Doc 10034).

22. Join position calling for states to ratify the Montreal protocol 2014 to deter unruly passenger incidents and promote a safer air travel experience for all- common position on IATA, ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association), ERA (European Regions Airline Association), Association of European Airlines, Association of Asia Pacific

Airlines, AACO (Arab Air Carriers Organization), A4A (Airlines for America) and AFRAA (African Airlines Association).

23. Art. X, the following shall be added as Article 15bis of the Convention: "Article 15 bis.1. each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, pa.1, in particular: a) physical assault or threat to commit such assault against a crew member; or b) refusal to allow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein. 2. Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board."

24. ICAO UPAXTF Task Force on Legal Aspects of Unruly Passengers, Montreal, 15-17 September 2015 – Report. [Recibido el 25 de noviembre de 2016].

CARTA DE LUIS XVI SOBRE PESQUERÍAS Y DERECHOS MARÍTIMOS

Miriam SEGHIRI
Manuel J. PELÁEZ

RESUMEN: Se recoge el contenido de una disposición firmada por el monarca Luis XVI, en su calidad de rey de Francia y de Navarra, en torno a las pesquerías y el Derecho marítimo. El duque de Penthièvre, almirante de Francia, gobernador y lugarteniente general del rey Luis XVI en la provincia de Bretaña, hace poner en vigencia la presente norma.

PALABRAS CLAVE: Luis XVI, Pesquerías, Derecho marítimo, Almirantazgo, Duque de Penthièvre, Marsella, Intendente.

Louis, par la grâce de Dieu, Roi de France et de Navarre : A notre amé et féal Conseiller en nos Conseils, Maître des Requêtes ordinaire de notre Hôtel, le sieur Chardon ; Salut. Jugeant nécessaire au bien de notre service de joindre le titre d'Intendant à celui de Commissaire départi pour la visite des Ports & Havres, les Pêches, Pêcheries et Droits maritimes, etc., que nous vous avons accordé par la Commission qui vous en a été expédiée le 20 décembre 1779 ; et voulant vous donner des marques de notre satisfaction des services que vous nous avez rendus dans l'exercice de ladite Commission, et dans les différentes missions dont nous vous avons chargé en ladite qualité, particulièrement dans celle qui vous a été confié dernièrement dans le port de Marseille ; étant informé de votre zèle, fidélité et affection à notre service, et que vous faites profession de la Religion Catholique, Apostolique et Romaine : A ces causes, nous vous avons commis, ordonné et établi, commettons, ordonnons et établissons, par ces présentes, signées de notre main, Intendant pour la visite des Ports & Havres, les Pêches, Pêcheries et Droits maritimes, etc., pour en cette qualité exercer toutes les fonctions qui vous ont été attribuées comme Commissaire départi par la dite Commission du 20 décembre 1779. Voulons en conséquence que vous puissiez prendre le titre d'Intendant avec celui de Commissaire départi ; pour la dite Commission exercer, en jouir et user aux honneurs, fonctions, autorités et prérogatives dont jouissent ceux qui sont revêtus de semblables titres, et aux appointemens qui vous sont ordonnés par nos états comme Commissaire départi : De ce faire vous donnons pouvoir et mandement spécial par ces présentes. Mandons à notre très-cher et très-amé Cousin le Duc de Penthièvre, Amiral de France, à tous autres Officiers de Marine, généraux et particuliers, Intendants de la Marine et

des Classes, Commissaires généraux et Ordonnateurs, et Officiers des Amirautés de vous faire reconnoître, obéir et entendre en ladite qualité d'Intendant : Car tel est notre plaisir. Donné à Versailles le quinzième jour du mois de mars, l'an de grâce mil sept cent quatre-vingt-sept, et de notre règne le treizième.

Signé Louis. Et plus bas, Par le Roi. *Signé* le M.^{al} de Castries.

Le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur et Lieutenant général pour le Roi en sa province de Bretagne.

Vu la Commission du Roi, de l'autre part, à nous adressée : Mandons à tous ceux sur qui notre pouvoir s'étend, de reconnoître le sieur Chardon en qualité d'Intendant pour la visite des Ports et Havres, les Pêches, Pêcheries et Droits maritimes, pour lesquels il a été Commissaire départi du Conseil de Sa Majesté par la Commision du 20 décembre 1779. Ordonons aux Officiers des Amirautés de faire enregistrer la Commission de l'autre part, chacun en droit soi, aux greffes de leurs Sièges. Fait à Versailles le trente mars mil sept cent quatre-vingt-sept. *Signé*. L. J. M. de Bourbon, et plus bas, par son Altesse Sérénissime. *Signé* Perier. Archives départementales des Pyrénées-Orientales, Perpiñán [Recibido el 21 de diciembre de 2017].

INVESTIGATION OF AVIATION ACCIDENTS IN THE CONTEXT OF A CONFLICT OF INTERESTS BETWEEN LAW ENFORCEMENT, INSURERS, THE COMMISSION ON AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION AND OTHER ENTITIES

Tomasz BALCERZAK

ABSTRACT: The sole purpose of air accident investigations should be the prevention of accidents and incidents in the future without apportioning blame or liability. Civil aviation safety system is based on feedback and lessons learned from accidents and incidents which require strict application of rules on confidentiality in order to ensure the availability of valuable sources of information in the future. Therefore, the data especially sensitive safety information should be protected in an appropriate manner. Information provided by a person in the framework of a safety investigation should not be used against that person, in full respect of constitutional principles, national and international law. Each "involved person" who knows of the accident or serious incident, promptly notify the competent Authority Investigation of the State of the event. "Involved person" means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft involved in an accident or serious incident, or any person involved in the maintenance, design, manufacture of that aircraft or in the training of its crews, as well as any person involved in the air traffic control, providing flight information or providing airport services, which provided services for the aircraft, the staff of the national civil aviation authority, or staff of EASA (European Aviation Safety Agency). The protection level of the organization (employer): employees who report an event or replace the applications are events collected in the occurrence reporting systems can not bear any prejudice by their employer because of information provided by the applicant. The protection does not cover (exclusions): infringement with willful misconduct (direct intent, recklessness infringement); infringement committed by a clear and serious disregard of the obvious risks, and serious professional negligence unquestionably duty of care required under the circumstances, causing possible to predict damage to persons or property or that damages seriously compromising the level of aviation safety. All employees of the aviation sector, regardless of their function, have a safety-related duties and therefore are crucial for the security of the entire civil aviation system. The safety of this system requires that as many events that have or may have an impact on security in aviation, it was reported voluntarily and without delay, because it is necessary to conduct analyzes and to increase the level of safety. "Just culture" is the basic premise of effective functioning of the reporting of events required for all aviation organizations in order to maintain

and raise the safety level. Safety management is based on the data, and therefore it is necessary to introduce appropriate procedures, which allow for obtaining information not only about the events that have already occurred, but also about any other events that could potentially cause hazardous conditions. All the procedures and rules of operation relating to the policy of "just culture" should be constructed so that they not only comply with the provisions of applicable law, but also rational and understandable for all stakeholders and posed a certain comfort and confidentiality of persons reporting events affecting safety airline. Changes in the existing legal system should be established in co-operation of all concerned institutions: Law Enforcement, including the Courts and Public Prosecution, Insurers Aviation, Aircraft Accident Investigation Commission and other entities. Is it possible to reconcile the interests of the so-called culture of aviation safety- "just culture" with the requirements of the above mentioned institutions and Traders involved with the implementation of air transport and exploring the effects of aerial surveys? The answers to this and similar questions will be widely presented in this article.

KEYWORDS: Aviation accident, Conflict of interests, Just culture, Accident investigation, Safety.

Introduction

Although air transportation is widely recognised as the safest mode of transport, the aviation community, including air accident investigators, continues to work relentlessly to make our skies even safer. Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation (Tenth Edition July 2010) (hereafter referred to as "Annex 13") specifies that the objective of the investigation of an accident or incident is for the prevention of recurrence and not for the purpose of apportioning blame or liability. The identification of causal factors to prevent recurrence is best accomplished through a properly conducted investigation. To meet these international obligations and to enable a proper investigation of accidents or incidents to be conducted, the government authority needs to put in place an appropriate establishment.

With very low accident rates in recent decades, air transportation is widely recognised as the safest mode of transport. The aviation community, including airlines, aircraft manufacturers, maintenance organisations, air navigation service providers, airport operators, and the safety regulators have been working closely to make our skies safer. Amongst all the stakeholders involved in the aviation industry, there is a particular group of aviation professional who are seldom mentioned, yet they contribute significantly to improving aviation safety. They are the air accident investigators – the people whose job is to determine the causes and circumstances of air accidents and incidents so that similar accidents can be prevented. One accident is one too many; and whenever it happens, it is bound to hit the news headlines across the globe almost instantaneously. The idealistic aspiration of zero accident, albeit statistically unachievable, keeps everyone in the aviation profession focused on building an increasingly safe aviation system.

In the international civil aviation regime, Article 26 of the Convention on International Civil Aviation (Ninth Edition 2006) stipulates that it is incumbent upon the State in which an aircraft accident occurs to institute an inquiry into the circumstances of the accident. Annex 13 further specifies that the objective of the investigation of an accident or incident is for the prevention of recurrence and not for the purpose of apportioning blame or liability. The identification of

causal factors to prevent recurrence is best accomplished through a properly conducted investigation.

To meet all these international obligations and to enable a proper investigation of accidents or incidents to be conducted, an appropriate establishment needs to be put in place by the Contracting States. With continuous air traffic growth globally, such an air accident investigation establishment is essential and instrumental to support the growth and development of a safe and sustainable air transport system. It should comprise, inter alia, the following key elements:

1. Independence in its authority to investigate

Independence in its authority to investigate is of utmost importance. The organisation responsible for conducting air accident investigations must be strictly objective and totally impartial, and must also be perceived to be so. It should thus be established in such a way so as to be immune from political interference or pressure.

Some States, particularly those with a large volume of air traffic and a wide range of aviation activities, have achieved this important objective by establishing their air accident investigation authority as a separate statutory body independent of the civil aviation regulatory authority (CAA).

In many other States with relatively small scale of aviation activities, it may not be practical or economically viable to adopt such an arrangement. To achieve a certain level of independence in accident investigation, these States may set up an arrangement whereby, in the event of an accident or serious incident, the State would mobilise a normally dormant accident investigation team comprising qualified investigators, or appoint a separate commission, to conduct the investigation and report independently to the appropriate authorities.

Because of the dormant characteristics of such a setup, few, if any, of the team or commission members would be fully employed as accident investigators. Some members may be seconded from the state regulatory agencies on a need basis. In such circumstances, clear delineation of responsibilities and duty specifications must be included in the appropriate legislation emphasising the importance of independence, impartiality and objectivity of an investigation. In the course of an investigation, clear policies should also be established to ensure at least the following: No conflict of interest exists between members of the investigation team and parties under investigation. Members of the investigation team shall adhere to the objective of accident investigation in defiance of political and commercial considerations. The investigation team is to report directly to the head of the investigation organisation who should report directly to the government/administration, independent of the CAA. The findings and recommendations of an investigation team shall not be influenced or tampered with by any other party not involved in the investigation. Although the above arrangement may not be ideal, there are many successful examples worldwide which demonstrate that the independence of investigation has been maintained. It is most important for States, administrators and all those who are involved in air accidents investigation to understand the objective of maintaining independence in investigation, adopt the arrangements that best suit their needs and

circumstances, and implement it effectively through a sound and auditable mechanism.

2. Sound legal and regulatory framework

The second key element for the establishment of a highly functional air accident investigation setup is the availability of a sound legal and regulatory framework in support of its mission, and to provide accident investigators with the required legal authority for the conduct of safety investigation in accordance with the provisions of Annex 13.

Appropriate legislation that defines the scope of work and responsibilities of the accidents investigation establishment and those of accident investigators must be put in place. In this connection, accident investigators should be aware that air accidents may not only be subjected to technical safety investigation, but also to other judicial, statutory, administration or regulatory inquiry. Clear provisions and procedures should thus be formulated to keep the technical safety investigation separate from other proceedings.

The legislation and regulations should also clearly specify that the sole objective of the technical investigation is accident prevention and it is not to apportion blame or liability.

The legislation must also protect certain documents and information obtained during the investigation from public disclosure in accordance with Annex 13. This is particularly important as information contained in some records may include information given voluntarily by persons interviewed. Inappropriate exposure of information obtained in the course of an investigation for purposes other than the prevention of accidents would inhibit disclosure of information from witnesses in future. It would impede the work of investigators and negatively impact the thoroughness and accuracy of future investigations, at the expense of promoting safety.

3. Qualified investigators

The next key element is the people actually engaged in conducting accident investigations. Even in today's highly modernised and technology-driven society, the significant involvement and contribution of human efforts in accident investigation is indispensable.

Accident investigation is a highly specialised and time-critical task involving expertise in a wide range of aviation and non-aviation disciplines. The quality and outcome of an investigation are heavily dependent on the competence and capabilities of the investigation team. As such, accident investigation should only be undertaken by people with the right calibre and experience, and are specially trained.

Accident investigators should ideally have a professional background in aviation, such as pilot, aeronautical engineer or aircraft maintenance engineer. The possession of expert knowledge, skills and a thorough understanding of the aviation operating environment is of paramount importance to an accident investigator. Other aviation personnel who possess experience in aviation management and operations, air traffic control, meteorology and human factors could also contribute positively to accident investigation.

In addition to technical expertise, an accident investigator should also possess certain personal attributes, including integrity, impartiality, and perseverance in pursuing evidence collection, analysis, research and communication skills. An accident investigator must also be logical and methodical in thinking. He or she needs to be tactful, attentive to details and empathetic, especially in dealing with those who survived from the trauma of an air accident.

Upon recruiting the right people, the next important step would be the provision of a structured induction training programme. This is essential to develop investigators' ability, competence and experience for investigation tasks of various complexity. Novice investigators should be guided by experienced mentors until they are fully competent to work independently under the most taxing situation. The training programme should include rules and regulations, Annex 13 provisions, local legislation, interview and investigation techniques, latest investigation technologies, investigation procedures, on-the-job, recurrent and specialised training.

4. Sound management system

To be prepared in the event of accident or serious incident, a response plan must be put in place for the activation of the investigation processes in the most expeditious manner. The availability of a sound management and support system is thus essential to ensure operational readiness for the timely activation of the accident investigation process, especially in the following areas: Regular review on safety regulations and investigation policies; Quick response plan; Safety data and information management; and Public relations management and support.

With the continuous growth of the aviation industry and the rapidly changing technologies and safety requirements, there is a need for every aviation organisation to constantly review and update their organisational policies and operations to keep pace with the latest developments.

Quick response actions can only be achieved through adequate planning, coordination and drills before an accident or incident actually occurs. The setting up of quick response 'Go- teams' will enable the accident investigation establishment to expeditiously respond to the accident or incident for the collection of evidence, especially volatile evidence, as well as the timely coordination of the investigation process.

It is also pertinent that a Safety Data and Information Management System be established for the preservation of accident information and evidence and, whenever necessary, sharing of safety information within the organisation and with external parties during and after the investigation. Safety promotion constitutes an important component of safety management and the State Safety Programme (SSP). It is essential that safety information and accident prevention measures be promulgated widely across all spectrums of the aviation industry to achieve overall safety improvement.

Accidents or incidents often generate a high degree of interest from the public and the media. A clear public relations policy and procedure for the release of accident investigation information would be most helpful in managing public sentiment and undesirable speculations on the causes of the accident. Regular meetings with the media provide timely update on facts to the public

without prejudice to the investigation process. Senior investigators should be given training on media management and opportunities for public speaking.

5. Effective coordination with other stakeholders

The circumstances surrounding each air accident or incident are different. To prepare for the eventuality of an air accident or incident, it is important that the accident investigation establishment set out a pre-coordinated working arrangement with other local authorities to facilitate smooth coordination and initiation of the respective emergency response in support of the investigation team.

To achieve this, the accident investigation organisation may establish formal working or cooperative arrangements with other government agencies involved in disaster response, particularly the police department, fire services department, search and rescue units, medical services and the coroner's office. Such cooperative arrangements will foster better understanding amongst all stakeholders of the need of the investigators in the preservation of evidence.

In addition, the air accident investigation organisation may also have to seek assistance from other organisations to provide facilities, equipment and specialised services, additional manpower, e.g. heavy salvage and lifting equipment, helicopters, metal detectors, divers and surveyors during the investigation. It is thus important that arrangements be reviewed and expertise be identified in advance to ensure that resources are readily available when needed.

6. International and regional collaboration

The International Civil Aviation Organization (ICAO) and all of its Contracting States share a common goal of achieving safety, security, efficiency and sustainability in civil aviation. Close regional and international collaboration serves to obliterate the confines of the physical boundaries of States, and facilitates working towards achieving common standards and objectives of accident investigation amongst Contracting States.

On accident investigation matters, international and regional collaboration may include the delegation of investigation responsibilities, engagement in mutual assistance and cooperation, sharing of resources, specialised facilities, equipment and expertise in investigation. On accident investigators' training, areas of collaboration may include the provision of investigators' recurrent training, job attachment programmes, joint organisation of training events, etc., to facilitate and promote knowledge sharing as well as to broaden the exposure and enhance the competency of investigators.

Through strengthened and closer cooperation between States and regional investigation authorities, the capability of air accident investigation organisations can be mutually enhanced to achieve a higher quality of investigation, thereby contributing to the good cause of aviation safety.

6. Just Culture in Aviation

Investigation into the causes of aviation accidents and incidents is of key importance for finding solutions that improve the safety of aviation and provide

assurance to passengers for an uneventful flight. Nobody should be immune from the law. The use of these findings in determining whether criminally reproachable behaviour is involved forms part of the administration of justice; a function which is an integral part of any society that respects the rule of law. The issues related to this apparent conflict between these two worlds and approaches towards reconciling or at least balancing these activities form the basis for this paper. It introduces the notion of Just Culture, experiences with its application in Europe and the prospects and conditions for a more global application. The role and responsibilities of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in this context are addressed, in particular as the possible facilitator for introducing Just Culture-based solutions in the different ICAO regions.

Accidents and Incidents happen. They form part of our daily lives and we accept their occurrence, even in air traffic management (ATM) and air transport, and we hope and expect that we can avoid by far most of them by our actions, professionalism and abiding by established rules and practices.

Ever since the investigation of aviation accidents was undertaken in a systematic manner with the specific aim of using the findings of each accident investigation for the prevention of other accidents, the problem of the use of these findings for purposes other than accident prevention has manifested.

Improving aviation safety depends to a large extent on the feedback of knowledge generated by a system of accident/incident data collection and analysis. Such a system serves the industry, as well as its regulators, by allowing it to adapt and improve on equipment and procedures. A high-quality output of the system very much depends on the existence of systematic record traceability and active participation and reporting from all the aviation stakeholders involved in safety areas. In the US and Europe, for example, well-developed accident prevention processes are in place, including mandatory and voluntary incident reporting systems and independent accident investigation.

From relatively early days, the ICAO which is responsible for setting international rules and recommendations for improving safety, has been confronted by the need to protect aviation safety interests from those parties that want access to investigation results and other safety data with the goal of what ICAO calls apportioning blame or liability. Therefore, ICAO rules, in the interest of an uncompromised safety investigation process, are often seen as advocating a protection against the interests of what is often referred to as “the administration of justice.”

In a safety-critical domain such as aviation, the legal consequences of (contributory) actions or behaviour that could result in serious personal harm, death or other damages are plentiful and very significant, both in the private law and, increasingly, in the criminal law domain. Criminal law forms an essential part for a sovereign State in the exercise of its responsibility for enforcing specific domain-related norms as well as for the prevention and sanctioning of unacceptable behaviour.

7. Safety versus judicial

The administration of justice, in particular in the criminal law domain, constitutes one of the pillars of State sovereign functions; they are usually firmly imbedded at the constitutional level. Both the Convention on International Civil

Aviation (hereafter referred to as the Chicago Convention) and the Eurocontrol Convention explicitly confirm the complete and exclusive sovereignty of a State over its territorial airspace. That certainly includes the administration of justice. States are of course free to choose to delegate or pool certain sovereign functions, as is the case with the European Union membership, but criminal jurisdiction, with only a few exceptions, generally remains firmly imbedded at the State level.

There is a growing concern in recent years on the part of aviation professionals and aviation industry about the interpretation of flight safety and aviation accidents by the general public as well as the criminal judiciary. These concerns are associated with what is seen as the increasing emphasis on legal issues in aviation safety occurrences. This has led to growing fear of litigation and the threat of criminal sanctions against individuals and organisations that are seen as partly or fully responsible for an accident or incident in which they were involved.

We need to understand the complicated relationship between the administration of justice and the safety investigation. As in a classical drama, two antagonists are involved: one with the aim of preserving justice by investigating and prosecuting possible perpetrators and the other with the aim of enhancing aviation safety through independent investigation and reporting.

The issue of criminalisation of aviation accidents or incidents illustrates the delicate relationship between the propagation of aviation safety and the administration of justice in the aviation domain. These are two distinct worlds that seldom meet. One is by nature international, dynamic and very sensitive to safety; the other is by nature national, resistant to progressive change and very sensitive to the rule of law. It is no wonder that their interaction, or perhaps the lack of it, generates difficult and often passionate discussions.

Accidents and serious incidents very often occur as the result of a series of events that in an eerie and inevitable way lead to disastrous results. When mistakes are involved they can often be labelled as “honest” mistakes that would not qualify as criminal behaviour. Controllers and pilots are professionals who are ready to realise that nobody can claim criminal immunity in any civilised country. But it is equally true that a small, but highly visible, number of cases raise questions on the relevance and motives of some criminal prosecution and court cases.

And here lies the root of the issue: Who will determine whether a mistake was made by a qualified professional acting in a responsible manner or whether this was a clear case of gross negligence, wilful misconduct or criminal intent, to use just a few of many legal terms for criminally reproachable behaviour? That person cannot be a chief pilot or a control room supervisor; such a call can only be made by a professional in the judiciary, a prosecutor and ultimately a court of law.

The key is what happens next: A qualified criminal investigator or prosecutor must assess whether, under the applicable criminal law, the actions leading to the accident/incident warrant further steps such as investigations and indictment. A number of high profile accidents and serious incidents did result in criminal investigations and proceedings and have raised strong concerns from the air traffic control and air transport community about the criminalisation of aviation. That is not all; events have shown that further complications could

arise as a result of public and media pressures that generally accompany any crash or serious incident with the associated “search” for a guilty party.

The discussion on criminalisation of aviation incidents and accidents shows concerns on the perceived intrusion by the judiciary in the all-important effort in enhancing safety in aviation. It also shows a tendency to use “criminalisation” as the epitome of misdirected and unwarranted activities by the authorities and to argue that the safety domain should therefore be protected from any action by the prosecution.

The problem is that invoking real or alleged criminalisation of aviation incidents or accidents as a justification for fully protective legislative action does not really work. All the regional and global rules and standards related to the protection of safety data and investigative processes in aviation create an exception for the actions of a sovereign State in the exercise of the administration of justice. What is needed now is the establishment of equilibrium between two equally relevant goals: aviation safety and the administration of justice.

8. Dialogue between the national authorities

Rather than trying to shut up the judiciary, focus has now shifted towards initiating a dialogue between the national authorities concerned. A better understanding of the consequences of a judicial inquiry must be the starting point. In most States, national criminal legislation provides prosecutors with a level of discretion as to how to apply those laws; a clearer appreciation of the associated safety consequences may actually influence the application of those laws.

This is where the Just Culture initiative, as developed for aviation by Eurocontrol, enters the equation. Attempting to describe, let alone define, Just Culture is not simple, to put it mildly. The results may vary from one person, culture, legal system to another. The following description of Just Culture in the aviation domain has been accepted in Europe:

“A Culture where front line operators are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but where gross negligence, wilful violations and destructive acts are not tolerated.”

This description introduces the notion of gross negligence and wilful violations for qualifying criminally relevant behaviours that are not in accordance with internationally agreed definitions. And although the criteria to establish gross negligence or related legal concepts in common or civil law may be similar in most countries, their interpretation and application with respect to individual cases will ultimately lie in the hands of prosecutors and ultimately of a criminal court.

When the legal consequences of Just Culture were first discussed, the initial reaction was that most European States would need to significantly amend their laws in order to implement Just Culture in a non-punitive environment. Calls were made for changes to criminal laws and to regulate and fully protect access to information. The general feeling was that a Just Culture could not be implemented without these.

Subsequently, when the discussions became more mature, it dawned upon the participants that amending laws and principles that constitute the basis of

sovereign judicial systems was, in most cases, not a realistic option. And equally important, it was not deemed essential. The issue was not necessarily the need for more legislative actions but rather the way in which those existing laws and regulations were implemented and enforced by the national judicial authorities.

Provisions which could result in a legal environment supporting a Just Culture, while taking a realistic view to the need to respect some fundamentals with regards to the administration of criminal justice, already exist. A number of relevant instruments dealing with accident investigation and incident reporting, supported in some cases by guidance material, are in place.

9. Global and regional progres

Just Culture has been on the agenda for many years and it has become apparent that a key part of its successful implementation relies on a number of realistic deliverables that would stimulate further understanding and active and open coordination between the safety and judicial authorities.

In ICAO, the discussions and findings of the 36th Assembly, the Accident Investigation and Prevention Divisional meeting in 2008 and the recommendations of the ICAO High Level Safety Conference in March 2010 resulted in resolutions A37-2 and A37-3 of the 37th General Assembly on the sharing of safety information and the protection of safety data. Both resolutions, using the description of the Just Culture initiative, instructed the Council to strike a balance between the need for the protection of safety information and the need for the proper administration of justice. The Assembly furthermore noted the need to take into account the necessary interaction between safety and judicial authorities in the context of an open reporting culture. The ICAO Safety Information Protection Task Force (SIPTF) was, among other reasons, created as a result of these conclusions which to a great extent have inspired its findings and recommendations.

In Europe, the European Union (EU) has not only formally enacted Just Culture as part of EU law with the introduction of Performance Regulation (EU) No 691/2010, but it has also recently introduced elements of it in Regulation (EU) No 996/2010, governing air accident and incident investigation that also addresses the need to achieve a balance between the objectives of the judiciary to determine whether criminality was involved, and the need for the aviation industry to be able to run a real-time self-diagnostic system without unnecessary interference from Justice.

EU Regulation 996/2010 stipulates that its purpose is dual: to regulate both “the investigation and prevention of accidents and incidents”. It says: «An accident raises a number of different public interests such as the prevention of future accidents and the proper administration of justice. Those interests go beyond the individual interests of the parties involved and beyond the specific event. The right balance among all interests is necessary to guarantee the overall public interest».

Although it may sound a little negative, the strength of the Just Culture Concept (or by any other name as long as it addresses the same processes) is the understanding that there is realistically no other way forward. Formal legislation fully protecting pilots or controllers or side-lining criminal prosecution is a dead-end street as demonstrated by all the existing national, regional and

international legislation. Providing a reasonable expectation to, for example to a controller or a pilot, that the chances that he or she would ever be invited to be part of a preliminary criminal investigation, let alone prosecution, are very minimal, would provide a sound basis for continued incident reporting and even measured and balanced accident investigations.

Just Culture represents the fundamental recognition that both the aviation safety drive and the administration of justice would benefit from a carefully established equilibrium, moving away from criminalisation fears. It is based on the understanding that controllers and pilots can blunder and that the line between an “honest mistake” and intentional or reckless behaviour can only be drawn by a judiciary professional.

That is easier said than done, of course. But the time has come to seriously question the added value of endless and generally unsuccessful efforts at the international level to “protect” controllers and pilots against judiciary actions by creating standards, regulations and laws that are supposed to shield them against interference by justice. This is perhaps a good time to point out that this paper primarily focuses on the introduction and benefits of Just Culture at the State and International level and on the interaction between safety experts and the judiciary. At the (national) corporate level, in the interaction between management and staff of, for example airlines and air traffic service providers, Just Culture of course plays an equally important role in the acts of pilots and controllers and the application of company rules, contract and labour law.

A lot of progress has already been made in this domain through safety management and related practices and the new ICAO Annex 19 will certainly also play an important role in this area. It is important to note that these developments will also require the recognition and perhaps harmonisation of corporate Just Culture with the criminal law requirements and policies at the State level.

10. Conclusion

The time has come to focus on the pursuance of the practical goals identified by the Just Culture activities. The first steps toward the proliferation of the model aviation prosecution policy concept have started and the first prosecutor expert courses have been held. The relevance of offering assistance and education to prosecutors and judges together with the introduction of and implementation of the model for an aviation prosecution policy in Europe and beyond is obvious. After the historic support by the full EUROCONTROL 39 State membership and the EU for these deliverables, the next step will be to submit them for global consideration at ICAO.

At the 37th General Assembly, resolutions A37-2 and A37-3 on the sharing of safety information and the protection of safety data added the instruction to the ICAO Council to strike a balance between the need for the protection of safety information and the need for the proper administration of justice; the Assembly furthermore noted the need to take into account the necessary interaction between safety and judicial authorities in the context of an open reporting culture.

As mentioned earlier, The ICAO SIPTF was tasked with analysing present ICAO rules and Standards and Recommended Practices (SARPs), National Legislation and considering enhanced communication and interaction

mechanisms to improve the efficiency and credibility of data protection and occurrence reporting and the relations between safety activities and the national judiciary.

It may be expected that the SIPTF, which held its last meeting in January 2013, will come forward with realistic proposals for the enhancement of safety data protection that recognise and reconcile the existing national and international legislation and regulatory processes and their limitations. In addition to SIPTF recommendations regarding changes in positive law or ICAO SARPs, considerable progress could be made in advancing safety information protection with deliverables in the domains of training, support, education, and communication through innovative implementation tools and tactics, to balance the adequate protection of safety data with the proper administration of justice.

There is general recognition of the need to establish communication and training initiatives and advance arrangements between the aviation safety sector, regulators, law enforcement and the judiciary to avoid unnecessary interference and to build mutual trust and understanding. Furthermore, making high-level aviation expertise available to law enforcement and judiciary would facilitate the exercise of their appropriate investigative and judicial processes.

A number of States and groups of States in different ICAO regions are already organising training and communication between safety and judicial authorities addressing implementation tools and deliverables that would lead to a stable and successful basis for enhanced safety data protection and a balanced interaction between safety and the administration of justice. It is important to note that these recommendations address processes and activities that are expected to continue well beyond the active life of the SIPTF. Training, support, cooperation, communication and advanced arrangements form decisive conditions for an efficient and realistic safety data protection.

The time has come for ICAO to further build on the Just Culture principles and become the facilitator at the regional level to educate and encourage States to establish (joint) permanent frameworks to ensure a constructive and on-going dialogue with the judiciary, to inform them on the possibilities to establish a national aviation prosecution policy and to provide them at their request, with dedicated and impartial aviation expertise in the exercise of their functions.

ICAO should also establish and regularly update a repository of training and education activities related to the protection of safety data, the interaction with the judiciary and existing or new best practices and policies. It should provide coordination and support, as well as organise progress reporting and information on a regular basis to all Contracting States.

Just Culture is not the “magic wand” against injustice and misuse of judiciary processes. It has been introduced to protect as much as possible the mundane but ever so important ongoing processes of incident or occurrence reporting: literally thousands of daily events that feed into the well-established system of using the reports for the improvement of safety and the prevention of incidents and accidents. It represents an ongoing daily routine, certainly not as spectacular and awesome as the aftermath of an accident, but absolutely vital for the continued effort to improve safety by learning from mistakes and other relevant occurrences.

Just Culture requires understanding and appreciation of the different processes and commitments by both safety people and the judiciary. And let

there be no mistake: Just culture also implies that misuse of criminal processes or ignorance from the part of the judiciary is equally unacceptable! There is still a long way to go, both in Europe as well as at ICAO, but most of the signs are outright encouraging, as witnessed by the deliverables of the Just Culture Task Force and those expected from the SIPTF and reactions from third parties.

Finally, as good concepts often are in essence simple ones, I would submit that the summary of Just Culture, of reconciling safety and justice interests, can be reflected as in well known song: it takes two to tango!

REFERENCES

1. Commission regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services; OJ L 201, 03.08.2010.
2. International Civil Aviation Organization. (2006). Convention on International Civil Aviation. (Ninth Edition). Canada. International Civil Aviation Organization.
3. International Civil Aviation Organization. (2010). Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation. (Tenth Edition July 2010). Canada. International Civil Aviation Organization.
4. Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC, OJ L 295, 12.11.2010.
5. Resolutions adopted by the 37th Session of the ICAO General Assembly held in September/October 2010, see: http://legacy.icao.int/icao/en/assembl/A37/ Docs/a37_res_prov_en.pdf [*Recibido el 25 de noviembre de 2017*].

DÉCLARATION DU ROI, POUR LA POLICE DES NOIRS, DONNÉE À VERSAILLES LE 9 AOÛT 1777. SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO DE ESCLAVOS EN LAS COLONIAS Y EN LA METROPOLI Y SUS DERECHOS

Manuel J. PELÁEZ
Miriam SEGHIRI

ABSTRACT: Normativa del rey de Francia Luis XVI sobre el tráfico negrero y sus derechos. Documento localizable en los Registros del Consejo Soberano del Rosellón dentro de los Archivos departamentales de los Pirineos Orientales en el Rosellón, Serie 3-B-2, nº 13. Derechos de los esclavos de color trasladados a las colonias francesas. Resalta la facilidad con que se está llevando a cabo el tráfico de esclavos a los territorios americanos y la multiplicación extraordinaria de la población de color en las colonias francesas. Esta disposición es complementaria de muchas otras anteriores como son los casos del Código negro de marzo de 1685, el edicto de Luis XIV rey de Francia y de Navarra, sobre los esclavos de las islas de América, y el Código negro de diciembre de 1723, publicado por Luis XV, referente a los esclavos de las islas de Francia y de Borbón, las denominadas posteriormente Isla de Mauricio y de La Réunion. A pesar de que, como consecuencia de la Revolución Francesa, la Convención Nacional por decreto de 4 de febrero de 1794 declaró «abolida la esclavitud de los negros en todas las colonias, y consecuentemente decretó que todos los hombres, sin distinción de colores, domiciliados en las colonias, son ciudadanos franceses, y disfrutarán de todos los derechos asegurados por la Constitución», Napoleón Bonaparte restableció la esclavitud en las colonias el 20 de mayo de 1802 por las presiones de los comerciantes franceses vinculados a la trata de negros. El documento que se publica vio la luz en la imprenta de Joseph-François Reynier, Impresor del Rey y del Consejo Soberano del Rosellón, Rue des Marchands.

PALABRAS CLAVE: Esclavitud, Tráfico negrero, Colonias americanas, Códigos negros de la monarquía borbónica francesa, Discriminación, Multas, Otras sanciones.

Louis, par la grace de Dieu, Roi de France et de Navarre ; à tous ceux qui ces présentes Lettres verront :

Salut. Par nos Lettres-Patentes du 3 Septembre dernier, nous avons ordonné qu'il seroit sursis au Jugement de toutes causes ou Procès concernant l'état des Noirs de l'un ou de l'autre Sexe, que les Habitans de nos Colonies ont amenés avec eux en France pour leur service. Nous sommes informés aujourd'hui, que le nombre des Noirs s'y est tellement multiplié par la facilité de la communication de l'Amérique avec la France, qu'on enleve journellement aux Colonies cette portion d'hommes la plus nécessaire pour la culture des terres, en même temps que leur séjour dans les Villes de notre Royaume, surtout dans la Capitale, y cause les plus grands désordres ; lorsqu'ils retournent dans les Colonies, ils y portent l'esprit d'indépendance et d'indocilité, et y deviennent plus nuisibles qu'utiles: Il nous a donc paru qu'il étoit de notre sagesse de déférer aux sollicitations des Habitans de nos Colonies, en défendant l'entrée de notre Royaume à tous les Noirs : Nous voulons bien cependant de pas priver ceux desdits Habitans que leurs affaires appellent en France, du secours d'un Domestique Noir pour les servir pendant la traversée, à la charge toutefois que les dits Domestiques ne pourront sortir du Port où ils auront été débarqués, que pour retourner dans la Colonie d'où ils autont été amenés ; nous pourvions aussi à l'état des Domestiques Noirs qui sont actuellement en France : Enfin nous concilierons par toutes ces dispositions le bien général de nos Colonies, l'intérêt particulier de leurs Habitans et la protection que nous devons à la conservation des mœurs et du bon ordre dans notre Royaume : A ces causes et autres à ce nous mouvant, de l'avis de notre Conseil et de notre certain science, pleine puissance et autorité Royale, nous avons par ces Présentes signées de notre main, dit, déclaré et ordonné ; disons, déclarons et ordonnons, voulons et nous plaît ce qui fuit :

Article premier

Faisons défenses expresses à tous nos Sujets de quelque qualité et condition qu'ils soient, même à tous Étrangers, d'amener dans notre Royaume, après la publication et enregistrement de notre présente Déclaration, aucun Noir, Mulâtre, ou autres gens de couleur de l'un et de l'autre Sexe, et de les y retenir après leur service ; le tout à peine de trois mille livres d'amende, même de plus grande peine s'il y échoit.

Article II

Défendons pareillement, sous les mêmes peines, à tous Noirs, Mulâtres, ou autres Gens de couleur de l'un ou de l'autre Sexe qui ne seroient point en service, d'entrer à l'avenir dans notre Royaume, sous quelque cause et prétexte que ce soit.

Article III

Les Noirs ou Mulâtres qui auroient été amenés en France, ou qui s'y seroient introduits depuis ladite publication, seront, à la Requête de nos Procureurs ès Sieges des Amirautés, arrêtés et reconduits dans le Port le plus proche, pour

être ensuite embarqués pour nos Colonies à nos frais, suivant les ordres particuliers que nous ferons expédier à cet effet.

Article IV

Permettons néanmoins à tout Habitant de nos Colonies qui voudra passer en France, d'embarquer avec lui un seul Noir ou Mulâtre de l'un ou de l'autre Sexe, pour le servir pendant la traversée, à la charge de le remettre, à son arrivée dans le Port, au Dépôt qui sera à ce destiné par nos ordres, et y demeurer jusqu'à ce qu'il puisse être embarqué : Enjoignons à nos Procureurs des Amirautés du Port où lesdits Noirs auroient été débarqués, de tenir la main à l'exécution de la présente disposition, et de les faire embarquer sur le premier Vaisseau qui fera voile du dit Port pour la Colonie, de laquelle ils auroient été amenés.

Article V

Les Habitans des dites Colonies qui voudront profiter de l'exception contenue en l'Article précédent, seront tenus, ainsi qu'il a toujours été d'usage dans nos Colonies, de consigner la somme de mille liv., argent de France, ès mains du Trésorier de la Colonie, qui s'en chargera en recette, et de se retirer ensuite pardevers le Gouverneur général ou Commandant dans la dit Colonie, pour en obtenir une permission qui entendra le nom de l'Habitant, celui du Domestique Noir ou Mulâtre qu'il voudra amener avec lui, son âge et son signalement. Dans laquelle permission la Quittance de consignation sera visée, à peine de nullité ; et seront lesdites permission et Quittance enregistrées au Greffe de l'Amirauté du Lieu du départ.

Article VI

Faisons très-expresses défenses à tous Officiers de nos Vaisseaux, de recevoir à bord aucun Noir ou Mulâtre, ou autres Gens de couleur, s'ils ne leur représentent ladite permission dûment enregistrée, ainsi que la Quittance de consignation, desquelles mention sera faite sur le Rôle d'embarquement.

Article VII

Défendons pareillement à tous Capitaines de Navire marchand, de recevoir à bord aucun Noir, Mulâtre, ou autres Gens de couleur, s'ils ne leur représentent la permission enregistrée, ensemble ladite Quittance de consignation, dont mention sera faite dans la Rôle d'embarquement ; le tout à peine de mille liv. d'amende pour chaque Noir ou Mulâtre, et d'être interdits pendant trois ans de toutes fonctions, même du doublé desdites condamnations en cas de récidive. Enjoignons à nos Procureurs ès Sieges des Aumirautés du Lieu du débarquement, de tenir la main à l'exécution de la présente disposition.

Article VIII

Les frais de garde desdits Noirs dans le dépôt, et de ceux de leur retour dans les Colonies, seront avancés par le Commis du Trésorier Général de la Marine, dans le Port ; lequel en sera remboursé sur la somme consignée, en execution de l'Article V ci-dessus, et le surplus ne pourra être rendu à l'Habitant, que sur le vu de l'Extrait du Rôle du Bâtiment sur lequel le Noir ou Mulâtre Domestique aura été embarqué pour repasser dans les Colonies, ou de son Extrait-mortuaire, s'il étoit décédé ; et ne sera ladite somme passée en dépense aux

Trésoriers généraux de notre Marine, que sur le vu desd. Extraits en bonne et dûe forme.

Article IX

Ceux de nos Sujets, ainsi que les Étrangers, qui auront des Noirs à leur service, lors de la publication et enregistrement de notre présente Déclaration, seront tenus dans un mois, à compter du jour de ladite publication et enregistrement, de se présenter pardevant les Officiers de l'Aumirauté dans le Ressort de laquelle ils sont domiciliés, et s'il n'y en a pas, pardevant le Juge Royal dudit Lieu, à l'effet d'y déclarer les noms et qualités des Noirs, Mulâtres, ou autres gens de couleur, de l'un et de l'autre sexe, qui demeurent chez eux, le temps de leur débarquement, et la Colonie de laquelle ils ont été exportés ; voulons que passé ledit délai, ils ne puissent retenir à leur service lesdits Noirs que de leur consentement.

Artículo X

Les Noirs, Mulâtres, ou autres Gens de couleur qui ne seroient pas en service au moment de ladite publication, seront tenus de faire aux Greffes des dites Amirautés ou Jurisdictions Royales, et dans le même délai, une pareille déclaration de leurs noms, surnom, âge, profession du lieu de leur naissance, et la date de leur arrivée en France.

Article XI

Les Déclarations prescrites par les deux Articles précédens, seront reçues sans aucun frais, et envoyées par nos Procureurs èsdits Sièges au Secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, pour, sur le compte qui nous en sera rendu, être par nous ordonné ce qu'il appartiendra.

Article XII

Et attendu que la permission aux habitans de nos Colonies, par l'Article IV de notre présente Déclaration, n'a pour objet que leur service personnel pendant la traversée, voulons que les dits Noirs, Mulâtres, ou autres Gens de couleur, demeurent pendant leur séjour en France et jusqu'à leur retour dans les Colonies, en l'état où ils étoient lors de leur départ d'icelles, sans que le dit état puisse être changé par leurs Maîtres ou autrement.

Article XIII

Les dispositions de notre présente Déclaration seront exécutées nonobstant tous Édits, Déclarations, Réglemens, ou autres à ce contraires, auxquels nous avons dérogeons expressément. Si donnons en mandament à nos amés et féaux Conseillers les Gens tenans notre Conseil Souverain à Perpignan, que ces présentes ils ayent à faire regîtrer, même en temps de Vacations, et le contenu en icelles, garder et observer selon sa forme et teneur, non obstant toutes choses à ce contraires ; car tel est notre plaisir : En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le neuvième jour du mois d'Août, l'an de grace mil sept cens soixante-dix-sept, de notre Règne le quatrième.

Signé, Louis. Et plus bas, Par le Roi. Signé, De Sartine.

La Cour, ouï ce requérant le Procureur général du Roi, ordonne que la Déclaration du Roi, concernant la Police des Noirs, donnée à Versailles le neuf

Août dernier, sera regîtrée en ses Regîtres, pour être executée et observée suivant sa forme et tener, imprimée, lûe, publiée et affichée dans toutes les Villes et Lieux accoutumés du Ressort, et Copie collationnée envoyée aux Jurisdictions Royales et au Siege de l'Amirauté, pour y être pareillement regîtrée et exécutée ; le tout à la diligence du Procureur général du Roi : Ordonne à ses Substituts d'en certifier la Cour au mois. Fait au Conseil le quinze Décembre mil sept cens soixante-dix-sept.

M. de Balanda, qui presidoit.

M. d'Esteve, Rapporteur. [*Recibido el 3 de enero de 2018*].

Europees Vervoerrecht, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. LI, n^o. 6 – 2016, pp. 585-715

ABSTRACT: The scholarly law journal –*European Transport Law*– was founded in Antwerp, Belgium in 1965 by Mr. Robert Wijffels (1926-2010), it marked the 51st volume in 2016. In the last edition of 2016 of *European Transport Law*, we can read the articles about European air passenger rights; the rules about the environment protection of aircraft (ICAO's COSIA¹); the six court decisions about: the goods were loaded in a good condition but arrived in a damaged condition, and the rules those can do the applications to the cases; the judgment about the breaking up of vessels; the cases of the Court Hamburg of the responsibility of after the end of the transport or the loss of the cargo; the decision about Maritime claim by Court of Cassation (Belgium); the judgement of the Court of Appeal (Antwerp) about the action for payment of freight charges and related costs regarding demurrage for transport orders between the United Kingdom and Belgium; and the case which can do the explication of the clauses about the International carriage by rail and the related articles.

KEYWORDS: European Transport Law, Environment protection of aircraft, Good condition, Damaged condition, Breaking up of vessels, Loss of the cargo, Maritime claim, Payment of freight charges, International carriage by rail.

European Transport Law publishes case notes on transport law decisions of the courts throughout Europe, with articles in English, Dutch, French, German, Italian and Spanish. The first journal was published in Antwerp, Belgium by the Belgian lawyer Robert Wijffels. About the purpose of these review, we can invoke which Danielle Brasseur said in *International and Comparative Law Quarterly*²:

«The purpose of this last volume of 2016 is to give information in matters concerning transport, in order to harmonise existing differences of opinion, and to attempt to provide answers to certain problems arising in that field.

Every issue contains and article on a definite aspect of transport, a survey of the recent court decisions in Western Europe (including the Common Market countries and the United Kingdom), and a bibliography. The articles are published in the author's original language and in English; the court decisions are published in their original text, and preceded by a summary in the five languages of review (English, French, German, Italian and Dutch)».

In the last journal which presented two articles with regards to the regulars of aircraft transmission and six court decisions about the goods transportation and the responsibilities during the procession. The two regulars of aircraft transport are the passenger rights –from a damage/compensation point of view to

analyze the air passengers' rights—, and the influences and shortcomings of ICAO's CORSIA in European Union. The six court decisions are—1. Court of Appeal (England and Wales), 10 November 2016, [2016] EWCA Civ 1103: Where goods were loaded in apparent good condition but arrived in a damaged condition cargo interests' claim would have a cause of action against the goods under the Hague Rules³. 2. District Court Hamburg (Landgericht Hamburg), 8 January 2015, 409 HKO 73/14: the breaking up of the vessel and its classification. 3. District Court Hamburg (Landgericht Hmburg), 19 April 2016, 411 HKO 99/14: the shipper is no longer entitled to have the receipt of the goods by the carrier evidenced by the issuance of a bill of lading after the end of the voyage or after the loss of the cargo. 4. Court of Cassation Belgium (Hof Van Cassatie Van België), 26 September 2016, N° C.16.0107.N. the dispute about the Maritime claim. 5. Court of Appeal Antwerp (Hof Van Beroep Te Antwerpen), 19 December 2016, 2014/AR/241: the conflict of the action for payment of freight charges and related costs regarding demurrage for transport orders between the United Kingdom and Belgium. 6. Court of Cassation France (Cour De Cassation De France), 29 November 2016, n° R 14-20.172: the case of appeal to make the explication about the subject of transportation by rail, the Regulation (CE) n° 44/2001 of 22 December 2000, the Article 2 of the agreement between the European Union and the Intergovernmental organization for International carriage by rail (OTIF)⁴, the Convention with regard to international railroad transport (COTIF)⁵ and its modification in 1999.

The first research of this journal is about the European air passenger rights – the investigation of Montreal's damage and Brussels's compensation—, by Renzo Van der Bruggen. In this text he addresses the problems of the air passengers' rights which are ambiguous and air carries' liability limits are vague from a damage/compensation point of view inside European Union limits.

There are two legal instruments which can protect the rights of air passengers when the flight is delayed—the Montreal Convention on international air carries liability, and the European Air Passenger Rights Regulation. As there are a lot of passengers are carried by air in the EU and all of the world, for example according to this paper in 2015 only in EU more than 900 million passengers were carried by air. In this paper, the writer try to explain and clarify the interconnection between these two instruments and solve the questions: if both legal instruments applicable, if the European Court of Justice, the passengers and the carriers can combine them, or choice about which of the two instruments, etc., with the cases examples:

1. International Air Transport Association (IATA) and European Low Fares Airline Association (ELFAA) v Department for Transport (C-344/04) EU:C:2006:10;

2. United Kingdom –The Sidhu case [1996] UKHL 5;

3. Sousa Rodríguez case: Sousa Rodríguez and others v Air France (C-83/10) EU:C:2011:652; 4.

The van der Lans case: van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (C-257/14) EU:C: 2015:618. Moreover, the types of damage mentioned in this work are the “identical damage” –damage that is almost identical for every passenger of the (excessively) delayed flight—, and the “individual damage” – damage that is inherent in the reason for travelling—.

The other text of aircraft regular concerning the ICAO's CORSIA, written by Ruwantissa Abeyratne –Former Senior Legal Officer, International Civil Aviation

Organization—. As the environmental problem, especially the air contamination is a global issue that needs to be addressed, in a Pacific Northwest National Laboratory study reports: *by 2020, human-caused warming will move the Earth's climate system into a regime in terms of multi-decadal rates of change that are unprecedented for at least the past 1,000 years*, increasingly countries and organizations attach more importance to it. In this article the author made the analysis from the point of the international organizations and the meetings the decisions to clarify if the ICAO's CORSIA is sufficient for the condition of the European Union. From 2012, the EU Emissions Trading System would be applicable to any airline and its flights that are destined to Europe from anywhere in the world and *vice versa*, detractors of EU Emissions Trading System claimed that this was extraterritorial application of European law. Therefore, the EU halted its 2012 application of aircraft emissions by international carriers coming into Europe, until ICAO could come up with a global market based measure. During the 39th Assembly of ICAO (27/092016–01/10/2016) to adopted by consensus a Resolution on a global market based measure to address and mitigate the effects of aircraft engine emissions on the environment –CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation–, but the member states of the EU caused to question whether the mechanism suggested in CORSIA adequately addressed global needs to face aircraft emissions. Thus, the European Commissions would be issuing its own proposals on the scope of the Aviation EU Emissions Trading System.

About the six court decisions on the transportation of goods which are published in this journal, the purpose is to use the practice cases as example to explain the common problem in recent years, for instance: the goods were loaded in good condition but arrived in a damaged condition; the deficiencies that led to the breaking up of the vessel; after the loss of the cargo, the shipper is no longer entitled to have the receipt of the goods by the carrier evidenced by the issuance of a bill of lading; the issue of the Maritime claim, which need to be stated in the order confirmation; the action for payment of freight charges and related costs regarding demurrage for transport orders; the regulars which can apply for the jurisdiction in civil and commercial matters in European Union on the international railroad transport.

According to the case of the Court of Appeal (England and Wales) about the goods in a damaged condition when arrived, the objective of claims are for condensation damage to nine consignments of washed Columbian green coffee beans from Benaventura in Columbia to various destinations in northern Germany, there were packages in the containers founded with some degree of damage. In the decision include the judgment about the consideration of the evidential issues raised in relation to the condition of the containers, the general industry practice and the carrier's defenses etc., the issues on the appeal, the related regulations and the temporal scope of The Hague Rules, the analysis of the discussion, the inherent vice during the transportation, the details of the sound system, the inevitabilities of damage. After the analysis of these particulars come to the conclusions: to allow the carrier's appeal in respect of the judge's rejection of the defences of inherent vice and inevitability of damage; but to dismiss the appeal in relation the judge's conclusion as to the temporal scope of the Hague Rules.

With regard to the case of breaking up of the vessel, the judgment of the Court Hamburg which give us an example that the claimant O.B.M.K. GmbH. demanded compensation for the defendant –the carrier by sea– of the goods which ordered from H.K., because of the breaking up of the vessel in Arabian Sea, and loss all the containers.

After the presentation of the facts and reasons, since the deficiencies which eventually led to the breaking up of the vessel could technically have been discovered by a classification society or yard only, it cannot be held against the vessel's command to have undertaken the voyage despite the measured values of the actual draught.

The other decision of the Court Hamburg concerned the loss of the cargo after the end of the transportation, according to the clarification of the regulation of London Limitation Convention and the facts of the case –the claimant I.I.E. GmbH made an order with incoterm FOB, the defendant subcontracted K. L. Co. Ltd. as the shipper, who had the responsibility of all the damages during the transport, but the shipper is no longer entitled to have the receipt of the goods by the carrier evidenced by the issuance of the bill of lading–. If the circumstances appear that the loss is due to the vice of cargo-unseaworthiness, the carrier will not be exonerated from liability save where he also proves that the vice of cargo-unseaworthiness was not discernible with the due care and diligence of a prudent carrier at the time of commencement of the ocean carriage.

About the case of maritime claim, there is a decision of the Court of Cassation of Belgium (Hof Van Cassatie Van België), the cassation appeal is against to the judgement of the Court of Appeal in Antwerp on 26 October 2015, because they contemplated that the Court of Appeal failed to declare that OW Bunker (Rotterdam) was not considered as a contracting party by the physical supplier, as this was not stated in the order confirmation, nor in the invoice. In this case they also explained that the ship may only be arrested to secure a maritime claim; in this way, the Maritime claim includes a claim arising out of supplies to a ship for her operation or maintenance. And finally, the Court of Cassation decided to reverse the judgement of the Court of Appeal.

In the judgement of the Court of Appeal of Antwerp (Hof Van Beroep Te Antwerpen), the Belgium company –TVD BVBA– claimed the unpaid invoices of the company ECC BV (European Customs Consult) for exportation from 24 January to 13 March of 2008 between United Kingdom and Belgium. In this case, it touched upon the judicial determination of the faults of the former manager and his employees who were criminally convicted because of their involvement in theft of goods, forgery and false use of name, which are civilly accountable to the company.

As a result, the Court of Appeal decided that the petition is groundless, and made the order of payment 1.500,00 EUR from TVB BVBA to ECC BV. According to this judgment, it means that the claiming freight and demurrage for these transports is manifestly without any legal interest.

The last court decision of this journal is from the Court of Cassation of France (Cour de Cassation de France) on 29 November of 2016, it aimed to the problem of the transportation by rail.

The companies ÖBB Infrastruktur (Austria) and Rail Cargo Austria AG appealed against the decision of the Court of Appeal Paris on 6 March of 2014,

and they invoked the grounds of the appeal annexed judgment for support the action.

During the process of this case, after the analysis the related rules about the rail transportation: The Regulation nº 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters overrules the provisions of the Convention with regards to international railroad transport of 9 May 1980, as amended by the Vilnius Protocol, the Court of Cassation (France) decided: Dismiss the principal and incidental appeals.

In summary, in the Vol. LI, No. 6 – 2016 of the scholar law journal of *European Transport Law*, we can read the texts and judicial cases with the explanation, analysis and clarification for the commonly and recently problem and questions about the transport law in Europe, such as: the aircraft passenger's right, the problem of the aircraft emissions, the disputes settlement about the goods transportation by sea, by rail, the payment of the compensation, the petition of the loss of goods, the responsibility during the process of the transportation about the damage goods, etc., all these cases, examples, judgments and its explanations, analysis are significance for us, for our study, research and for our work practice.

REFERENCES

1. ICAO's CORSIA: The International Civil Aviation Organization (ICAO), is a specialized agency, established by United Nations in 1944 to manage the administration and governance of the Convention on International Civil Aviation. It codifies the principles and techniques of international air navigation and fosters the planning and development of international air transport to ensure safe and orderly growth. Its headquarters are located in the Quartier International of Montreal, Quebec, Canada. CORSIA: The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation. On October 6th, 2016, the ICAO finalized an agreement among its 191 member nations to address the more than 1000 t of carbon dioxide emitted annually by international passenger and cargo flights. The agreement will use an offsetting scheme called OCSIA under which forestry and other carbon-reducing activities are directly funded, amounting to about 2% of annual revenues for the sector.

2. *International and Comparative Law Quarterly: European Transport Law*, Journal of Law and Economics. Edited by Wijffels Robert H. [Antwerp, Belgium: Robert H. Wijffels. 1966; Nos. 1 to 5. 871 pp. 1750 B. Fr.] Volume 16, Issue 1, January 1967, p. 264.

3. Hague Rules: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and Protocol of Signature, 1924. It is an international convention to impose minimum standards upon commercial carriers of goods by sea.

4. OTIF: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. The OTIF is an intergovernmental organization dedicated to international rail transport. It has been active since 1893 and is the oldest international organisation in the sector. It now has 50 member states, including one associate member. The organisation has its headquarters in Berne, Switzerland, and has legal personality under international law and in the national laws of its member states. The aim of the organisation is to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail.

5. COTIF: Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999. The entry into force in 1985 of the 1980 COTIF marked the birth of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. [Recibida el 10 de diciembre de 2017].

Xiaomei Han

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 66 Jahrgang, Heft 4 (Dezember), 2017, S. 605-792.

内容摘要：2017年第4期《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》¹共刊登回忆录一篇，航空法文章两篇，空间法文章两篇，会议报告一篇，航空航天立法及协议通知通告三篇，司法判决九篇，专业书刊评注两篇，其内容涉及：空间法专家 Isabella Diederiks-Verschoor 业绩回忆录，航空安全司法判例，客舱机组人员主要职责及相关法律问题处理，国际空间法会议上关于网络空间法的报告，规范外层空间军事活动的相应法规及条款，第二十一届柏林太空生存问题座谈会会议报告，涉及向宇宙空间发射物体、双边航空交通协议及欧洲航空安全机构协议等内容的立法通知和通告，欧洲法院及德国地区法院对例如飞行员劳动合同、机场地面服务、飞机延误及取消的索赔、机场安全及飞机噪音排放等纠纷的处理及判决，以及两篇关于航空航天法及国际研究组织相关内容专业书籍的评注。

关键词：ZLW，航空法，空间法，立法规则，会议报告，司法判决，专业书刊评注，客舱机组人员，网络空间法，外层空间军事活动，太空生存问题，航空交通协议，航空安全机构，飞行员合同，机场地面服务，飞机延误及取消，机场安全，飞机噪音排放，国际航空航天法研究所，国际民用航空组织

RESUMEN: El nº 4 de 2017 de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* cuenta con un artículo sobre la abuela de Derecho Aeronáutico, Isabella Diederiks-Verschoor, dos artículos de derecho aeronáutico, dos artículos que versan sobre el derecho de espacio, tres avisos sobre reglamentos o acuerdos internacionales, nueve sentencias y dos reseñas. Los principales contenidos de dichos textos son: Memoria y resumen sobre los exitosos trabajos de Isabela Diederiks-Verschoor, reglamentos sobre la seguridad en el derecho aeronáutico, el trabajo y la responsabilidad de la tripulación de cabina y las resoluciones sobre los problemas relacionados, el informe sobre Cyber Law en el encuentro internacional de derecho de espacio, legislación y regulación internacional del uso militar en el espacio, el informe sobre el tema de "Vivir en el Espacio" de la 21ª reunión de Berlín de la Fundación de Daimler y Benz, los avisos sobre los objetivos lanzados al espacio, el acuerdo bilateral de tráfico aeronáutico y el acuerdo sobre la seguridad aeronáutica de los organismos europeos, la jurisprudencia del Tribunal Europeo y de los tribunales locales de Alemania sobre los conflictos y sus resoluciones sobre el contrato del piloto, los servicios del aeropuerto, la cancelación y el retraso de aviones, pasajeros y sus penalizaciones correspondientes, la seguridad del aeropuerto y el ruido de los aparatos aéreos. También se publican dos reseñas de dos libros sobre el Derecho aeronáutico y del espacio, el Cyber Law y los institutos internacionales de las investigaciones profesionales de dicha materia.

PALABRAS CLAVE: ZLW, Derecho Aeronáutico, Derecho del Espacio, Normativas y Legislaciones, Informes de las Reuniones Profesionales, Sentencias, Reseñas de los Libros Profesionales, Tripulantes de Cabina, Cyber Law, Uso Militar en el Espacio, Problemas de Vivir en el Espacio, Acuerdo de Tráfico Aeronáutico, Organismo de Seguridad Aeronáutica, Contrato de Piloto, Servicio de Aeropuerto, Retraso y Cancelación de Avión de Pasajero, Seguridad de Aeropuerto, Ruido del Avión, ICAO.

《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》由德国科隆大学航空法与空间法研究所主办，于1929年由 Alex Meyer 教授(1879—1978)创刊(之后由 Karl-Heinz Böck-Stiegel 教授继任其职务)，该杂志具有近90年的历史。该刊现任主编为科隆大学航空法与空间法研究所所长 Stephan Hobe 教授，目前为季刊，为全球航空航天法领域重要国际性刊物之一，由英、法、德三种语言在七国发行，主要刊发航空法、航天法以及有关航空航天立法、会议报告、司法判决、专业书刊评注等方面的文章。《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》从创刊开始就得到了德国联邦交通和数位基础设施部²的资助，该部门重要的法律工作之一是收集和分析航

空航天法律法规领导的国际性资料，以保证 ZLW 材料由该领域专业大学或学院的专业人员编辑，文章具有必要的中立性和独立性。

本杂志 2017 年第四期共刊登专业文章二十篇，其中回忆录一篇，航空法文章两篇，空间法文章两篇，会议报告一篇，航空航天立法及协议通知通告三篇，司法判决九篇，专业书刊评注两篇，主要内容涉及：空间法专家业绩回忆录，航空安全司法判例，客舱机组人员主要职责及相关法律问题处理，国际空间法会议上关于网络空间法的报告，规范外层空间军事活动的相应法规及条款，第二十一届柏林太空生存问题座谈会会议报告，涉及向宇宙空间发射物体、双边交通协议及欧洲航空安全机构协议等内容的立法通知和通告，欧洲法院及德国地区法院对例如飞行员劳动合同、机场地面服务、飞机延误及取消的索赔、机场安全及飞机噪音排放等纠纷的处理及判决，以及两篇关于航空航天法及国际研究组织相关内容专业书籍的评注。

本期以 **Isabella H. Ph. Diederiks-Verschoor** 回忆录开篇。**Isabella Diederiks-Verschoor** 生于 1915 年 7 月 29 日，目前已 102 岁高龄，其长期任教于荷兰乌特勒支大学，并在世界很多国家的大学里做过演讲及讲座，她自 1973 年至 1990 年任国际空间法研究所主席，在本杂志上也多次发表过多篇学术性及专业性强的文章。本篇回忆录简要记载了其重要学术成绩及贡献，以此贺其百岁高龄生日。

在航空法方面，本期刊登了两篇专业文章：由 **Peter Wysk** 博士撰写的关于航空司法判例，主要内容包含航空安全条例，空中交通管制，关于 LAG³，地面情况处理，司法管辖权等判例进而说明在许多情况下司法机构的沟通也可适用于航空法案例。除 **Peter Wysk** 博士的文章外，另一篇航空法类文章为 **Ruwantissa Abeyratne** 撰写的关于航空运输中的重要组成部分——客舱机组人员的相关职责及法律问题。2017 年国际民用航空组织发布了关于机组人员规则，明确的规定了机组人员的相关职责，在一般情况及紧急情况下的工作程序及相应职能，法律问题的处理，以说明机组人员在确保飞机上乘客安全和执行飞行员及机长的任务，从而确保飞机安全运行方面发挥至关重要的作用；作为客舱机组人员，不仅要警惕安全问题，还要从最基本方面给乘客提供帮助。

在空间法方面，本期刊入了国际空间法研究所所长 **Stephan Hobe** 教授撰写的关于国际空间研究所对网络空间法相关问题进行研究的的文章。在 2017 年 9 月 25 日于澳大利亚阿德莱德召开的国际空间研究所会议上，**Hobe** 教授提交了关于网络空间法研究的报告，提出网络空间法技术架构，国际空间法研究所网络空间法研究工作组，互联网架构工作组，包括物理层、逻辑层、应用程序层等的网络架构，特定技术架构，网络及空间问题以及国际空间法研究所在此方面研究上需要着重解决的问题，包括：卫星操作及运行等的法律环境，太空社区及网络安全相关法律及政策，网络卫星对国家安全及国际安全环境的影响，卫星网络中的知识产权问题等等。另一篇空间法文章是由 **Ram S. Jakhu, Cassandra Steer** 和 **Kuan-Wei Chen** 联合撰写的空间问题冲突及立法。该文章概述了各国外层空间军事活动，国际相关法律规定及其历史背景和现状，对潜在问题、已出现以及可能出现的外层空间争议及冲突进行了分析，进而提出了解决外层空间冲突，特别是外层空间军事活动争议及冲突的法治途径及其紧迫性，拟定外层空间军事活动国际法律手册的设想、适用及内容 (**MILAMOS**, 2016 年 5 月启动 **McGill Manual** 项目)，同时也提出了通过制定和签署具有国际约束力的关于外层空间军事活动相关规则的协议，会在近期和中期解决冲突问题时起到重要作用。

关于会议报告，本期刊载了 2017 年 5 月 24 日在柏林由戴姆勒奔驰基金会组织召开的第二十一届关于太空生存问题座谈会的内容。在此次座谈会上，共有八位专业人士做了学术报告和专题演讲，主要内容涉及：**Hans-Joachim Blome** 的关于空间旅行的主题讲座；**Rupert Gerzer** 教授的关于未来航天医学问题，特别是载人航天飞行时宇航员的生理及心理问题研究；**Christa Baumstark-Khan** 教授的关于火星辐射对宇航员健康的影响的报告；**Reinhold Ewald** 教授的关于地球居民（宇航员）在宇宙空间站生活的主题演讲；**Christiane Henicke** 博士的关于火星独立生活模拟的报告；**Markus Czupalla** 教授的关于“什么能让我们在火星上生存”的专题报告；**Layne Carter** 的关于在宇宙空间发展生命支持系统，特别是饮用水处理等问题的研究报告；**Molly Anderson** 关于在月球或火星上生存可能的演讲。

在航空航天领域最新立法及规则方面，本期刊出了：2017 年 7 月 25 日，《关于向宇宙空间发射物体的公约》适用范围的通告；2017 年 8 月 18 日，《关于补充德国—新西兰空中交通协议的议定书》生效的通知；2017 年 9 月 18 日，《关于德意志联邦共和国政府和欧洲航空安全机构协议》生效的通知。

在司法案例分析方面，本期刊登了四篇欧洲法院司法判决案例，其中包括：德国 65 岁飞行员与汉莎航空公司关于劳动合同分歧的纠纷；**Malpensa Logistica Europa** 公司与 **Società Esercizi Aeroportuali** 公司之间就为意大利米兰马尔本萨机场提供地面服务招标程序的纠纷；乘客与布鲁塞尔航空公司之间就飞机延误索赔案例；**Ryanair** 航空公司客舱机组人员与航空公司合同纠纷法院管辖权等。除四篇欧洲法院司法判决案例外，本期还刊载了五篇德国地区法院判决案例：德国联邦法院对法兰克福地区法院于 2016 年 10 月 5 日做出的关于国际航班取消后赔偿纠纷的上诉判决；慕尼黑行政法院 2017 年 5 月 8 日关于慕尼黑机场地勤服务人员选聘程序的决定；黑森州法院 2017 年 9 月 7 日关于原告对 **Gieben** 行政法院于 2015 年 7 月 21 日做出的判决（该判决涉及飞行标准、机场障碍物清除等问题）的上诉判决；不莱梅行政法院 2017 年 7 月 27 日的关于机场安全保障相关事件的判决；埃森地区法院于 2017 年 8 月 18 日做出的关于飞机噪音排放争议的判决。

本期杂志除以上专业性文章、立法、司法判决外，还刊载了两篇对航空航天法类专业书籍的评注。一篇为 **Michael Gerhard** 博士发表的对由 **Stephan Hobe** 教授主编的《航空法，航天法，网络空间法：记航空航天法研究院 90 周年》，该书从三大版块，即航空法、航天法、网络空间法，通过多位专家学者的文章，介绍了过去 90 年来该三类法律版块的历史、现状及未来发展趋势，以及航空航天法研究所在相关法律方面的研究成果及贡献。另一篇为 **Mathieu Vaugeois** 对《国际航空法及 ICAO》一书的评注。该书由 **Michael Milde** 撰写，于 2016 年第三次出版，考虑到国际航空法领域的最新变化与发展，该第三版对部分内容进行了更新，在此评注中，作者对该书的更新内容进行了列举。

通过以上简要列举及评注 2017 年第四期《德国航空航天法杂志》的内容，可以看出，本期杂志重点内容侧重于航空、航天安全方面相关文章、法规、法条及案例的引用及列举，例如，引用的专业文章中详细说明了机组人员的相关职责，在一般情况及紧急情况下的工作程序及相应职能，法律问题的处理，用以说明机组人员在确保飞机上乘客安全和执行飞行员及机长的任务，进而确保飞机安全运行方面发挥的至关重要的作用；同时，作为机组人员，不仅要警惕安全问题，还要从最基本方面给乘客提供帮助；刊登了关于规范外层空间军事活动规则和制度的文章，提醒我们注意到空间军事安全的重要性；列举了关于机场安全、飞机噪

音等方面的案例。此外，在外层空间活动上，引用国际会议报告，重点对引发我们太空生存问题及规则的思考。这些都进一步说明了该杂志在帮助我们了解最近的航空航天类法学关注问题、敏感话题、学术研究倾向和侧重点等方面的重要作用，并对我们未来的学习和专业研究助力。

REFERENCES

1. 《德国航空法与空间法杂志 (ZLW)》由德国科隆大学航空法与空间法研究所主办，于 1929 年由 Alex Meyer 教授 (1879 年 12 月 15 日生于德国柏林，1978 年 8 月 21 日于瑞士苏黎世逝世。德国法学家，大学教授。他在航空法领域的贡献尤为突出，被誉为德国最重要的航空律师之一。) 创刊。目前为季刊，由英、法、德三种语言在七国发行，主要刊发航空法、空间法以及有关航空航天立法、会议报告、司法判决、专业书刊评注等文章。

2. 德国联邦交通和数位基础设施部：(Bundesministerium für Verkehr und Digital Infrastruktur) 是德国联邦行政机关之一，前身为 1998 年成立的联邦交通、建筑及住宅部，由 1949 年创建的联邦交通部与联邦区域规划、建筑及都市发展部合并而成。2005 年，该部名称改为联邦交通、建筑及都市事务部，2013 年起采用部名：联邦交通和数位基础设施部。

3. LAG: Liquids, aerosols and gels. [Recibida el 23 de diciembre de 2017].

Xiaomei Han

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, Universidad de Amsterdam, ISSN 0167-9988, 36 (2017), n° 1, pp. 1-114.

内容摘要：本文指对荷兰航海历史研究协会的《海事历史杂志》2017 年, 36 n° 1, 期内容进行简要总结及评述。该杂志创刊于 1961 年，在荷兰及世界范围内发行的期刊，刊登由荷兰语、英语、德语及法语撰写的涉及从中世纪到二十世纪的海事历史和航海历史等方面内容的主题文章及专业书籍评注等，如：荷兰东印度公司、荷兰西印度公司、皇家海军、海战、海运及远洋渔业等。本期杂志共刊登专业文章四篇，轶事两篇，专业资料数据一篇，书籍评注十五篇。其主要内容包括：十六世纪波罗地海地区商船运输，第五次威尼斯土耳其战争中荷兰商船 Keyser Octavianus 事件及 荷兰对外关系，十六、十七世纪英国海军和荷兰海军的情况及关系，荷兰皇家航运公司和印度空运公司二十世纪初在荷属东印度群岛的货运及客运活动及影响，麦德威事件，Abraham Bogaert 和荷兰东印度公司，荷兰航海史数据统计，以及关于太平洋地区历史资料分析，十七、十八世纪荷兰东印度公司在印度洋地区的贸易及影响，海军战略分析，十九世纪地中海木船制造业，1785 年荷兰船上奴隶起义，大荷兰和大哥伦比亚对比，DFDS 船舶管理运营分析和历史人物传记等内容的专业书籍概述及评论。

关键词：荷兰，海事历史，航海历史，商船运输，荷兰东印度公司，荷兰海军，英国海军，荷兰皇家航运公司 KPM，荷兰皇家印度航空公司 KNILM，麦德威事件，荷兰航海史数据，海军战略，地中海造船业，船上奴隶起义，大荷兰和大哥伦比亚，DFDS，人物传记。

RESUMEN: La revista *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, editada por Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, tuvo su apertura al mundo científico e intelectual en 1961. Se publican artículos escritos en holandés, inglés, alemán y francés sobre la historia marítima e historia náutica desde la Edad Media hasta el siglo XX, distribuyendo a todo el mundo, específicamente a los Países Bajos, sus principales contenidos que son, por ejemplo, en la presente entrega los siguientes: Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales, Armada Real de los Países Bajos, Guerras Marítimas, Transporte Marítimo y Pesca de Altura, etc. En el 36 (2017), n° 1 se recogen 4 artículos orientados, 2 anécdotas históricas, 1 artículo sobre los datos náuticos y 15 reseñas de libros con temas relacionados con la historia marítima y la historia náutica. Se dan detalles en dichos artículos sobre: el Transporte Marítimo de Mercancías en el Mar Báltico en el siglo XVI, el caso Keyser Octavianus y la relaciones exteriores del gobierno Holandés durante la Guerra de Candía, la situación y relación de la Fuerza Armada Británica y la Armada Real Holandesa durante los

siglos XVI y XVII, las labores de las compañías KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) y KNILM (Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij) en las Indias Orientales durante las primeras 3 décadas del siglo XX, el Ataque de Medway, Abriham Bogaert y la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, la estadística de los datos histórico náuticos de los Países Bajos. Son editadas también recensiones de libros sobre la Historia de Pacífico y su análisis, la labor comercial y la influencia de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales en los siglos XVII y XVIII, la estrategia y análisis de Fuerza Armada, la Industria Naviera de Madera del mar mediterráneo en el siglo XIX, la Insurrección de Esclavos en un Barco Armado en 1785, la comparación entre Groot-Nederland y Groot-Colombia, el análisis del Barco DFDS, bibliografía, etc.

PALABRAS CLAVE: Países Bajos, Historia Marítima, Historia Náutica, Transporte Marítimo, Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales, Armada Real Holandesa, Fuerza Armada Británica, KPM, KNILM, Ataque de Medway, Datos Históricos Náuticos Neerlandeses, Estrategia de Fuerza Armada, Industria Naviera de Mar Mediterránea, Insurrección de esclavos en el Barco Armado, Groot-Nederland y Groot-Colombia, DFDS, Biografías.

《海事历史杂志》由荷兰航海历史研究协会于 1961 年创刊，在荷兰及世界范围内发行的期刊，刊登由荷兰语、英语、德语及法语撰写的涉及从中世纪到二十世纪的海事历史和航海历史等方面的主题文章及专业书籍评注等内容，例如：荷兰东印度公司、荷兰西印度公司、皇家海军、海战、海运及远洋渔业等。本期杂志共刊登专业文章四篇，轶事两篇，专业资料数据一篇，书籍评注十五篇。

本杂志 36 (2017), nº 1 期以一篇由 Jerem Van Duijl 撰写的关于十六世纪波罗地海地区商船运输的文章开篇，该文章介绍了十六世纪波罗地海地区商船运输数据记载情况，从 1497 年开始到十七世纪初，特别是十六世纪最后二十年里的相关数据统计及分析，波罗地海地区城市航运组织及发展，海上贸易等详细信息，以及之后的数据汇集和整理等情况。

在 Constantine P. Theodoridis 的关于在第五次威尼斯土耳其战争——克里特战争（1645 年至 1669 年）期间荷兰商船 Keyser Octavianus 事件及荷兰对外关系的文章中，作者以克里特战争为背景——威尼斯夺取了土耳其在达尔马提亚的大片土地，但威尼斯最富庶的海外领地克里特岛却于 1669 年被土耳其占领，这次战争标志着土耳其在地中海的势力达到鼎盛；本文将荷兰商船 Keyser Octavianus 事件（该商船于 1663 年 5 月在亚历山大至君士坦丁堡航线之间停靠时被袭，船长及船员被捕，船上货物损失，事后奥斯曼帝国在苏丹庭审后要求巨额赔偿）置于克里特岛战争的环境之下，分析荷兰与威尼斯、土耳其及其它与战事相关国家的关系。

本期还刊登了一篇由 Gijs Rommelse 撰写的关于“荷兰海军舰队”的文章。鉴于十八世纪时，荷兰与英国之间的战争不断，作者以十八世纪的几位英国专业人士的关于荷兰海军、海权衰落和变化等方面的文章入题，进而分析了英国与荷兰自 1585 年至 1748 年的关系，英国海军的传统、宗教和政治背景以及实力，荷兰海军实力和战略变化等，也对该历史时期英国和荷兰海军实力、战略及互相影响等方面进行了比较分析。

关于航运方面，本期引用了 Jaap De Witte 的关于荷兰皇家 KPM¹ 航运公司于第一次世界大战前后在荷属东印度群岛之间负责民用及货物运输的重要作用，特别是 KPM 公司对之后航空业影响的文章。在该文章中，作者介绍了 KPM 航运公司的历史，在荷兰皇家印度航空公司，即 KNILM² 公司的建立及发展中的重要地位及作用，KNILM 公司在二十世纪二十年代正式开始运作，虽然仅在 JAVA 的几个重要城市间设有航线，但其在乘客数量及经济效益等方面都取得了显著成效；

从文章中列举的实例及数据等方面都能看出，KPM 公司在上个世纪二十年代对东印度航空业的发展有着重要的影响。

本期第二部分为两篇轶事，一篇为 1667 年的荷兰突袭泰晤士河口的麦德威事件及其影响，此次战役给予英国重大打击，英国接受荷兰的条件，以此结束了第二次英荷战争。另一篇为介绍荷兰药剂师、外科医生和作家 Abraham Bogaert（1663 年至 1727 年）生平轶事回忆，他曾多次前往亚洲并在荷兰东印度公司³工作，1706 年回到阿姆斯特丹；他除了从事药剂师和外科医生的工作外，还是作家和诗人，他在此方面的最大成就是将其在亚洲旅行生活记录成册并出版。

在航海数据资料方面，本期刊载了 Matthias Van Rossum 的关于荷兰航海史数据统计资料的文章。荷兰海事历史统计工作自二十世纪中后期以来一直位于世界前沿，如荷兰东印度公司亚洲航运活动数据及相关分析，海事历史数据统计及数据库建立和发展的相关问题等内容在本文中可见。

就专业书籍评注方面，本期共刊登了十五篇海事、航运历史方面的评论文章。其中，在 Donald B. Freeman 撰写的《The Pacific》一书中，汇集了太平洋及环太平洋地区从史前史到现在的漫长而多变的物质、经济、文化和政治历史资料，此外还收纳了关于太平洋早期移民，欧洲殖民和气候变化因素等对当时及现在经济和政治等多个领域影响的研究。由 Pim de Zwart 撰写的《Globalization and the Colonial Origins of the Great Divergence, Intercontinental Trade and Living Standards in the Dutch East India Company's Commercial Empire, c. 1600-1800》一书中，作者对荷兰东印度公司在十七、十八世纪印度洋地区的贸易及其对生活水平的影响进行阐述，将其视为十九世纪之前全球商品市场整合的重要依据，分析了该公司在影响近代全球化和全球经济的发展中的重要作用。在由 N.A.M. Rodger, J. Ross Dancy 和 Benjamin Darnell 主编的为纪念 John. B. Hattendorf 教授在美国海军及全球海军事务教育方面的贡献，对现代和近代早期海军战略等方面提出新研究课题的《Strategy and the Sea. Essays in Honour of John b. Hattendorf》中，涵盖了以海军人力、领导、军官、情报、海军训练和教育、战略思考和规划为主题的多方面内容，并引用了如荷兰共和国时间海军衰败，第二次世界大战期间希特勒与海军上将的关系对德国海军战略的影响等历史事件对本书主旨内容加以说明。在由耶鲁大学出版社出版的《Spreading Canvas. Eithteenth-Century British Marine Painting》中，展出了十八世纪英国海洋绘画的大量精品之作，这些由英国、荷兰等国海洋画家创作的包括船舶模型、版画、素描、速写及历史函件等作品中记载了大量海事战役、历史事件和信息。在由 Apostolo-s Delis 撰写的《Mediterranean Wooden Shipbuilding. Economy, Technology and Institutions in Syros in the Nineteenth Century》一书中，概述了十九世纪地中海地区木船制造业，特别是位于 Syros 港地区的木船制造业及经济情况的发展，以及木船制造业对海运、商业发展的影响，从行业经济、技术、制度等方面对国际航运、贸易进行了分析。

除以上书籍以外，本期中还刊载了对关于在荷兰东印度公司工作和生活真实记录的《Een Zwitsers leven in de tropen. De lotgevallen van kapitein Elie Ripon in dienst van de VOC (1618-1626》一书；关于荷兰船上奴隶起义历史事件记载及评述的《Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een van hoopsdaad》，涉及十九世纪初建立的由荷兰、比利时、卢森堡组成的大荷兰联盟与同一时期成立的由哥伦比亚、委内瑞拉、巴拿马、厄瓜多尔组成的大哥伦比亚两个历史事件进行对比分析的《Groot-Nederland en Groot-Colombia, 1815-1830. De

droom van Willem I》；关于在十九世纪中叶丹麦和欧洲政治经济背景下，对 DFDS⁴ 船舶的管理和运营历史进行记载和分析，收入八百多张插图和历史照片，由 Bruce Peter 撰写的《DFDS150》，以及由 Henk Byssemaker 和 Janet van Klink 撰写的荷兰海军历史重要人物 Anton Bussemaker (1900-1941) 传记等十部专业书籍的简要概述及评论。

综合以上内容，我们可以看出本期杂志刊载重点为两大类文章，即商船航运方面和海战海军方面。在商船、航运方面，刊登了关于十六世纪波罗地海商船运输和海上贸易，荷兰东印度公司、荷兰东印度皇家航运公司，太平洋地区海事、航运发展，DFDS 船舶管理，荷兰航运数据统计，船舶制造业等方面的文章；在海战和海军方面，刊载了涉及克里特战役，麦德威事件，荷兰海军船队，十六、十七世纪英国海军与荷兰海军情况及实力对比，海军战略思考等专业内容文章。本期刊载文章内容涉及面较广，除对历史事件介绍详细外，还体现了作者对相关问题分析的见解和观点。

REFERENCES

1. KPM: The Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Royal Packet Navigation Company, KPM).
2. KNILM: The Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij (Royal Netherlands Indies Airways, KNILM).
3. 荷兰东印度公司: Vereenigde Oostindische Compagnie, VOC, 是荷兰历史上为亚洲发展面成立的特许公司，成立于 1602 年 3 月 20 日，是世界第一家跨国公司、股份有限公司，1798 年解散。该公司在其运行近 200 年间，共向海外派出 1772 艘船，约有一百万人次的欧洲乘客搭乘 4789 航次的客船从荷兰前往亚洲。
4. DFDS: Det Forenede Dampskibs-Selskab, DFDS was founded in 1866, is a large Danish shipping company that operates passenger and freight services across northern Europe. [Recibida el 7 de diciembre de 2017].

Xiaomei Han

Anuario de Derecho Marítimo, ISSN 0211-8432, volumen XXXIII (2016), 830 pp.

RESUMEN: La prestigiosa revista fundada por el profesor Ignacio Arroyo, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, en el año 1981, se compone de 33 tomos con una extensión de unas aproximadamente 800 páginas por cada volumen. Concretamente, el presente tomo cuenta con 830 páginas. Cada entrega anual de esta publicación periódica abarca el estudio del Derecho marítimo en su amplio sentido como conjunto de relaciones jurídicas referidas al mar y lo marítimo. Asimismo, incluye los aspectos privados, públicos, nacionales, internacionales, penales, procesales, administrativos, deportivos y pesqueros.

PALABRAS CLAVE: Arrendamiento marítimo, STS de 9 de julio de 2015, Sector naval, Res Cogitans, Ignacio Arroyo Martínez.

El presente volumen se divide en diez secciones. La primera sección está dedicada a la doctrina. Comienza con un artículo elaborado por Ignacio Arroyo y José-Alejo Rueda Martínez que lleva por título «La nueva regulación del denominado contrato de arrendamiento náutico de la Ley de Navegación Marítima». La navegación de recreo o deportiva es una parte especial del Derecho Marítimo regulada en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, de forma específica (Capítulo V del Título IV, arts. 307 a 313) regida por un conjunto de normas referidas a la navegación marítima con finalidad deportiva o recreo y caracterizada por la ausencia de ánimo de lucro¹. La

especialidad reside precisamente en que las normas que la integran no se corresponden con los postulados del derecho marítimo tradicional mercantilista y orientado a desarrollar actividades con finalidad económica y no de recreo. Sin embargo, en atención a una petición reiterada del sector español de la náutica de recreo y la creciente importancia de la náutica deportiva ha sido recogida en la LNM. Desde este enfoque, el primer artículo doctrinal analiza la regulación del denominado «contrato de arrendamiento o *charter* náutico» como una de las modalidades contractuales de mayor importancia práctica, toda vez que en el ámbito de las actividades náuticas ocupan un lugar preponderante los contratos de arrendamiento de embarcaciones de recreo, denominados *chartering* deportivos. El trabajo interpreta brillantemente la regulación legal apoyándose en los pactos entre partes en contratos-tipo. Atendiendo a su concepto definido en el artículo 307 de la LNM, los autores se inclinan por considerar que se trata de un contrato de arrendamiento de buques o embarcaciones de recreo. En segundo lugar, de la redacción legal, entienden que existe un aspecto obligacional en el *charter* náutico por hallarse implícita en la mente del legislador la circunstancia de que el arrendador se *obliga* a ceder o poner a disposición del arrendatario una embarcación. En tercer término, consideran que la finalidad ha de ser exclusivamente deportiva o de recreo relacionada directamente con el turismo y comprendiendo actividades náuticas para el ocio y el deporte, de ligero alcance, así como de largo recorrido. Siguiendo con los elementos personales: arrendador, o empresa de *charter* y arrendatario, los autores subrayan la dificultad planteada ante la posible limitación de la responsabilidad de las embarcaciones de recreo, entendiendo que las empresas de *chartering* gozan de limitación ya que la actividad de arrendamiento náutico la proporciona un empresario (una SA o SL) y al hecho de que la LNM entiende por armador la persona que conste como dueño en el Registro de Bienes Muebles o en el Registro de Buques y empresas navieras, sin que se admita prueba en contrario en el caso de las embarcaciones de recreo. Se hallan muy distantes de abrazar la doctrina del Tribunal Supremo en la sentencia de 6 de mayo de 2015 (Sala de lo Civil, Sección 1ª). El Tribunal Supremo interpreta la Convención de Londres de 1976 y el Protocolo de 1996 sobre la limitación de responsabilidad en reclamaciones nacidas de Derecho Marítimo resolviendo que los propietarios de un yate no pueden limitar su responsabilidad basándose en el artículo 2 de dicha Convención². Se ponen de manifiesto las formalidades administrativas que deben cumplir las personas naturales o jurídicas que desarrollen el negocio de arriendo de embarcaciones, equipos y materiales destinadas a actividades marítimo-turísticas de recreo. A tenor de lo dispuesto en la Orden de 4 de diciembre de 1985, sobre Autorizaciones para actividades marítimas turístico-deportivas, las personas físicas o jurídicas, deberán obtener previamente y con referencia a cada una de las embarcaciones que utilicen, las correspondientes autorizaciones de la autoridad marítima de la provincia, expedidas por dos años, en que se hallen situados los puertos-base donde pretendan realizar sus actividades. A la autorización se debe acompañar: a) certificado de hallarse vigente el seguro de accidente, en vigor, amparando a las personas embarcadas; b) justificante de encontrarse su propietario al corriente del abono de los impuestos vigentes que por la explotación del negocio corresponda; c) en el caso de tratarse de personas o entidades extranjeras, la tarjeta de residencia para extranjeros.

Seguidamente, se proceden a analizar los elementos reales: la definición y régimen jurídico de los buques deportivos y las embarcaciones de recreo. En este sentido, el buque deportivo se define por su finalidad o destino, siendo una actividad deportiva o de recreo sin ánimo de lucro. Por su parte, las embarcaciones deportivas con fines lucrativos deben incluirse en la Lista Sexta y han de inscribirse en el Registro de Matrícula de Buques y Empresas Marítimas, de conformidad con el art. 4.1.f) del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Aquellas que sean explotadas sin finalidad económica, se registran en la Lista Séptima. Se entiende por embarcación de recreo en el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de embarcaciones de recreo en las Listas Sexta y Séptima del Registro de Matriculación «toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora entre 2,5 y 24 metros medidas según los criterios fijados en el apartado hh) de este artículo y utilizada para fines deportivos o de ocio. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo». El proceso de abanderamiento es común para todo buque y se lleva a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante. Es preciso puntualizar que en nuestro país la normativa sobre la navegación deportiva se centra en el sector de la náutica de recreo (hasta 24 metros de eslora) puesto que, el mercado de los grandes yates es un sector aún sin explotar en España. De hecho, la mayoría de los grandes yates se han construido en los astilleros de Italia³, Reino Unido y Francia.

El arrendamiento náutico se trata de un contrato consensual y no formal, además debido a su brevedad, no es frecuente la solicitud de inscripción registral para ser oponibles frente a terceros. Centrados ya en el régimen jurídico, la Ley contempla dos modalidades de contrato. El arrendamiento náutico sin dotación y con dotación. En el primero el arrendador «cede» al arrendatario del buque la posesión de éste, por tanto, hay un traslado posesorio. Se rige por las disposiciones contenidas en el Capítulo V, artículos 307 a 313, por las normas aplicables al contrato de arrendamiento de buques y por pactos libremente convenidos por las partes. En el segundo caso, con dotación y, por ende, sin traslado posesorio, el arrendador pone «a disposición» del arrendatario. Se regula también por los mismos preceptos antedichos, y por lo previsto en el artículo 210, ya que estamos ante un contrato de puesta a disposición para fines distintos del transporte de mercancías y por los pactos libremente convenidos por las partes.

Al respecto, los autores abordan el problema del carácter imperativo de las normas. Es significativo resaltar que las normas del Capítulo V tienen carácter imperativo, a diferencia del arrendamiento general. Sin embargo, dado que el carácter imperativo viene referido a los preceptos contenidos en los artículos 307 a 313, los autores se plantean si la remisión a la norma de arrendamiento de buques y a la de fletamento implica de modo indirecto otorgar un carácter imperativo a todo el articulado ya que rigen «en defecto» de dicha normativa. Entienden que, al carecer la normativa sobre el arrendamiento de buques (aplicable de forma supletoria al arrendamiento náutico sin dotación), de índole imperativa (salvo el carácter imperativo establecido en el artículo 192.3) tampoco se ha de extender al arrendamiento náutico. La misma postura

mantienen respecto de los preceptos sobre fletamento aplicables de forma supletoria al arrendamiento náutico con dotación⁴.

En lo atinente a las obligaciones de las partes, el arrendador está obligado, en primer lugar, a entregar el buque o ponerlo a disposición del arrendatario en la fecha pactada. De no hacerlo, deberá pagar al arrendatario la cantidad para tal caso estipulada o, en su defecto, una cantidad proporcional al retraso ocasionado. La LNM ha previsto los efectos del retraso en la entrega del buque o embarcación en el artículo 309. Si fuese superior a cuarenta y ocho horas, además de la indemnización, el arrendatario podrá optar entre la resolución del contrato o ampliarlo por un tiempo equivalente al retraso.

En segundo lugar, en lo que a la entrega del buque se refiere, los autores con base en la SAP de Barcelona (Sección 13^a) de 14 de mayo de 2008, defienden que el arrendamiento comprende sus partes integrantes y pertenencias, pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario (ex artículo 62. 1º LNM). La especificidad del arrendamiento náutico reside respecto a la entrega del buque en su cesión en buen estado de navegabilidad considerándose una obligación esencial del contrato, que recae sobre el arrendador con carácter imperativo respondiendo frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad a menos que, pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable o haya pacto de exoneración (artículo 192 LNM). Además, en el arrendamiento con tripulación, el patrón y, en su caso, los demás miembros de la dotación, seguirán las instrucciones del arrendatario en cuanto al empleo del buque dentro de lo pactado, siempre que ello no ponga en riesgo la seguridad a bordo o de la navegación, en cuyo caso prevalecerá el criterio profesional del patrón, estando obligados tanto el arrendatario como sus acompañantes a seguir las correspondientes órdenes o indicaciones impartidas por aquél (artículo 310 LNM).

Los seguros obligatorios que establece la LMN son exclusivamente dos, a saber: el seguro de responsabilidad civil por contaminación y el seguro por daños durante el transporte de pasajeros. El capítulo V estatuye en su artículo 312 que el arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, un seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos que se prevén reglamentariamente⁵ y de conformidad con lo establecido en el artículo 464⁶. Es decir, tanto el arrendamiento náutico de un buque como el arrendamiento náutico de una embarcación de recreo o deportiva (deberán regirse por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario). Asimismo, el artículo 254 TRLPEMM establece la obligatoriedad de las empresas navieras de tener asegurada la responsabilidad civil en que pudieran incurrir con ocasión de explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Finalmente, respecto a la prescripción de las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico, el plazo es de un año contado desde la fecha de la terminación del contrato o del desembarque definitivo del arrendamiento y de sus acompañantes, si fuera posterior (artículo 313 LNM). Subrayan los autores que la brevedad del plazo es un factor determinante en el tráfico marítimo.

Ignacio Arroyo, junto con José-Alejo Rueda Martínez, son los coautores del artículo que aborda la cuestión de la limitación de la responsabilidad de los

transportistas y otras cuestiones de naturaleza procesal con especial referencia a la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de julio de 2015.

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías actualizó el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre por carretera y ferrocarril contenido hasta entonces en los artículos 349 a 379 del Código de comercio de 1885. La LCTTM define el contrato de transporte (terrestre) de mercancías como aquél en virtud del cual el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro, mediante la utilización de medios mecánicos de transporte terrestre con capacidad de tracción propia, y a ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato (destinatario). Como subrayan los autores, la LCTTM sigue *anclada* en la noción de culpa sin tener en cuenta las corrientes objetivas que, como el análisis económico de derecho, direccionan para el transporte también una responsabilidad por causa o por riesgo (riesgo de la empresa de transporte) imputable al porteador. Antes de la formulación de la noción de responsabilidad objetiva, la historia del derecho de daños se ha basado en la noción de culpa o negligencia regulándose desde sus inicios en la época de la Codificación hasta nuestros días. En el Derecho romano –especifican los autores–, el porteador asumía tres obligaciones, a saber: la obligación del traslado o desplazamiento del origen al destino, la obligación que deriva del depósito custodiando las mercancías para que fuesen entregadas en el mismo estado sin deterioro y la obligación de puntualidad respondiendo por retraso⁷.

No obstante, el sistema de responsabilidad por culpa no termina en la defensa o no de la negligencia, porque las normas procesales sobre la carga de la prueba tienen su consecuencia directa en la distribución legal del riesgo entre cargador y porteador. La existencia o no de la culpa es el elemento clave de confirmación de la responsabilidad: «la ley puede establecer la presunción de culpa del porteador mientras las mercancías están en su poder. O viceversa, exigir siempre al titular de la mercancía la prueba no sólo del daño sino el dolo o negligencia del transportista» (p. 77). La LCTTM establece un régimen de responsabilidad subjetiva del porteador terrestre de mercancías; respondiendo por pérdida total o parcial, avería o daño y retraso en la entrega de éstas, quién en su caso, habría de probar la concurrencia de una causa que le exonere de dicha responsabilidad. La responsabilidad del porteador se extiende desde el momento de la recepción de las mercancías para su transporte (*ex recepto*) hasta el de la entrega en destino. «Siendo ello así, la regla *res perit domino* no pierde su virtualidad pues sobre al porteador al no ser el dueño, sólo le gravará una responsabilidad por custodia (*ex recepto*)» (p. 76).

En sus conclusiones –a modo de recapitulación crítica– los autores aplauden el fallo de la Sentencia por ser la primera que se pronuncia interpretando y aplicando la LCTTM. En segundo lugar, estiman razonable la duración de los tres procesos, aunque mejorable. Subrayan que el TS aplica correctamente el conjunto de artículos que componen la naturaleza de las obligaciones tipificando la prestación del porteador como una obligación de medios, no de resultados. Del mismo modo, aplauden el acierto del Tribunal en la aplicación del artículo 57 LCTTM bajo la fórmula «causar daños que, sin ser directamente queridos, son consecuencia necesaria de la acción». Finalmente, coinciden con el TS reconociendo legitimación activa al destinatario, dada su condición de titular de la mercancía, pero discrepan con el fallo en materia de costas.

El tercer trabajo doctrinal denominado «Las formas de intervención pública sobre el sector naval y la Ley 4/2010, de 23 de junio, de fomento del sector naval en Galicia: su papel institucional en el marco del Derecho económico» corre a cargo del profesor José Luís García-Pita y Lastres. En referencia a la construcción naval, las actividades económicas⁸ privadas y la acción de los Poderes Públicos, debemos partir obligatoriamente de la Ley 14/2014, de 24 de julio de 2014, de Navegación marítima que regula el «Contrato de construcción naval» sobre embarcaciones y artefactos navales. En ella se aprecia, como apunta García-Pita y Lastres, cierta «discordancia –lógica– entre sistemática y contenido: la primera parece presentar al contrato de construcción como un modo de adquisición de la *propiedad* de buques [...] lo que situaría el problema en la perspectiva del Derecho de cosas. Pero es evidente que la esencia misma de la figura no pertenece al ámbito del Derecho de Bienes... sino al ámbito del Derecho de Contratos: es posible que la construcción de un buque, en virtud del contrato de construcción, sea un modo de adquirir su propiedad... pero, en sí mismo, el Contrato de Construcción de buques es un contrato» (p. 100). La respuesta se halla en la diferencia entre «construcción» y «contrato de construcción», es decir, sosteniendo o bien, que la construcción de un buque es un modo de adquisición originaria o bien derivativa. Para el A. la construcción *debe* ser un modo de adquisición originario. Dicha postura le lleva a centrarse en la distinción entre construcción en sentido económico y en sentido jurídico. La LNM no regula la construcción «por economía», ni tampoco la prohíbe. La construcción del buque, se desarrolla en el marco de una relación jurídica anterior, a través de la cual el «constructor se compromete a *construir para otro* [el Comitente o Dueño]; una relación contractual entre Astillero y el Comitente que le encarga la construcción –el *Contrato de Construcción*–, por cuya virtud el constructor se obliga, mediante precio, a *construir un buque por cuenta ajena y entregarlo* al Comitente [art. 108, núm. 1, LNM]» (p. 107).

España ya cuenta con una tradición de ayuda a la explotación armadora y a la construcción naval y su adecuación a la normativa procedente del Derecho de la Unión europea, más concretamente las «Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo»⁹. A nivel estatal, el sistema de ayudas a la construcción naval aparece recogido en el Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de crédito para la construcción de buques, que deroga el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval. El Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación, que deroga el anterior Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre, que había adoptado a su vez la normativa española sobre ayudas a la construcción naval a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. La Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre de 1994, por las que se aprueban las normas de aplicación del Fondo de Reestructuración del Sector de la Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación, que establece el procedimiento y los criterios de aplicación de las ayudas de I+D e innovación. Las aplicaciones del fondo de reestructuración son destinadas a subvencionar la realización de actuaciones de I+D e innovación, potenciando la capacidad competitiva del sector de la construcción naval, así como la diferenciación tecnológica de los

procesos y productos. De acuerdo a la Comunicación de la Comisión 42410 (2015/PN) de 11/08/2015, el régimen de ayudas I+D+i a la construcción naval para el periodo 2016-2020, está sujeto al Reglamento (UE) 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado¹⁰.

El sector naval de Galicia es objeto de la acción interventora de los Poderes Públicos. Aunque el ordenamiento jurídico no prevé la nacionalización del sector naval, la intervención pública se limita a las actividades administrativas de policía, Servicio Público y Fomento. La L.Fom.SecNav.Gal./2010 es una norma que hace referencia esencialmente a la construcción naval y reparación naval, con el fin de promocionar, a través de una política de fomento, constituyéndose como una Ley de contenido jurídico-administrativo de signo intervencionista, atendiendo a «las exigencias del «*Principio de legalidad*» de la actuación administrativa que rige igualmente la de fomento» (p. 102). La L.Fom.SecNav.Gal. se autocalifica como una Ley «de fomento», refiriéndose al sector naval y no una Ley «de ordenación». El autor subraya que «Si la L.Fom.SecNav. se autocalifica como «*de fomento*», ello supone –«*quasi a contrario*»– que dicha Ley no ha querido establecer un régimen de policía administrativa, ni tampoco de servicio público» (p. 109). Asimismo, matiza que no se trata de una Ley «de fomento» ni «sobre el fomento» sino una Ley «*para el fomento*» porque –a su juicio– fomenta el sector Naval de Galicia, y las actividades empresariales al facilitarles la financiación que requieren. No es una Ley «de ordenación» a pesar de que la Comunidad Autónoma de Galicia tiene atribuidas competencias sobre aspectos relacionados con el Derecho Marítimo de hecho, la Comunidad gallega posee ciertas disposiciones de Derecho administrativo pero no marítimo, normas de ordenación con fuerte proyección sobre el sector naval como en el caso de la Ley autonómica núm. 9/2004, de 10 de agosto de 2004, de Seguridad industrial de Galicia [LSegInd.Gal.]; la Ley 13/2011, de 6 de diciembre de 2011, reguladora de la Política industrial de Galicia [LPol.Ind.Gal.]. Ésta última con un carácter de fomento y de ordenación sectorial promulgada en el contexto de crisis industrial de la primera y segunda década del siglo XXI porque, tampoco la Comunidad autónoma fue ajena a la crisis financiera que comenzó en el 2008 y donde el sector de la industria se vio seriamente afectado. Ante dicha circunstancia, el artículo 1º de esta Ley establece su objeto que no es otro que «determinar los órganos y entidades del sector público autonómico competentes para la planificación y promoción de la actividad industrial, disciplinar el régimen jurídico de los clústeres en cuanto agentes del sector privado singularmente relevantes en el ámbito de la actividad industrial y diseñar los instrumentos precisos para la eficaz y eficiente realización de las actividades de planificación y promoción en el ámbito de las competencias que el Estatuto de autonomía atribuye a la Comunidad autónoma de Galicia». Se trata de una Ley de signo intervencionista y de proyección sobre el sector, aunque no es propiamente una norma de Derecho Marítimo.

La L.Fom.SecNav.Gal es considerada por el A. como una ley «sobrepasada» por la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011, debido a que esta segunda resulta más ambiciosa y en lo que a sus aspectos promocionales se refiere, mejora a la anterior, «presenta un carácter, a la vez promotor o de fomento, y de ordenación sectorial, hasta el punto de que –en comparación con esta

última— la L.Fom.SecNav.Gal resulta ser una disposición mucho más *programática* que de propio y estricto fomento; una tarea en la que muy bien podría considerarse superada por la Ley de 2011; mucho más ambiciosa y extensa —42 artículos; 3 Disps.adics., Una derogatoria y 3 finales—, que entre otras cosas— reguló el sistema de «clústeres», haciéndolos, a ellos mismos, objeto directo de un intervención promocional» (pp. 148-150). La Ley LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 los regula por vez primera caracterizados en el artículo 1º como «agentes del sector privado singularmente relevantes en el ámbito de la actividad industrial» y definidos en el art. 2º, apdo. f) como «organismos que vinculan a diversas, o entidades vinculadas con las mismas, como centros de formación o unidades de investigación que operan en un sector determinado y en el ámbito de una o varias actividades industriales fuertemente relacionadas entre sí por la existencia de clientes, procesos, conocimientos o tecnologías comunes» siendo el fin esencial de dichos organismos «colaborar para lograr objetivos comunes, singularmente en el desarrollo de proyectos que contribuyan a la creación, acumulación y difusión de conocimiento; en la mejora de la productividad, a través de una mayor especialización y complementariedad entre las actividades de sus asociados; en la innovación, a través de la investigación conjunta; y en la promoción de la visibilidad, importancia estratégica y buena imagen de su ámbito». Existe un «clúster naval» (AVLUNAGA) que agrupa a más de 100 empresas: desde astilleros a ingenierías, pasando por empresas proveedoras de bienes de equipo y suministro, empresas del metal y certificadoras, siendo, según la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 «agentes implicados en el diseño y la ejecución de la política industrial». Es innegable el carácter asociativo de los «clústeres»; así la LPol.Ind.Gal. núm. 13/2011 les dedica todo un Capítulo V, del Título II a su naturaleza y nos revela en su artículo 16, núm. 1 cómo se crean: «se constituirán de acuerdo con lo establecido en la legislación sobre asociaciones» y en su art. 16 núm. 2, apdo. c) que «no tendrán ánimo de lucro».

La sección de doctrina se cierra con un artículo que analiza las operaciones de aprovisionamiento de combustible (*Bunkering operations*) en el caso «The res Cogitans» y los comentarios de un jurista del *Civil Law* a propósito de la Sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido de 11 de Mayo de 2016¹¹. Aunque se trata de una sentencia criticada y calificada de extraña y sorprendente, en sus conclusiones subraya que merece desde el punto de vista procedimental su aprobación por la celeridad en que se ha resuelto el litigio, así como en el procedimiento y el sistema de petición de apelación. Asimismo, destaca que, de haberse cumplido en tiempo y forma los contratos entre la sociedad *O.W. Bunker Malta Ltd.* (OWBM) y los propietarios de la compañía *Product Shipping & trading, S.A.* (PST) y entre *Rosneft Marina (UK) Ltd.* (RMUK) y *OW Bunker¹² & Trading A/S* (OWBAS), la propiedad de los bunkers habría pasado en cadena, desde el proveedor físico RNB, hasta el primer solicitante del abastecimiento. «Consecuentemente, la adquisición de la condición de propietario hubiese operado a través de una cadena válida de adquisiciones basadas en una *iusta causa adquirendi*» (p. 183). Las circunstancias del caso no dejan dudas de que el contrato posee unas singulares características, es por ello que la transmisión de la propiedad no era el objetivo esencial del contrato «debido al efecto combinado de la cláusula ROT; del periodo de crédito otorgado al comprador para consumir los bunkers

durante dicho periodo de tiempo». Consecuentemente, y sabiendo que el contrato entre OWBM y PST es un negocio jurídico *sui generis* distinto al contrato genuino de compraventa regulado en la SOGA1979, apoya por entero el fundamento de Lord Mance¹³. La sentencia mantiene que un contrato para el aprovisionamiento de combustible a buques (*bunker*) no puede considerarse como un simple contrato para trasladar la propiedad de dicho carburante, al que se le aplicaría la s. 2 (1) de la *Sale of Goods Act* 1979 sino como un contrato *sui generis* que permite el consumo del producto antes de su pago y la transferencia de la propiedad del remanente al final del periodo de crédito. Y es que, incluso si el proveedor del carburante hubiese sido obligado a hacer esa transferencia al final de dicho periodo, el contrato no podría ser considerado como un contrato de compraventa.

La segunda sección de este tomo del *Anuario de Derecho Marítimo* comprende tres trabajos: el primero aborda el marco jurídico del sistema portuario peruano y el rol de la Autoridad Portuaria Nacional a cargo de José Antonio Pejovés Macedo, profesor de Derecho marítimo en la Universidad de Lima y profesor en los Programas de Capacitación Portuaria de la UNCTAD y de la OIT. El segundo centra la cuestión en la remuneración en el salvamento marítimo con nota a la STS (Sala de lo Contencioso) de 14 de octubre de 2014, desarrollado por Ramón Morral Soldevilla. Sentencia en la que se aborda una de las dos cuestiones más habituales sobre auxilio de buques, esto es, la primera consistente en determinar si concurre la situación de peligro para afirmar o rechazar la calificación del servicio de salvamento marítimo (que no se plantea en la sentencia) y la segunda consistente en determinar el monto de la remuneración, que es únicamente lo que se dilucida en dicha sentencia. El tercer trabajo aporta unas notas referidas a algunos vehículos de la navegación no contemplados en la Ley de Navegación Marítima, concretamente los hidroalas y los aerodeslizadores con el fin de fijar cual sea la naturaleza jurídica de dichos vehículos.

La tercera sección se dedica a ofrecer un panorama del Derecho comparado donde se recoge legislación, jurisprudencia y bibliografía de interés de los siguientes países: Argentina por Elías F. Bestani y Rocío Beccar Varela; Dinamarca por Anders Amstrup Fournais y Frederik Ekkert Knudsen; España por Ignacio Arroyo; Francia por Philippe Delebecque; Grecia por L. I Athanassiou y Tr. Stavrakidis, Italia por Stefano Zunarelli y Alessandra Romagnoli; Malta por Norman A. Martínez Gutiérrez y Daniel Aquilina; Perú por José Antonio Pejovés Macedo; Portugal por M. Januário da Costa Gomes; Reino Unido por Johanna Hjalmarsson, Chenxuan Li, Viktor Weber y Suecia por Hugo Tibergh.

La cuarta sección está dedicada a los organismos nacionales e internacionales relacionados con el tráfico marítimo a cargo de Daniel Boyeras Schumann, Pedro Jesús Baena Baena, Ignacio Arroyo y Mireia Solé Gil. La Legislación y Crónica parlamentaria ocupa la sección quinta con las reseñas de Elena Boet Serra. Por su parte, las reseñas de las sentencias del Tribunal Supremo dictadas durante 2014 y de las sentencias de las Audiencias Provinciales dictadas durante el año 2014 ocupan la Sección sexta y están elaboradas por María Teresa Gómez Prieto. La Séptima sección comprende un conjunto de crónicas y noticias, a saber: Debates y coloquios del Propeller Club de Bilbao en 2016; la quiebra de Hanjin Shipping; alianzas y fusiones en el sector naviero; el tema de la contaminación marítima; la construcción del

primer barco híbrido de España, el naufragio del buque Kim Nirvana; la anulación por el Tribunal Supremo de dos multas de Competencia a Trasmediterránea por importe de 48 millones de euros; el III Congreso Internacional de Derecho Marítimo; el Premio Internacional Marítimo, el nombramiento de la Vicepresidenta del CMI Johanne Gauthier como Magistrada de la Corte Federal de Apelaciones del Canadá y del profesor Luis Cova Arria como Presidente de la Academia de Ciencias Morales, Políticas y Sociales de Venezuela respectivamente. La octava sección recoge la Sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido, de 11 de mayo de 2016, el caso «Res Cogitans» y el Acuerdo de Salvamento turco (Turks) 2015. La novena sección recopila bibliografía con dos reseñas del libro dirigido por Ignacio Arroyo y José-Alejo Rueda Martínez, *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2016, 1576 páginas, elaborado por Carlos Górriz López y Pedro Jesús Baena Baena respectivamente, así como noticias de libros y revistas. El volumen se cierra con un índice que abarca la décima y última sección.

REFERENCES

1. Durante el periodo de elaboración del segundo proyecto anterior a la aprobación definitiva de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, más concretamente en la feria de la náutica deportiva de Barcelona, con la colaboración de la Asociación Española de Empresas de *Charter*, la colaboración de Carlos San Lorenzo (ANEM) y Luis Miguel Guérez se elaboró un concepto de lo que se entendería por navegación deportiva como «aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizada por más de 12 personas, sin contar con su tripulación, y que no se siga una ruta fija». *Vid.* Julio Carlos Fuentes Gómez, *et al.*, *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dykinson, Madrid, p. 40.

2. *Vid.* el comentario a esa Sentencia magistralmente argumentado por Anna Mestre, «Limitación de responsabilidad de las embarcaciones de recreo: un debate abierto (comentario y revisión de la Sentencia del Tribunal Supremo 241/2015, de 6 de mayo de 2015)», en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXXII, 2016, pp. 287 a 293. La autora subraya que la LNM excluye de forma expresa del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad a los artefactos navales y plataformas fijas «sin excluir los yates de la aplicación de la Convención. En efecto, de un lado, los artículos 56, 57, 58 y 59 de la Ley, definen el concepto de buque, yate, artefacto naval y plataforma fija. No obstante, al considerar el ámbito de aplicación (art. 394.2) de la limitación de responsabilidad, la ley excluye expresamente a artefactos navales y plataformas fijas –solamente– pero no excluye su aplicación a los yates. En consecuencia, los yates y embarcaciones no están excluidos del ámbito de aplicación de la limitación de responsabilidad de La ley de Navegación Marítima», *Ibidem*, p. 293.

3. *Vid.* más ampliamente el estudio sobre la armonización normativa ante el reto de las nuevas infraestructuras destinadas a las embarcaciones de recreo por Rita Tranquilli Leali, «Le infrastrutture portuali destinate alla nautica da diporto dopo trenta anni», *Diritto dei Trasporti*, vol. I, 2017, pp. 117 a 135.

4. Otro sector de la doctrina entiende que todo contrato de arrendamiento náutico puede quedar sujeto al régimen imperativo propio de los contratos de consumo toda vez que, el arrendamiento tenga dicha condición y el arrendador sea un empresario, siendo especialmente relevante dicha normativa de protección especial del consumidor en la modalidad de arrendamiento náutico con dotación pensados para contratos de prestación de servicios, así como la prohibición por abusiva, de toda cláusula que pretenda la exclusión de la responsabilidad del arrendador (empresario), por daños, muerte, o lesiones causadas al usuario por acción u omisión de aquel (art. 86.2 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios). *Vid.* José Luis Gabaldón García, *Compendio de Derecho marítimo*

español. *Comentario al Curso de Derecho marítimo internacional*, Madrid, Marcial Pons, 2016, p. 164.

5. Los términos reglamentarios son los regulados en el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo y deportiva.

6. Un sector de la doctrina no comparte la técnica legislativa utilizada por el legislador empleada en el abordaje de las responsabilidades civiles marítimas toda vez que adolece de ausencia de desarrollo de un apartado específico sobre los seguros de responsabilidad civil, obligando al lector a leer el texto íntegro de la LNM para conocer cuales sean los seguros obligatorios de responsabilidad civil: «una breve enumeración en el artículo 464 de la LNM cuando aborda los seguros de responsabilidad obligatorios hubiera sido sencilla a la vez que de gran ayuda, pues permitiría, por ejemplo, determinar fácilmente cuál es el seguro obligatorio al que se hace referencia en el artículo 312 cuando la LNM aborda el contrato de arrendamiento náutico». *Vid.* Julio Carlos Fuentes Gómez, *et al.*, *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Dykinson, Madrid, p. 402.

7. El estudio de María Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el 'Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum': entre las 'utilitas contrahentium' y el desarrollo comercial*, Madrid, Editorial Dykinson, 2007, espec. pp. 33 y sigs. *Passim*, hace patente en el sistema clásico de responsabilidad contractual la caracterización de la responsabilidad objetiva, observándose la responsabilidad de *nautae*, *caupones*, y *stabularii*, como una responsabilidad *sine culpa* e *in solidum* permitiendo la reintegración del valor de la mercancía a quien contrajo un *receptum* (elemento subsumido en el contrato realizado tácitamente con la simple aceptación de las mercancías) y los *negotiatores*.

8. Para un análisis sobre las inversiones marítimas y distintos modelos de estrategias de inversión puede consultarse *International Maritime Transport. Perspectives*, edited by Heather Leggate, *et al.*, Taylor and Francis Group, London y New York, 2005, pp. 3-36; Helen B. Bendal y Alan F. Stent, «Investment strategies in market uncertainty», *Maritime Policy & Management*, volume 30, Issue 4, 2003, pp. 293-303; «Maritime investment strategies with a portfolio of real options», *Maritime Policy & Management*, volume 34, Issue 5, 2007, pp. 441-452; Ioannis N. Lagoudis, *et al.*, «Port Investment Strategies under Uncertainty: The Case of a Southeast Asian Multipurpose Port», *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, volume 30, Issue 3, 2014, pp. 299-319.

9. Para contribuir al conjunto de la actividad económica, la Comunicación de C (2004) 43 de la Comisión Europea establece lo siguiente: «Las industrias marítimas están indisociablemente vinculadas al transporte marítimo. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el mantenimiento de una flota dependiente de armadores comunitarios. De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la competitividad de la flota europea también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las industrias marítimas conexas y en la contribución de los transportes marítimos a la economía de la Comunidad en su conjunto y al empleo en general».

10. *Vid.* <https://www.minetad.gob.es>. A partir del 30 de junio de 2014, cuando concluye el Marco aplicable a las ayudas a la construcción naval de la Unión Europea, estas ayudas quedan sometidas en España y en los demás Estados de la UE a las directrices sobre ayudas de ámbito general, a saber: Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para 2014-2020, y Marco sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación.

11. *Vid.* la sentencia puede consultarse en *European Transport Law*, vol. LI, no. 4, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 365-388.

12. Sobre la Sociedad de Combustibles OW Bunker, que era, en ese momento, la proveedora de combustible más grande del mundo y que, ahora, atraviesa por una situación de insolvencia, véase Johannes Grove Nielsen and Camilla Søgaard Hudson, «What if? OW Bunker», *European Transport Law*, vol. LI, No. 2, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 153-169; Elena Sáez Arjona, «European Transport Law, vol. LI, No. 2, Antwerpen (Belgium), 2016, pp.131-236», en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXXIII, Nueva Serie, V [2016], Gunzenhausen (Baviera), pp. 134-139; Jingchen Xu, «A Protective Method for Vessel Owners Following the Collapse of O.W. Bunker: The Second Circuit Approval of Interpleader Actions in Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft v.U.S. Oil Trading», *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 47, Issue 3, 2016, pp. 389-403.

13. «59. In the result, I conclude that, on the assumed facts: i) the contract between OWBM and the Owners was not one of sale, but *sui generis*. 60. Had I concluded on the other hand that the contract was one of sale, I would, again on the assumed facts, have held that *sectio 49 of the Sale of Goods Act was also no bar to a claim by OWBM to payment of the agreed Price*», *European Transport Law*, vol. LI, n. 4, Antwerpen (Belgium), 2016, pp. 387-388. [Recibida el 30 de diciembre de 2017].

Elena Sáez Arjona

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 66. Jahrgang 2017, Heft 2, S. 201-416.

内容摘要：《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》由德国科隆大学航空法与空间法研究所主办，于1929年由 Alex.Meyer¹教授 (1879—1978) 创刊。目前为季刊，由英、法、德三种语言在七国发行，主要刊发航空法、空间法以及有关航空航天立法、会议报告、司法判决、专业书刊评注等方面的文章。本杂志 2017 年第 2 期包括航空法文章 4 篇，空间法文章 3 篇，航空航天及空间立法及修正案 9 篇，司法判决 5 篇，专业书刊评注 5 篇，其内容涉及：英国离开欧盟后的航空法变化趋势及其影响，空间资源开采及其污染处理，移动卫星通讯公约，国际法中的关于各国空间活动规则，欧洲航空共同体安全合作公约，航空管制议定书的修正，国际民用航空协定，德国与法国跨界使用飞行器议定书、边界区域及海关合作相关规定，航空安全法及服务培训规则，奥地利、德国等地联邦法院案例，以及涉及欧洲旅客数据系统，航空管理全球化，向东北亚地区开放国际航空运输自由区，第十二届空间会议内容的五部专业书刊评注。

关键词：ZLW, 航空法, 空间法, 立法规则, 会议报告, 司法判决, 专业书刊评注, 英国航空, 空间资源, 卫星通讯, 国际法空间活动规则, 欧洲航空共同体, 航空管制, 民用航空, 跨界使用飞行器, 边界区域, 海关合作, 航空安全, 联邦法院案例, 欧洲旅客, 航空管理, 全球化, 航空运输, 自由区, 空间会议。

RESUMEN: La revista *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW), editada por el Instituto de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la Universidad de Colonia, fue fundada por Alex Meyer. Actualmente está publicando artículos que están escritos en alemán, inglés y francés, sus contenidos se corresponden con las diversas áreas del Derecho aeronáutico, Derecho de espacio, incluida como es lógico la legislación, los informes de congresos y reuniones científicas de expertos, la jurisprudencia aeronáutica más significativa y las reseñas de los libros profesionales de dicha área. El nº 2 de 2017 de la ZLW cuenta con 4 artículos sobre el derecho aeronáutico, 3 artículos que se refieren al derecho de espacio, cambios legislativos o de reglamentos internacionales, 5 sentencias y 5 reseñas. Los principales contenidos de dichos textos son: las tendencias que se están observando en el ámbito del derecho aeronáutico después del Brexit, la exploración de recursos del espacio y el tratamiento de las contaminaciones, el convenio de comunicación por satélite, las normativas internacionales sobre las actividades espaciales, la modificación del reglamento de control aeronáutico, la modificación del acuerdo sobre el control de aeronaves, el protocolo entre Alemania y Francia sobre el uso de aeronaves en fronteras, el límite de fronteras y la colaboración aduanera, la legislación de seguridad aeronáutica y la formación personal de aeronaves, las sentencias judiciales de los tribunales federales de Austria y Alemania, y las 5 reseñas, que en esta oportunidad versan sobre el sistema de estadística de los pasajeros europeos, la globalización de la administración de aviación civil, etc. Respecto al Noreste de Asia abrir la zona franca para el transporte aéreo internacional, y la aprobación de nuevas propuestas que se transformarán en normativas referidas al Derecho espacial.

PALABRAS CLAVE: ZLW, Derecho Aeronáutico, Derecho del Espacio, Legislación, Informes de las Reuniones Profesionales, Sentencias, Legislación Aeronáutica y del Espacio de Reino Unido, Recursos Espaciales, Comunicación por Satélites, Normativa Internacional de Actividad Espacial, Unión Europea, Control de Aeronaves, Aviación Civil, Uso de Aeronaves entre Fronteras, Zona de Fronteras, Colaboración Aduanera, Seguridad Aeronáutica, Sentencias de Tribunales Federales, Pasajeros Europeos, Administración de Aviación, Globalización, Transporte aéreo, Zona Franca.

《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》由德国科隆大学航空法与空间法研究所主办，于 1929 年由 Alex.Meyer 教授（1879—1978）创刊（之后由 Karl.Heinz.Böckstiegel 教授继任其职务），该杂志具有近 90 年的历史。该刊现任主编为科隆大学航空法与空间法研究所所长 Stephan.Hobe 教授，Bin.Cheng，P.S.Dempsey 等教授担任编委，目前为季刊，为全球航空航天法领域重要国际性刊物之一，由英、法、德三种语言在七国发行，主要刊发航空法、航天法以及有关航空航天立法、会议报告、司法判决、专业书刊评注等方面的文章。ZLW 杂志从创刊开始就得到了德国联邦交通和数位基础设施部²的资助，该部门重要的法律工作之一是收集和分析航空航天法律法规领导的国际性资料，保证 ZLW 材料由该领域专业大学或学院的专业人员编辑，文章具有必要的中立性和独立性。

本杂志 2017 年第二期共收纳专业文章、法规、案例及书评等共计 26 篇，其中航空法文章 4 篇，空间法文章 3 篇，航空航天及空间立法及修正案 9 篇，司法判决 5 篇，专业书刊评注 5 篇，其主要内容涉及：英国离开欧盟后的航空法变化趋势，空间资源开采及其污染处理，移动卫星通讯公约，国际法起草的关于各国空间活动规则，欧洲航空共同体安全合作公约，航空管制议定书的修正，国际民用航空协定，德国与法国跨界使用飞行器议定书、边界区域及海关合作相关规定，航空安全法及服务培训规则，奥地利、德国等地联邦法院案例，以及关于欧洲旅客数据系统，航空管理全球化，向东北亚地区开放国际航空运输自由区，第十二届空间会议内容的五部专业书刊评注。

本杂志以 4 篇航空法文章开篇，首篇文章刊登了 Joachim.Bentzien 博士(1930-2017)生平回忆录，其本人为 ZLW 杂志工作 45 年，并撰写过多篇航空法方面的文章，其去逝前不久还在从事英国脱欧后续法律事宜工作。本其刊物中第二篇文章<英国脱欧对航空法的影响>，也是由他撰写的。英国脱欧公投结束后，很多法律专业人士提出很多类似于：英国脱欧后对英国本土航空业将会产生何种影响？其它国家航空公司、特别是欧盟各国航空公司会受到什么样的冲击？等问题。根据欧盟单一航空市场政策规定，欧盟成员国之前均开放航权。英国脱欧前，英国航空公司能够在欧洲大陆开通任何航线，脱欧之后，英国或需要与欧盟重新商讨航权问题。在 Joachim.Bentzien 博士的文章里，对欧盟成员国之间开放航权、机场和航空管制、飞行安全、环境保护等条款以及欧洲法院关于航空方面案例判决的效力及约束力进行了介绍，并分析了英国脱欧后关于航空权、机场标志、航空管制、航空事务处理、法律条文修改和欧洲法院判决效力等方面的变化情况。在此篇文章之后，本期还刊登了 Ruwantissa.Abeyratne 的一篇关于英国脱欧及英国航空运输经济方面的文章。在此文章中，作者分析了欧共体经济一体化对欧盟国家的影响，英国脱欧进程，英国脱欧前及未来欧盟空运承运方市场准入情况变化等内容。

关于防止飞机噪音污染方面，在本刊中引用了 Cristian.Giesecke 博士的一篇关于对航空法典相关条款修改意见的文章。在此文中，作者首先对航空法典中相关条例、保护措施、飞机噪音污染监管的发展等情况进行了初步列举和分析，并引用了环境问题专家委员会（SRU:Sachverständigenrat.für.Umweltfragen）和德国联邦环境署（UBA:Umweltbundesamt）关于噪音污染监测及分析报告的相关内容，对德国民航法（LuftVG）、飞机噪音保护条例（FlugLSV）等法律法规中关于噪音控制、噪音评估等条款的适用范围、技术术语的使用、实用性、局限性、在实际操作中的合理性进行了分析，并进一步提出了调查研究、测试等需求，也提出了对相关条款的修改意见。

在空间法方面,本期 ZLW 刊登了三篇关于空间资源使用、开采以及国际法中关于空间活动管理的相关规定。在 Annette.Froehlich 博士的关于小行星采矿的文章中,面对地球资源在被大量消耗的今天,小行星矿产资料源已被许多国家和国际组织重视,并被看作是解决矿产资源缺乏等问题的未来途径。但是如何合理开采、使用小行星上的资源,如果规范各国的空间活动,如果管理小行星上的矿产资源等等逐渐成为大家关注的问题。因此,本文对空间资源进行科学研究,以可持续利用其资源为准则等问题的进行探讨,提出修改现有规则框架,对新的能源开采活动及方法、开采活动参与者的要求和相关规则,并对相关规则的制定提出了见解。

就防止空间资源开采污染对策问题,在 Stefan.A.Kaiser 的文章中提到了随着对美国外层空间商业活动行为条款产生分歧,许多专业人士及专业机构对是否使用 1967 年签订的外空条约内容展开了讨论,空间资源开采、特别是对小行星资源的开采及其对外层空间、天体造成的污染将会成为重要问题。作者在文章中引用条约相关条款,探讨空间资源开采造成的污染处理,以在保证各国利益的同时,有效控制污染,建议空间资源开采活动必须以相应的国际制度、准则为基准。

国际私法中对外层空间活动行为做出了相关规定,在本刊中, Nikolay.Notov 教授在他的文章中对此类规则进行了阐述和研究。在实践中,目前我们尚未有完整的理论和法律体系来处理空间问题。未来,国际空间法将成为一个新的规则体系。鉴于此种现状,作者试图分析现有国际准则在多大程度上可以规范外层空间活动,拟定新规则及修改现有规则将对管理外层空间活动有很大意义;此外,鉴于外层空间活动争议日趋增多,就更需要尽早制定相关国际法规,以对外层空间活动进行规范,进而为解决争议提供理论基础。

关于航空法及空间法立法及修正方面的内容,本期刊物共收纳了 9 篇法律法规,即 1.国际移动卫星组织公约适用范围。2.1997 年 6 月 27 日修订:欧共体加入 EUROCONTROL,与 1960 年 12 月 13 日航空导航安全合作国际公约议定书。3.2002 年 10 月 8 日,欧共体加入 EUROCONTROL,对航空导航安全合作国际公约议定书 1960 年版及 1997 年修订版的修正。4.根据国际民用航空公约第 83 条规定,公布德国与奥地利签署的民用航空协定。5.德意志联邦共和国与法兰西共和国关于跨界使用飞行器的议定书,该议定书为 1997 年 10 月 9 日两国签署的边境与海关合作协定的补充文件。6.航空安全法的修订。7.修订关于专业培训航空服务及工作人员规则。8.修订关于航空服务及工作人员培训规则。9.修订关于重新使用无机驾驶飞行设备的规则。

在司法案例列举部分,本期杂志共列举了:1.2016 年 12 月 13 日 Hessischer 州立法院 9C.1636/13.T 号,关于补充程序、申诉等司法程序的规定。2.奥地利联邦行政法院 2017 年 2 月 2 日 W109.2000179.1/291E 号关于维也纳施威夏特机场建造 11R/29L 平行跑道(包括国道 B10R 迁移)争议上诉判决书。3.Joachim.J.Janezic 和 Sigmar.Stadlmeier 两位专家对奥地利联邦行政法院 2017 年 2 月 2 日 W109.2000179.1/291E 号撤销一审判决原因等问题的评论。4.德国联邦法院 2017 年 2 月 9 日 I.ZR.91/15 号,关于汉堡吕贝克布兰肯湖机场与民用航空公司索赔纠纷案件判决。5.德国联邦法院新闻办公室就 2017 年 2 月 9 日 I.ZR.91/15 号判决书发表的通讯:联邦法院追回吕贝克机场向 Ryanair 航空公司的赔款。

在此期杂志中,除了专业性文章,司法判决外,还有刊登了 5 部专业书籍评注。包括:1.Timo.Klein 对由 Tanja.N.Fiedler 撰写,布来梅大学欧洲法律政策研究中

心出版的《欧洲旅客数据系统引入数据保护和内部安全问题》的评论。
2.Pablo.Mendes.de.Leon 撰写的对《航空管理向全球化发展》一书的评注,该书是由苏黎世法律史研究中心出版,作者是 Dietrich.W.Otto。3.Moses.George 评注的由 Lee.Jae.Woon 撰写的《向东北亚地区开放国际航空运输自由区》,该书由国际 ELEVEN 出版社于 2016 年出版。4.由 Wolf.Müller.Rostin 撰写的对《航空货运保险》一书的评论,该书作者为: Malcolm.A.Clarke/George.Leloudas。
5.Kai.Uwe.Schrogl 对《Springer 第十二届空间问题会议论文集》评注。

综上所述,在 2017 年第 2 期《德国航空法与空间法杂志(ZLW)》中,在航空法领域,对英国脱欧公投后对欧洲航空经济领域的影响、英国及欧盟航空法变化、控制飞机噪音污染法律法规修订等进行了阐述、分析及论证;在空间法领域,对目前倍受关注的空间资源使用,特别是小行星资源开采、开采活动和其它空间活动造成的污染问题进行剖析,并对外层空间活动相关法规、准则的拟定和完善提出了合理的建议;在法律法规立法更新、修订方面,本期列举了卫星通讯、航空导航、德奥民用航空协议、跨界飞行器使用、航空安全法规、航空服务培训、无人机使用规则等目前非常敏感问题的相关法规更新的内容;在实际案例分析部分,本期主要列举了机场基础设施修建过程中,以及机场与民用航空公司之间的纠纷案例;除此之外,还对 5 部专业性强的,涉及旅客数据系统、航空管理全球化、开放国际航空运输自由区、航空货运保险、空间问题会议等新课题的研究内容的书籍进行评注。通过对以上专业文章、分析报告、司法案例、专业书籍评注中内容的阅读和学习,能使我们对现有航空航天领域新问题、新课题和敏感话题等有更加深入的了解,从而对我们未来的学习和理论研究提供参考。

REFERENCES

1. Alex.Meyer:(1879 年 12 月 15 日生于德国柏林,1978 年 8 月 21 日于瑞士苏黎世逝世)。德国法学家,大学教授。他在航空法领域的贡献尤为突出,被誉为德国最重要的航空律师之一。

2. 德国联邦交通和数位基础设施部: (Bundesministerium.für.Verkehr.und.Digital.Infrastruktur) 是德国联邦行政机关之一,前身为1998年成立的联帮交通,建筑及住宅部,由1949年创建的联邦交通部与联邦区域规划,建筑及都市发展部合并而成。2005年,该部名称改为联帮交通、建筑及都市,2013年起采用部名:联邦交通和数位基础设施部。

COLECCIÓN DE DERECHO PRIVADO ESPECIAL Y CIENCIAS JURÍDICAS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AERONÁUTICA

[Distribución: Librería Proteo. Puerta Buenaventura, 1. 29008 Málaga. Spain.
Email: proteo@libreriaproteo.es. Tfno. 952-219407]

1. Arcadi Garcia i Sanz, "Notes històriques sobre el dret de naufragi", pp. 1103-1134; Bruno Aguilera-Barchet, "Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del derecho marítimo del consulado burgalés", pp. 1135-1176; Guido Camarda, "Sulle fonti e cosiddetta autonomia del diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave", pp. 1177-1196; Didier Le Morvan, « Introduction au Droit communautaire de la mer », pp. 1197-1228; Stefano Zunarelli, "La Convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi", pp. 1229-1268; Wanda d'Alessio, "Nuove tecnologie ed organizzazione del lavoro portuale in Italia", pp. 1269-1292 y Maria Luisa Corbino, "Il lavoro portuale in Italia: problemi e prospettive di riforma", pp. 1293-1314 y en *Derecho Marítimo Europeo-Diritto Marittimo Europeo*, vol. IV de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", edición coordinada por Manuel J. Peláez, 1987. P.V.P.=13 €.



2. Manuel J. Peláez, "Einleitung/Pròleg/Introduction", pp. 1665-1687; John H. Pryor, "The voyage of Jacques Vitry from Genoa to Acre, 1216: juridical and economical problems in medieval navigation", pp. 1689-1713; Yannick Guin, "Trafalgar, Waterloo y el Derecho Marítimo Europeo", pp. 1715-1726; Manuel J. Peláez, "Cónsules náuticos y cónsules de mar y de agua dulce. Instituciones de derecho comercial y marítimo histórico catalán, francés e italiano. Teoría general del Consulado marítimo", pp. 1727-1774; Sergio Carbone, "Definizione di trasporto marittimo di merci ed applicazione necessaria della normativa di diritto uniforme", pp. 1775-1790; Emmanuel du Pontavice, « Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer », pp. 1791-1818; Jan Łopuski, "Time charter under Polish Maritime Law: some questions of its juridical nature", pp. 1819-1829; Hugo Tiberg, "Contracts of carriage and contracts of disposition", pp. 1831-1838 y Kazuo Iwasaki, "Unreported Cases in English Maritime Law: A Japanese Proposals of its Reform", pp. 1839-1847, en *Derecho de la*

Navegación en Europa, vol. VI de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", 1987. P.V.P.=13 €.

3. Adolfo Auriol Martín, *Créditos sindicados con interés variable*, con un prólogo de Antonio Pérez de la Cruz Blanco, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987. Agotado.

4. *Revista Latinoamericana de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 1/2 (1988). Agotado. [Contenido: Arcadi Garcia i Sanz, "La Historia del Derecho marítimo en la obra de Fernando Valls Taberner", pp. 7-20; Maria Luisa Corbino, "La sicurezza della navigazione marittima ed i suoi riflessi sulla tutela ambientale", pp. 23-33; Michael Bodgan, "Responsabilidad de los organizadores de viajes en el Derecho sueco", pp. 37-51; Federico Videla Escalada, "El Derecho aeronáutico como instrumento de defensa contra el terrorismo", pp. 55-77; Luis Tapia Salinas, "Estado actual y juicio crítico de la labor jurídica realizada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil", pp. 79-94; Eduardo Cosentino, "Los convenios bilaterales y las nuevas tendencias en el ámbito de las relaciones aerocomerciales", pp. 95-109; María Delia Bueno, "La colaboración interempresaria y el artículo 81bis de la Convención de Chicago", pp. 111-123; Mario O. Folchi, "La condición jurídica del espacio aéreo en el Derecho comparado", pp. 125-147; Álvaro Bauzá Araujo, "Futuro régimen internacional para la explotación de recursos naturales de la Luna (art. 11, numeral 5, del tratado de 1979)", pp. 151-160; Manuel Augusto Ferrer, "Actividad comercial en el espacio", pp. 161-176; Felipe Díaz de la Cortina Guijarro, "Novedades bibliográficas de Derecho aeronáutico", pp. 179-181; Mercedes Cordones Ramírez, rec. de *"Il diritto marittimo, 1987"*, pp. 182-183; Enrique Mapelli, "Convenios bilaterales suscritos por Venezuela en materia aeronáutica", pp. 183-185; Enrique Mapelli, "Sentencia del Tribunal Supremo del Estado libre de Puerto Rico, de 11 de junio de 1987, sobre el contrato de transporte aéreo de personas", pp. 185-187; Enrique Mapelli, "Asociación Centroamericana de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 187-188; Enrique Mapelli López, "Comisión Internacional de Juristas y Expertos en Derecho Aéreo y Espacial", pp. 188-189; Enrique Mapelli, "El seguro obligatorio de viajeros en el transporte aéreo internacional de María Dolores Vila-Coro", pp. 189-191; Miguel Martínez López, "Space surveillance for arms control & verification: options", pp. 191-192; Manuel J. Peláez, "Tesis y memorias de D.E.S.S. en Transportes marítimos y aéreos defendidas en la Universidad de Aix-Marseille", pp. 192-193; Manuel J. Peláez, "La tesis de Lu Yi Zhang sobre *Le droit maritime chinois (presentation générale et caractères)*", pp. 194-196; Luis Felipe Díaz de la Cortina Guijarro, "La conceptualización jurídica de la aeronave", p. 196; Manuel J. Peláez, "El Derecho Marítimo, el Derecho de la Navegación y el Derecho Aeronáutico, no tienen acogida como asignaturas obligatorias en los proyectos de reforma de las enseñanzas jurídicas de Francia e Italia", pp. 196-199; Manuel J. Peláez, "El Centro de Estudios e Investigaciones sobre el Derecho del Mar de la Universidad de Burdeos", pp. 199-204; Claudia G. Urruti, "El derecho marítimo en *Orlandis 70: Estudios de Derecho privado y penal romano, feudal y burgués*", pp. 204-205; F. P. W. Soetermeer, "Il diritto marittimo in *Orlandis 70*", p. 206 y Claudia G. Urruti, "Ignacio Arroyo y el *Anuario de Derecho Marítimo*", pp. 206-207; Marta Pérez Díaz, rec. de Adolfo Auriol, *Créditos sindicados con interés variable*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, en pp. 211-214; Enrique Mapelli, rec. de AA.VV., *Derecho marítimo europeo. Diritto marittimo europeo*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, en pp. 215-217; Enrique Mapelli, rec. de Juan A. Lena Paz, *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1987, en pp. 217-219; Luis Tapia Salinas, rec. de Enrique Mapelli, *Régimen jurídico del transporte*, Editorial Ministerio de Justicia, Madrid, 1987, en pp. 219-221; Enrique Mapelli, rec. de Max Naranjo Iturralde, *Recopilación de Convenios multilaterales sobre la responsabilidad del transportista aéreo*, Dirección General de la Aviación Civil, Quito, 1987, en pp. 221-223 y Enrique Mapelli, rec. de Christian P. Verwer, *Liability for damage to luggage in the international air transport*, Kluwer Law Publishers, Deventer, 1987, en pp. 224-225. Agotado.

5. Irena Boruta, J. Carby-Hall, Niccolò Salanito, Luigi Carlo Ubertazzi, H. A. H. Audretsch, Luigi Filippo Paolucci, David L. Perrott, D. Rhidian Thomas, N. E. Palmer, A. Korthals Altes, Antonio Pavone La Rosa, Ezio Capizzano, *Derecho Comercial Comparado*, vol. XI de los "Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", edición y prólogo a cargo de Manuel J. Peláez, 1989. P.V.P.=16 €.



6. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica* [anterior *Revista Latinoamericana*], 3/4 (1989). Agotado. [Contenido: Arcadi Garcia i Sanz, "La historiografía catalana del Derecho marítimo: Antonio de Capmany, Ernest Moliné i Brases, Ferran Valls i Taberner y Josep Maria Font i Rius", pp. 235-244; Claudio Schwarzenberg, Gian Luigi Lallini, Francesco Scanzano y Roberto Modena, "Introduzione allo studio della Tavola di Amalfi", pp. 245-276; Manuel J. Peláez, "Los contratos de fletamento en el derecho catalano-balear y pisanogenovés: notas y reflexiones iushistóricas sobre la institución fletamentaria y sobre el transporte (1ª Parte)", pp. 277-301; Arcadi Garcia i Sanz, "La Historia del derecho marítimo catalán en la obra de Josep Maria Madurell i Marimon", pp. 303-306; Jean Bastier, « Droit et technologie de l'aviation : les affaires du « gauchissement » et du « manche a balai » des brevets Wright et Esnault-Pelterie », pp. 307-349; Pedro J. Rico Jiménez, "Trabajos de Historia del Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Derecho Comercial Comparado en el Homenaje a Ferran Valls i Taberner, con ocasión del centenario de su nacimiento", pp. 353-362; Jan Łopuski, "Maritime Law in the Making", pp. 363-382; Yves Tassel, « Difficultés juridiques résultant de la pluralité d'opérateurs dans le transport de marchandises par mer », pp. 393-405; Didier le Morvan, « La contribution des Communautés Européennes au développement de l'aquaculture : l'aide aux investissements », pp. 409-426; « La Protection et la mise en valeur du milieu marin dans la region des Caraïbes », pp. 427-442; Tito Ballarino, "Concezione internazionalistica ed autonomia scientifica del diritto aeronautico in Italia", pp. 445-461; Stefano Zunarelli, "Linee sistematiche e indirizzi per il programma e insegnamento del Diritto della Navigazione", pp. 463-464; Gijsberta Cornelia Maria Reijnen, "A Prosperous New Branch of International Law: Space Law", pp. 467-484; Manuel J. Peláez, "En torno a las investigaciones de Louis Bigard sobre « Le consulat de la mer médiévale catalan » y sus relaciones con Ferran Valls i Taberner", pp. 487-

490; Enrique Mapelli, "Tomo X del *Annuaire de Droit Maritime et Aéro-Spatial* de la Universidad de Nantes", pp. 490-491; Francisco José González Díaz, "Conferencia de María Teresa López Beltrán sobre el comercio marítimo malagueño", pp. 491-494; Enrique Mapelli, "XVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 494-499; Enrique Mapelli, "El Curso de Derecho Aeronáutico y del Espacio", p. 499; Enrique Mapelli, "Jornadas sobre «El transporte aéreo en el comercio exterior»", pp. 500-501; Enrique Mapelli, "Primer número de la «Revista nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial»", pp. 501-504; rec. de Enrique Mapelli, sobre Alejandro G. Gómez Artime, "Costes del transporte aéreo comercial", presentación de Luis Tapia Salinas, Madrid, 1987, pp. 507-509; rec. de Enrique Mapelli, sobre Juan Lena Paz, *Ley de la Navegación*, Buenos Aires, 1986, pp. 509-510; rec. de Enrique Mapelli, sobre Raúl Pino-Ichazo, *Las libertades del aire*, La Paz, 1988, vol. IV, pp. 511-513; rec. de Enrique Mapelli, sobre Raúl Pino Ichazo, *Manual del pasajero*, La Paz, 1987, pp. 513-515; rec. de Arcadi Garcia i Sanz, sobre Roman Piña Homs, *El Consolat de Mar. Mallorca 1326-1800*, Palma de Mallorca, 1985, pp. 515-518; rec. de Arcadi Garcia i Sanz, sobre John H. Pryor, Yannick Guin, Manuel J. Peláez, Sergio Carbone, Emmanuel du Pontavice, Jan Łopuski, Kazuo Iwasaki y Hugo Tiberg, *Derecho de la navegación en Europa*, Barcelona, 1987, pp. 518-524; rec. de Enrique Mapelli, sobre Sáinz Muñoz, *Perfiles del Derecho Colectivo del Trabajo*, Caracas, 1987, pp. 524-525 y rec. de Enrique Mapelli, sobre Oswaldo Blas Simone, *Compendio del Derecho de la navegación*, Buenos Aires, 1987, pp. 526-527].

7. Hans Ankum, Herbert Wagner, Álvaro d'Ors, Frank Soetermeer, Paul Nève, Jean-Pierre Poly, P. P. J. L. van Peteghem, William D. Phillips, jr., Emilio Bussi y Marek Wasowicz, *Historia del Derecho Privado*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1989. Agotado.

8. Manuel J. Peláez, Achille Agnati, Antonio Carullo, Alvaro Cencini, James W. Childs, Tommaso Fanfani, Paul C. Fowler, Jean-Claude García-Zamor, Jean-Claude Gilardi, Yolanda K. Griff, Jacques J. Siegers, Thomas O. Hueglin, Denis-Clair Lambert, Robert Le Duff, J. Claude Papillon, Jean-Didier Lecaillon, Antonio Marzano, Ashok Parikh, Susan Rose-Ackerman, Antonio Santamaura, Chris Starmer y Giovanni Zalin, *Studies in Economics. Estudios de Economía Política, Hacienda Pública, Econometría, Economía de la Empresa e Historia de las doctrinas y de los hechos económicos en Homenaje a Lluís Nicolau d'Olwer y Manuel Reventós i Bordoy por el primer centenario de su nacimiento*, edición y prólogo de Manuel J. Peláez, Barcelona, 1990. P.V.P.=35 €.

9. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 5/6 (1990-1991). P.V.P.=15 €. [Contenido: Ferran Valls i Taberner, "El Derecho mercantil y el Derecho marítimo en los estados de la Corona de Aragón durante el reinado de Jaime I", pp. 537-557; Grazia Dalla Torre y Paola Allegretti, "Contributo alla Storia dei trasporti nello Stato Pontificio nel secolo XIX: Il Codice di Sanità Marittima", pp. 559-578; Patrick Chaumette, « L'évolution du Droit du travail maritime français. Enjeux et signification », pp. 579-599; Stefano Zunarelli, "Le origini del principio della libertà del commercio marittimo internazionale e i prodromi del suo superamento", pp. 601-623; Guido Camarda, "Profili giuridici in margine ai concetti di fascia portuale, fascia costiera ed al binomio mare-territorio", pp. 627-650; Jan Łopuski, "International maritime conventions in legal systems of civil law and common law countries-some questions of application and interpretation", pp. 651-667; Patrick Chaumette, « Réflexions sur les conflits collectifs maritimes de travail », pp. 669-699; Janusz Gilas, "Conflict of International and National Norms in the Polish Maritime Law", pp. 701-712; Annie le Bozec, « Le marché intérieur des produits de la pêche : vers une meilleure cohésion économique et sociale », pp. 715-737; Alessandro Querci, "L'aeroporto come impresa", pp. 741-752; Manuel J. Peláez, "Relaciones científicas entre Ferran Valls i Taberner y Louis Bigard sobre el «Libre del Consolat de Mar»", pp. 755-758; Enrique Mapelli, "Las XVI Jornadas de Derecho Aeronáutico celebradas en Barcelona", pp. 758-760; Manuel Martínez Neira, « Le Languedoc, le Roussillon et la mer (Sète, 8-10 de junio de 1990) », pp. 760-763; Manuel J. Peláez, "Bonaventura Carles Aribau, Comisario

Ordenador de Marina: los papeles de Ferran Valls i Taberner", pp. 763-766; Manuel J. Peláez, "La revista «Trasporti. Diritto, economia, politica», nº 41-43, 44 y 45-46", pp. 769-773; Manuel J. Peláez, "Enrique Mapelli, Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 773-774; Enrique Mapelli, rec. de Álvaro Bauzá Araújo, *Derecho, Aviación y Espacio Ultraterrestre*, Montevideo, 1989, pp. 777-778; Juan Ignacio Peinado Gracia, rec. de Guido Camarda, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988, pp. 779-782 [el recensionador incluye un listado bastante completo de las publicaciones de G. Camarda desde 1972 a 1991]; Jean Bastier, rec. de Raymond Danel, *Les lignes Latécoère, 1918-1927, L'Aéropostale, 1927-1933*, Toulouse, 2 vols., pp. 783-785; Jean Bastier, rec. de Ph. Delvit, *Itinéraires de terre et d'eau. Albi-Toulouse de Louis XIV à l'an 2000*, Albi, 1988, pp. 785-788; Jean Bastier, rec. de Ph. Delvit, *Quand le Lot était navigué... Histoire et société, XVII^e-XVIII^e siècles*, Toulouse, 1986, pp. 788-792; Enrique Mapelli, rec. de Carlos Antonio Espinosa Pérez, *Transporte aéreo internacional de mercancías. Régimen de responsabilidades*, Bogotá, 1990, pp. 792-793; Jean Bastier, rec. de M. Gras, P. Rouillard y J. Teixidor, *L'Univers phénicien*, Paris, 1990, pp. 793-795; Manuel Martínez Neira, rec. de Jacqueline Guiral-Handzioussif, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, pp. 795-797; Jean Bastier, rec. de Y. Le Bohec, *L'Armée romaine*, Paris, 1990, pp. 797-798; Enrique Mapelli, rec. de AA.VV., "*Liber amicorum*" en honor del prof. Dr. Luis Tapia Salinas, Madrid, 1989, pp. 798-800; Enrique Mapelli, rec. de Raúl Pino Ichazo, *Los convenios bilaterales en América*, La Paz, 1990, pp. 800-801 y Giannantonio Tassinari, rec. de *Il sequestro conservativo di nave straniera*, Padova, 1988, pp. 801-809].

10. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 7 (1991). P.V.P.=16 €. [Contenido: Jo Carby-Hall, "Legislative encouragement to bargain collectively in Great Britain", pp. 821-909 [399 notas a pie de pagina]; Manuel J. Peláez, "Los contratos de fletamento en el derecho catalano-balear y pisano-genovés: notas y reflexiones sobre la institución fletamentaria y sobre el transporte (IIª Parte)", pp. 913-978; Jean Bastier, « Problèmes juridiques d'histoire de la guerre aérienne (de 1914 à nos jours). Réflexions sur les mémoires du général Adolf Galland », pp. 979-1010; Patrick Chaumette, « Le droit du travail maritime à la recherche de son identité ou le 'débarquement du marin' », pp. 1013-1037; Yves Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », pp. 1041-1057; Enrique Mapelli López, "La Organización de la Aviación Civil Internacional y España", pp. 1061-1077; Manuel J. Peláez, "Reconocimiento institucional de los estudios de Derecho Marítimo de Ferran Valls i Taberner", pp. 1081-1101; Federico Jurado Moyano, "Un libro de Derecho comercial en homenaje a Ferran Valls i Taberner", pp. 1101-1103; Manuel J. Peláez, "El vol. XV de los «Annals of Air and Space Law»", pp. 1104-1105; Ferran Valls i Taberner, "Bonaventura Carles Aribau y sus críticas al ministro de Hacienda Manuel Bermúdez de Castro sobre el modo de calificar las leguas marítimas en la conducción de efectos estancados y su dimisión en Hacienda (documentos inéditos)", pp. 1105-1120; Pedro Salguero Altuna, "Ante la jubilación de un maestro de maestros del Derecho Aeronáutico [Luis Tapia Salinas]", pp. 1120-1121; Manuel J. Peláez, "International Congress on Transport of Dangerous Goods and Transfer of Dangerous Wastes", pp. 1121-1123; Gianantonio Tassinari, rec. de Angelo Bonsignori, *Lezioni sul proceso civile in materia di navigazione marittima*, Bologna, 1989, pp. 1127-1136; Enrique Mapelli, rec. de Jose da Silva Pacheco, *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*, Río de Janeiro, 1990, pp. 1136-1138; Enrique Mapelli, rec. de Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, *Anales de las XIX Jornadas celebradas en Madrid en octubre de 1989*, Madrid, 1990, pp. 1138-1140; Enrique Mapelli, rec. de Luis Marquina Sánchez, *El transporte aéreo. Cuestiones Generales y Marco Jurídico-Económico*, Madrid, 1991, pp. 1141-1142; Enrique Mapelli, rec. de Julián Palacín Fernández, *Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial*, Lima, 1991, pp. 1142-1143; Wally Palacios Kuhn, *Derecho de explotación de la Órbita Geoestacionaria*, Lima,

1988, pp. 1143-1145 y Agustín Rodríguez Jurado y María Elena Suárez de Arnedo, *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, Buenos Aires, 1990, pp. 1145-1147].

11. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 8 (1992). P.V.P.=25 €. [Contenido: María Laura Gregoratti y Horacio David Gregoratti, "Influencia europea en la aviación comercial de América Latina en el siglo XX", pp. 1157-1164; Manuel J. Peláez, "Notas para una Historia del derecho laboral aeronáutico español (1911-1946): régimen jurídico y jurídico-laboral del personal de vuelo y tierra", pp. 1165-1176; María Luisa Corbino, "Brevi rilievi critici sulla legge N. 58/1990 in materia di lavoro portuale", pp. 1179-1182; Aura González de Mansilla, "Regimen jurídico laboral del personal de vuelo en Venezuela", pp. 1185-1209; Eduardo Néstor Balian, "Aspectos jurídicos del personal de vuelo. Modalidad de trabajo. El factor humano. Algunos problemas actuales", pp. 1211-1236; Federico Casanovas Valderrama, "Política aérea revolucionaria en el Pacto Andino de Cartagena", pp. 1237-1244; Alberto Fernández, "Régimen jurídico laboral del personal de vuelo", pp. 1245-1258; Mirtha E. Cantiano, "Interpretación normativa del régimen jurídico del personal de vuelo", pp. 1259-1264; Adriana Beatriz Harbi, "La relación laboral del personal de vuelo", pp. 1265-1275; José Rubio San Román y Francisco Javier Zamora Cabot, "Los sistemas informatizados de reservas (Computer Reservations Systems) en el contexto de las relaciones C.E.-EE.UU.", pp. 1277-1286; María Dolores Lizarraga Lacalle, "Hacia la libre circulación de personal de vuelo entre los estados de la Comunidad Económica Europea", pp. 1287-1296; José Fosman, "Las compañías aéreas como 'Organizadoras' según las directivas del Mercado Común Europeo y sus responsabilidades", pp. 1297-1302; Julio Mariano Ferradas Platas, "Política aerocomercial andina", pp. 1303-1316; Enrique Mapelli, "Las agencias de viajes y el transporte aéreo", pp. 1317-1323; Eduardo T. Cosentino, "La intermediación del tránsito en el ámbito del transporte aéreo", pp. 1325-1329; Graciela de Marzi de Vera y Héctor A. Perucchi, "Naturaleza jurídica del agente de viajes", pp. 1331-1336; Gaspar Rivera Cestero, "Las agencias de viajes en el Derecho norteamericano", pp. 1337-1347; Jorge Enrique Kempner, "Las intermediaciones en el transporte aéreo (Agencias de Viajes y Turismo y Agencias de Cargas)", pp. 1349-1354; Gaspar Rivera Cestero, "Actuaciones de las líneas aéreas internacionales estatales a través de sus agentes que producen la pérdida de Inmunidad del Soberano en los Estados Unidos y Puerto Rico", pp. 1355-1359; Marina Donato, "El transporte aéreo – perspectivas de servicio público", pp. 1361-1364; Alba Marina Indrigo y Noel Rodríguez Senese, "El transporte aéreo. Perspectivas de servicio público", pp. 1365-1368; Manuel Zafra Riascos, "La influencia de las normas comunitarias sobre competencia en los servicios de asistencia en tierra (Handling). Sus repercusiones respecto a los servicios aéreos intra-extra comunitarios", pp. 1369-1378; José Ramón Morales Rodríguez, "Transporte aéreo y servicio público", pp. 1379-1391; Francisco Loustau Ferran, "El transporte aéreo servicio público y el pasajero", pp. 1393-1399; Dante Luján Ricchiuti, "El transporte aéreo – Perspectivas de servicio público", pp. 1401-1409; Horacio Óscar Deluca, "El derecho de huelga: alcances. Los servicios públicos esenciales. Situación en la República Argentina, España e Italia", pp. 1411-1418; José Luis Álvarez Hernández, "Régimen jurídico de los objetos espaciales. Satélites de comunicación", pp. 1421-1445; Enrique Mapelli, "XXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Lisboa, noviembre de 1991)", pp. 1449-1454; Enrique Mapelli, "Versión castellana del Discurso pronunciado por el Prof. Dr. Don Enrique Mapelli en la solemne apertura de las XXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Lisboa, 6 de noviembre de 1991)", pp. 1455-1457; José Duarte André, "Palabras de Salutación dirigidas por el Dr. José Duarte André, Presidente de la Comisión Organizadora de las XXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial en la Sesión Solemne de Apertura (Lisboa, 6 de noviembre de 1991) cuya presidencia honorífica ostentó el Presidente de la República Portuguesa, Honorable Mario Soares", pp. 1457-1458; Rui Veres, "Introducción al Panel 'Política Aérea' de la CEE por Rui Veres, Director General del Transporte Aéreo DGAC de Portugal", p. 1459; Jorge

Enrique Kempner, "Apuntamientos sobre el régimen jurídico aeronáutico del personal de vuelo a cargo del Dr. Jorge Enrique Kempner", p. 1460; Mario E. Folchi, "Puntualizaciones sobre el régimen jurídico aeronáutico del personal de vuelo de Mario E. Folchi", pp. 1461-1462; Mario E. Folchi, "Puntualizaciones de Mario E. Folchi sobre las intermediaciones en el transporte aéreo", pp. 1462-1463; Enrique Mapelli, "XIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (Caracas, Venezuela, Marzo, 1990)", pp. 1463-1464; Manuel J. Peláez, "El nº XVI (1991) de los «Annals of Air and Space Law»", pp. 1465-1466; Manuel J. Peláez, "Novedades bibliográficas de Historia marítima y Derecho marítimo recibidas en la redacción de la REDNMyA", pp. 1466-1468; Manuel J. Peláez, "300 jaar Directie der Oostersche Handel en Reederijen", pp. 1468-1469; Rafael Gibert, "Puntualizaciones del Dr. Rafael Gibert y Sánchez de la Vega al nº VII de la REDNMyA", pp. 1469-1471; Mario O. Folchi, "Reflexiones para algo más que un ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico", pp. 1471-1475; Manuel J. Peláez, « L'immobilisation forcée des navires », p. 1476; Manuel J. Peláez, rec. de Maria Luisa Corbino, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milán, 1990, en pp. 1479-1480; Enrique Mapelli, rec. de I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Deventer y Boston, 1991, en pp. 1480-1481; Enrique Mapelli, rec. de Alejandro Fuentes Talice, *Contratos de fletamento y transporte aéreo*, Montevideo, 1991, en pp. 1481-1482; Enrique Mapelli, rec. de *International Bibliography of Air Law. Supplement 1985-1990*, Deventer y Boston, 1991, en pp. 1482-1483 y Enrique Mapelli, rec. de Silvia Jacqueline Taus Reggi, *El Perú: Política aerocomercial y la quinta libertad*, Lima, 1991, en pp. 1483-1484].

12. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 9 (1993). P.V.P.=9 €. [Contenido: Janusz Gilas, "Equitables principles of the delimitation of continental shelf", pp. 1489-1508; Nicolas Mateesco Matte, "Alocução perante as «Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial»", pp. 1511-1513; Manuel Zafra Riascos, "Una estrategia global para un desarrollo del transporte aéreo respetuoso con el medio ambiente", pp. 1515-1533; Enrique Mapelli, "XXII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas en Santiago de Chile [Declaración final de las Jornadas]", pp. 1537-1542; Juan Ignacio Peinado Gracia, "A propósito de « l'immobilisation forcée des navires » y el art. 128 de la Ley española 27/1992 de Puertos y Marina Mercante", pp. 1542-1555; Manuel J. Peláez, "Algunas novedades bibliográficas de Derecho Aeronáutico, de Derecho del Espacio y de Derecho Marítimo", pp. 1556-1558; Manuel J. Peláez, "Los orígenes del servicio aéreo de la Península con Canarias", pp. 1558-1570; Enrique Mapelli, rec. de Agustín Rodríguez Jurado, *Código Aeronáutico Internacional Anotado*, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992, pp. 1573-1574; Enrique Mapelli, rec. de Centro de Estudios Internacionales Avanzados, *V Centenario de los Derechos del Hombre, de los Pueblos, de las Naciones y de la Humanidad*, Buenos Aires, 1992, pp. 1574-1575; Enrique Mapelli, rec. de *El Derecho de los negocios internacionales. Libro en homenaje a Enrique Low Murtra*, Bogotá, 1991, pp. 1575-576; Enrique Mapelli, rec. de Mario O. Folchi, *El nuevo Derecho Aeronáutico (Los sistemas computerizados de reservas)*, Buenos Aires, 1992, pp. 1576-1578].

13. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 10 (1994). P.V.P.=9 €. [Contenido: Jan Łopuski, "The HNS Convention: Are we on the Right Track?", pp. 1585-1601; Guido Camarda, "Considerazioni in tema di responsabilità dei gestori di terminali di rapporto con particolare riferimento alla normativa internazionale", pp. 1603-1610; Manuel Augusto Ferrer, jr., "El Derecho espacial en el orden del día del COPUOS", pp. 1613-1626; María E. Gómez Rojo, rec. de Michele Comenale Pinto, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993, pp. 1629-1630; Enrique Mapelli, rec. de Isa H. P. A. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law*, Deventer-Boston, 1993, pp. 1631-1632; Enrique Mapelli, rec. de Diego Esteban Chamí, *La protesta aeronáutica. Teoría y práctica*, Buenos Aires, 1989, pp. 1632-1634; Enrique Mapelli, rec. de Javier Tamayo Jaramillo,

El contrato de transporte, Santafé de Bogotá, 1991, pp. 1634-1635 y Enrique Mapelli, rec. de Luis Tapia Salinas, *Derecho aeronáutico*, Barcelona, 1993, pp. 1635-1637].



14. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 11 (1995). P.V.P.=9 €. [Contenido: Ángel J. Arango, "El uso deliberado de aeronaves civiles con fines ilícitos: un delito contra la paz y el Derecho internacional", pp. 1643-1654; Manuel J. Peláez, "Notas sobre la conceptualización jurídica de la aeronave. Perspectiva histórica y regulación normativa en derecho común y comparado, preferencialmente italiano y francés, en relación al derecho español (IIIª Parte)", pp. 1655-1660; Enrique Mapelli, "XXIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 1663-1671; Enrique Mapelli, "XXIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas en la Universidad de Salamanca los días 19, 20 y 21 de octubre de 1994", pp. 1672-1676; Enrique Mapelli, rec. de Juan José Enríquez de Dios, *Transporte Internacional de Mercancías*, Madrid, 1994, pp. 1679-1680; Enrique Mapelli, rec. de León Herrera Esteban, *Turismo y Transporte Aéreo desde la experiencia española*, Madrid, 1991, pp. 1680-1681; Enrique Mapelli, rec. de Arturo Núñez Sardá, *Aviación Civil*, Lima, 1994, pp. 1681-1682; Enrique Mapelli, rec. de Julián Palacín Fernández, *La OACI y la CLAC en el desarrollo del transporte aéreo en la región*, Lima, 1994, pp. 1682-1684; María de los Reyes Martín Sánchez y Concepción Serrano Alcaide, rec. de Geo Pistarino, *Il problema del Mar Nero nel passato e nel presente. Seminario internazionale di studi (Atti, Genova, 16 giugno 1992)*, Genova, 1993, pp. 1684-1685 y Enrique Mapelli, rec. de Luis René Salazar, *Manual de Derecho Aeronáutico y del Espacio*, vol. I, Quito, 1994, pp. 1685-1686].

15. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 12 (1996). P.V.P.=12 €. Jameson W. Doig, "Regional Conflict in the New York Metropolis: the Legend of Robert Moses and the Power of the Port Authority", pp. 1689-1728; Rodolfo A. González-Lebrero Martínez, "La responsabilidad en la navegación deportiva y de recreo", pp. 1731-1743; Enrique Mapelli López, "Crónica de las XXV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas en la Universidad de Morón, República Argentina, los días 17, 18 y 19 de octubre de 1995", pp. 1747-1754; Rodolfo González-Lebrero Martínez, "El más prestigioso bufete español de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico", pp. 1754-1757; Concepción Serrano, "Enrique Mapelli deja la Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 1758-1759; Patricia

Zambrana Moral, rec. de Gerardo Conesa Prieto, *La estancia del buque en puerto*, Barcelona, 1993, pp. 1763-1766; Luis Tapia Salinas, rec. de Enrique Mapelli, *Código de Leyes Internacionales de Aviación Civil*, Madrid, 1995, pp. 1766-1768; Concepción Serrano, rec. de Manuel J. Peláez, *Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico*, Barcelona, 1994, pp. 1768-1769; Enrique Mapelli, rec. de Francisco José Sánchez Gamborino, *El contrato de transporte*, Madrid, 1993, pp. 1769-1770 y Concepción Serrano, rec. de Eduardo Vilariño Pintos, *Las funciones consulares en materia de navegación marítima*, Madrid, 1993, pp. 1770-1773].

16. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 13 (1997). P.V.P.=10 €. [Contenido: Guido Camarda, "Lo spazio adriatico nel diritto internazionale aereo e del mare", pp. 1777-1796; Gianantonio Tassinari, "L'individuazione del vettore in base alla polizza di carico nell'esperienza giuridica italiana", pp. 1799-1815; Manuel J. Peláez y Patricia Zambrana Moral, "Notas sobre la historia del fletamento fluvial", pp. 1819-1828; Enrique Mapelli, "Crónica de las XXVI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 1831-1834; Concepción Serrano, "Enrique Mapelli deja la Presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (IIª Parte)", pp. 1834-1836; Concepción Serrano, « La mer dans la littérature médiévale (Saint-Valery-sur Somme, 20-22 marzo 1997) », pp. 1836-1837; Concepción Serrano, « Le Canal du Midi et les voies navigables dans le Midi de la France (Castelnaudary, 27, 28 y 29 de junio de 1997) », pp. 1838-1839; Joost Schriever y Huub Winthagen, "Amsterdam y Randstad construirán juntos un velero histórico", pp. 1839-1841; María E. Gómez Rojo, rec. de Ignacio Arroyo Martínez, *Estudios de Derecho Marítimo*, vol. II, Barcelona, 1995, pp. 1845-1848; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de Center for Research in Air and Space Law, *Arms control and disarmament in outer space: Towards a new order of survival*, vol. IV, Ottawa, 1991, pp. 1849-1850; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de José Ramón Cruz Mundet, *La Guerra de la Convención en Guipúzkoa (1793-1795): el manuscrito de Ignacio Vicente de Sarasati*, San Sebastián, 1993, pp. 1850-1852; María E. Gómez Rojo, rec. de Giorgio De Stefani, *Diritto aereo*, Roma, 1996, pp. 1852-1855; Enrique Mapelli, rec. de Antonio García Lizana, Guillermina Martín Reyes y José María Otero Moreno, *El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico. Método de análisis y aplicación al caso del aeropuerto de Málaga*, Madrid, 1996, pp. 1855-1856; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de XXIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1995, pp. 1857-1861; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de XXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Lisboa, 1992, pp. 1861-1863; Gianantonio Tassinari, rec. de Riccardo Manfrini, *Il traffico marittimo nel diritto comunitario*, Torino, 1994, pp. 1863-1865; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de Pierre-Marie Martin, *Les Échecs du Droit International*, Paris, 1996, pp. 1865-1869; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de José Ramón Morales Rodríguez, *El Transporte aéreo y la Comunidad Europea*, Madrid, 1993, pp. 1869-1872 y María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de José Luis Rodríguez Carrión, *Estudios sobre el seguro marítimo*, Barcelona, 1992, pp. 1872-1874].

18. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 15 (1999). P.V.P.=12 €. [Contenido: Guido Camarda, "Le inchieste sui sinistri aeronautici", pp. 2033-2053; María Cristina Grunauer de Falú, "Privatización de aeropuertos (1ª Parte)", pp. 2055-2062; Patrick Drinan, "The Historical Reagan Doctrine and the Case of Ethiopia", pp. 2065-2070; Elena Martínez Barrios, "De la Historia del Derecho Marítimo a la Historia del Derecho Internacional y de los Tratados (de Ferran Valls i Taberner a Román Riaza y Martínez-Orsorio)", pp. 2071-2078; María E. Gómez Rojo, "El Consulado español en Perpignan durante los siglos XIX y XX (IIª Parte)", pp. 2079-2090; Jessica Johnston y María E. Gómez Rojo, "World-class collection of navigation instruments given to the Mariner's Museum", pp. 2093-2094; Enrique Mapelli, "Crónica de las XXI Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Ushuaia. Argentina,

21 a 24 de abril de 1998)", pp. 2094-2098; María E. Gómez Rojo, "Ha muerto Arcadi Garcia i Sanz, historiador del Derecho Marítimo Europeo", pp. 2098-2104; Enrique Mapelli, "Nota necrológica de Juan Viniegra Velasco", pp. 2105-2106; María E. Gómez Rojo, "Historia de la Lufthansa a través de sus documentos", pp. 2106-2111; Elena Martínez Barrios, "Del ius mercatorum al Derecho Mercantil", pp. 2112-2118; Enrique Mapelli, rec. de Santiago Areal Ludeña, *El Seguro aeronáutico. Especial referencia a la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos*, Madrid, 1998, pp. 2121-2122; María de los Reyes Martín Sánchez, rec. de Miguel Checa Martínez, *El Trust angloamericano en el Derecho español*, Madrid, 1998, pp. 2122-2127; Elena Martínez Barrios, rec. de Michel-Frédéric Coutant, *Les tribunaux de commerce*, Paris, 1998, pp. 2127-2128; María E. Gómez Rojo, rec. de Maryse Fabriès-Verfaillie, *L'Afrique du Nord et le Moyen Orient dans le nouvel espace mondial*, Paris, 1998, pp. 2128-2130; Enrique Mapelli López, rec. de Óscar Fernández Brital, *Alberto Santos Dumont*, Río de Janeiro, 1998, pp. 2130-2131; Enrique Mapelli, rec. de Enrique Ferreira, *El dominio del aire bajo el imperio del Derecho*, Caracas, 1999, pp. 2131-2132; Enrique Mapelli, rec. de Julián Hermida, *Derecho espacial comercial. Aspectos internacionales y contractuales*, Buenos Aires, 1997, p. 2132; Enrique Mapelli, rec. de José Daniel Parada Vázquez, *La relación jurídica aeronáutica*, Barcelona, 1998, pp. 2133-2135; Enrique Mapelli, rec. de Luis Utrilla García-Rueda et alii, *Origen y desarrollo del transporte aéreo en España*, Madrid, 1998, pp. 2135-2136; Patricia Zambrana Moral, rec. de Antoine Vialard, *Droit maritime*, Paris, 1997, pp. 2136-2137 y Enrique Mapelli, rec. de Silvia Maureen Williams, *El riesgo ambiental y su regulación. Derecho internacional y comparado. Residuos espaciales. Protección de la capa de ozono*, Buenos Aires, 1998, p. 2138].



19. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 16 (2000). P.V.P.=12 €. [Contenido: Jan Łopuski, "The Role played by International Law in the formation of maritime law – A Retrospective view on the turn of the 20th century and in the era of globalisation", pp. 2147-2158; María E. Gómez Rojo, "Algunas cuestiones acerca del significado y la regulación histórico-jurídica del concepto de baratería, con especial referencia al derecho francés y español (1^a Parte)", pp. 2159-2168; Gianantonio Tassinari, "La sequestrabilità della nave di proprietà di soggetto diverso dal debitore del credito marittimo nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi", pp. 2169-2197; María Cristina Grunauer de Falú, "Privatización de aeropuertos (II^a Parte)", pp. 2201-2214;

Enrique Mapelli López, "Crónica de las XXIX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Panamá, 12 al 14 de Octubre de 1999)", pp. 2217-2220; María E. Gómez Rojo, "La Historia de la Economía y de la Navegación marítima en el Mediterráneo Occidental y Oriental. Genova homenajea al medievalista Geo Pistarino", pp. 2221-2224; Enrique Mapelli López, "XXX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación comercial", pp. 2224-2228; María E. Gómez Rojo, "Valentín Vázquez de Prada, Jesús María Usunáriz Garayoa, Historia Económica, Historia del Comercio y Censura", pp. 2228-2232; María E. Gómez Rojo, "Posiciones doctrinales francesas acerca de la regulación histórica sobre la adopción de medidas tendentes a la protección del patrimonio marítimo y fluvial", pp. 2232-2235; Enrique Mapelli, rec. de *Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*, Madrid, 1999, tomo 1 y tomo 2, p. 2239; Enrique Mapelli, rec. de ALADA, *Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico*, Buenos Aires, vol. II y III, p. 2240; Enrique Mapelli, rec. de José Luis Álvarez Hernández, *Derecho Espacial*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1997, pp. 2240-2241; Enrique Mapelli, rec. de Alberto Cámara Botia, *El contrato de trabajo aeronáutico*, Estudios de Derecho Laboral, Madrid, 1994, pp. 2241-2242; Enrique Mapelli, rec. de Rodolfo González Lebrero, *Curso de Derecho de la Navegación*, Vitoria, 1998, pp. 2242-2243; Enrique Mapelli, rec. de María del Ángel Iglesias Vázquez, *Política común del transporte aéreo*, Madrid, 2000, pp. 2243-2245; Enrique Mapelli, rec. de Hilda Mondino, *Derecho de la Navegación*, Córdoba, 1998, p. 2245; Enrique Mapelli, rec. de Abraham Ramírez Lituma, *El espacio, el derecho y la ONU*, Lima, 1993, pp. 2245-2246; María E. Gómez Rojo, rec. de Víctor Tau Anzoategui et aliae, *Libros Registros-Cedularios del Tucumán y Paraguay (1573-1716)*, Buenos Aires, 2000, pp. 2246-2247 y Enrique Mapelli, rec. de Luis Ugarte Romano, *Tratado de Derecho Aeronáutico*, México, 2000, pp. 2247-2248].

20. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 17 (2001). P.V.P.=16 €. [Contenido: Jan Łopuski, "The Lugano Convention and Maritime Legislation", pp. 2257-2267; Gérard D. Guyon, « Les coutumes pénales des Rôles d'Oléron : un droit pénal maritime original ? », pp. 2271-2285; María E. Gómez Rojo, "Algunas cuestiones acerca del significado y la regulación histórico-jurídica del concepto de baratería (IIª Parte)", pp. 2287-2297; Patricia Zambrana Moral, "Consideraciones sobre la cesión de bienes en la regulación concursal de algunos textos de derecho marítimo", pp. 2299-2317; María Cristina Grunauer de Falú, "Privatización de aeropuertos (IIIª Parte)", pp. 2321-2337; Enrique Mapelli, "La reforma del Convenio de Varsovia. Actualización de la Conferencia de 1999", pp. 2339-2350; Gloria del Mar del Valle, "El derecho de la navegación y del transporte aeronáutico español y comparado europeo de los años treinta", pp. 2351-2383; Gloria del Mar del Valle, "Tesis doctorales inéditas de derecho de la navegación y de relaciones internacionales (I. «El régimen de exequatur. Origen y desarrollo de esta institución en general y particularmente en España. Juicio crítico de la misma», de Joaquín Almeda i Roig de 1869)", pp. 2387-2409; "Real Decreto-Ley 15/2001, de 2 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de transporte aéreo", pp. 2413-2416, con "Nota crítica" de María E. Gómez Rojo; "Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montréal 28 de mayo de 1999)", pp. 2417-2431, con "Nota" de María E. Gómez Rojo; Enrique Mapelli, rec. de ALADA, *Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial*, V, Buenos Aires, 2001, p. 2435; Enrique Mapelli, rec. de ALADA, *Simposio de Buenos Aires, 40º Aniversario de ALADA*, Buenos Aires, 2001, p. 2436; Enrique Mapelli, rec. de Javier Aparicio, coord., *Homenaje al Dr. Álvaro Bauzá Araujo*, Madrid, 2001, pp. 2436-2437; Patricia Benavides, rec. de Adolfo Auriolés Martín, *Conferencias marítimas*, Valencia, 1998, pp. 2437-2441; María E. Gómez Rojo, rec. de José Esteve Pardo, *Régimen jurídico de los aeropuertos. Servicio público y explotación comercial*, Valencia, 2001, p. 2441; Enrique Mapelli, rec. de *XXIX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*, Panamá, 1999, p. 2442; Gerard D. Guyon, rec. de Xavier

Martin, *L'homme des droits de l'homme et sa compagne (1750-1850)*, Paris, 2001, pp. 2442-2445; Carmen Jambrino Maldonado, rec. de Inmaculada Martín Rojo, *Dirección y gestión de empresas del sector turístico*, Madrid, 2000, pp. 2445-2446; Enrique Mapelli, rec. de Agustín Rodríguez Jurado, *La Evolución*, Buenos Aires, 2000, p. 2446; Esther Domínguez López, rec. de María Salazar Revuelta, *La gratuidad del mutuum en el Derecho romano*, Jaén, 1999, pp. 2447-2449; María E. Gómez Rojo, rec. de Ana Salinas de Frías, editora de *Persona y Estado en el umbral del siglo XXI*, Málaga, 2001, pp. 2449-2450 y Francisco José Sánchez-Gamborino, *El seguro del transporte. Manual práctico*, Madrid, 2001, pp. 2450-2451].

21. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 18 (2002). P.V.P.=20 €. [Contenido: Leonard Łukaszuk y Tomasz Balcerzak, "The new Polish Aviation Act of 3 July as implementation of international rules within national system", pp. 2459-2481; Enrique Mapelli, "Perspectivas de la legislación aeronáutica", pp. 2483-2489; Gloria del Mar Valle, "El derecho de la navegación y del transporte aeronáutico español y comparado europeo de los años treinta (IIª Parte)", pp. 2491-2521; Janusz Gilas, "Problem of proper law in matters of collisions at sea", pp. 2525-2529; Manuel J. Peláez y María E. Gómez Rojo, "Epistolario del derecho de la navegación marítima y aeronáutica del siglo XX (I Parte)", pp. 2531-2563; Jan Łopuski, "The new polish maritime code", pp. 2565-2574; Manuel J. Peláez, "Del Derecho de la navegación y la Historia de los tratados en Amedeo Giannini a la Historia y Doctrina del Fascismo del duque Widar Cesarini Sforza (dos hombres de ciencia servidores de un sistema totalitario)", pp. 2577-2612; María Encarnación Gómez Rojo, "Algunas aportaciones al análisis de la historia de la denominada cláusula *rebus sic stantibus*. Teoría de la imprevisión. Especial referencia al Derecho comparado e internacional (Iª Parte)", pp. 2613-2633; Enrique Mapelli, "Seminario sobre Legislación Iberoamericana Actual", p. 2637; Enrique Mapelli, "XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", pp. 2637-2638; Patricia Zambrana, "El contrato de viaje combinado. Un estudio comparativo jurídico y lingüístico entre el Derecho alemán y el español", pp. 2639-2646; Patricia Benavides Velasco, "V Jornadas de Derecho Turístico", pp. 2647-2651 y Enrique Mapelli, "Seminario 'Poder Aéreo y Derecho Aeronáutico' celebrado en Caracas (Venezuela)", pp. 2651-2652].

22. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 19 (2003). P.V.P.=18 €. [Contenido: Jan Łopuski, "The UNCITRAL Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea: some reflections on the transformation and future of maritime law", pp. 2665-2674; Patricia Zambrana Moral, "Las enseñanzas de Derecho Marítimo en las principales Facultades y Escuelas de Derecho de Estados Unidos y Canadá como posible modelo a aplicar en la implantación del espacio europeo de educación superior", pp. 2675-2686; Janusz Gilas, "The Collisional Norms of the Polish Maritime Code", pp. 2687-2691; María E. Gómez Rojo, "Las enseñanzas de Derecho Marítimo en Francia ante la implantación del sistema europeo de educación superior", pp. 2693-2703; Manuel J. Peláez, "Del Derecho de la navegación y la Historia de los tratados en Amedeo Giannini a la Historia y Doctrina del Fascismo del duque Widar Cesarini Sforza (dos hombres de ciencia servidores de un sistema totalitario) (IIª Parte)", pp. 2707-2733; María E. Gómez Rojo, "La Historia de las relaciones internacionales y de los tratados en sede jurídica y de ciencias políticas. Correspondencia jurídica y científica del siglo XX (Iª Parte)", pp. 2735-2759; Patricia Zambrana Moral, "El Derecho de la Navegación y la Historia de las relaciones internacionales en los Decretos ministeriales italianos de 4 de agosto y de 28 de septiembre de 2000 de cara a la implantación del espacio europeo de educación superior", pp. 2761-2772; Inmaculada Almahano Güeto, "El contrato de viaje combinado en el ordenamiento español y en el alemán", pp. 2775-2806; Gloria Corpas Pastor, "Tourism and Travel Law: electronic resources for a corpus-based multilingual generation Project", pp. 2807-2818; María del Ángel Iglesias Vázquez, "Repercusiones de la sentencia del T.J.C.E. de 5 de noviembre de 2002", pp. 2821-2833; Patricia Zambrana Moral, "Las enseñanzas de Derecho aeronáutico en las Facultades y Escuelas de Derecho de Canadá y Estados Unidos

(Iª Parte)", pp. 2835-2841; Mario O. Folchi, "Resultados de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI", pp. 2843-2854; Enrique Mapelli, "Terceras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico (San José de Costa Rica)", p. 2857; María E. Gómez Rojo, "Regulación jurídica de los puertos deportivos. Repercusión de su administración y gestión en el desarrollo del turismo náutico", pp. 2859-2864; María E. Gómez Rojo, "Principales aspectos de la regulación jurídica de la Seguridad aérea en España. Su incidencia en la contratación turística", pp. 2865-2867; Enrique Mapelli, rec. de Alfonso L. Calvo Caravaca y Santiago Areal Ludeña, *Actas del Seminario sobre Derecho Aeronáutico, Madrid 13-14 de mayo de 1998*, Madrid, 1999, pp. 2871-2872; María E. Gómez Rojo, rec. de Gloria Corpas Pastor, *Recursos documentales y tecnológicos para la traducción del discurso jurídico (español, alemán, inglés, italiano, árabe)*, Granada, 2003, pp. 2872-2874; Enrique Mapelli, rec. de Elena María Feral Mariño, *El overbooking en el transporte aéreo*, Cizur Menor, 2003, pp. 2874-2875; Enrique Mapelli, rec. de Fernando Martínez Sáez, *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera*, Granada, 2002, pp. 2875-2877; Enrique Mapelli, rec. de Tomás Nassar, edit., *Primeras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico*, San José de Costa Rica, 2000, pp. 2877-2878; Enrique Mapelli, rec. de María Victoria Petit Lavall, *Los acuerdos entre compañías aéreas en la normativa comunitaria liberalizadora del sector aéreo*, Valencia, 2000, pp. 2878-2879; Enrique Mapelli, rec. de R. Rueda Valdivia, *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Granada, 2002, p. 2879; Manuel J. Peláez, rec. Julian Sutor, *Prawno Dyplomatyczne i Konsularne*, Varsovia, 2003, p. 2880; Enrique Mapelli, rec. de Luis Ugarte Romano, *El contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga*, México, D. F., 2003, p. 2881; Enrique Mapelli, rec. de Luis Ugarte Romano, *El contrato de transporte multimodel internacional de carga*, México, D. F., 2003, pp. 2881-2882 y Leonard Łukaszuk, Marian Bujnowski y Tomas Balcerzak, rec. de Marek Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Varsovia, 2002, pp. 2882-2886].

23. María Encarnación Gómez Rojo, *Historia jurídica del anatocismo*, Barcelona, 2003. P.V.P.=9 €.

24. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 20 (2004). P.V.P.=25 €. [Contenido: Rustam F. Mamedov, "The Progressive Development of International Legal Status of the Caspian Sea. The Problems and Prospects", pp. 2893-2909; Barbara Janusz, "The Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea and Principles on the International Environmental Law", pp. 2911-2924; Michał Kwitliński, "Política kontrolni zbrojeń strategicznych administracji Prezydenta Reagana (First Part)", pp. 2925-2955; Jan Łopuski, "Maritime Law in the XXI Century: Tradition, Modernity, Rationality", pp. 2959-2970; Leonard Łukaszuk, "The Nautical Archaeology and Explorations in Israel", pp. 2971-2975; Patricia Zambrana Moral, "Política de transportes comunitaria: selección de normativa aplicable al transporte marítimo de pasajeros con incidencia directa o indirecta en el turismo", pp. 2977-2994; María Encarnación Gómez Rojo, "Normativa histórica convencional internacional reguladora del transporte aéreo con incidencia en el sector turístico", pp. 2997-3014; Patricia Zambrana Moral, "Las enseñanzas de Derecho Aeronáutico en las Facultades y Escuelas de Derecho de Canadá y Estados Unidos (IIª Parte)", pp. 3015-3023; María Encarnación Gómez Rojo, "Introducción al Derecho Aéreo y Espacial. Su enseñanza en Francia ante la implantación del Sistema Europeo de Educación Superior", pp. 3025-3039; Gloria Corpas Pastor, "The Turicor Project: Work in Progress", pp. 3043-3055; Inmaculada Martín Rojo, "Políticas de fomento y regulación de alojamientos turísticos en España: evolución histórica y ordenamientos jurídicos vigentes en la actualidad", pp. 3057-3068; Leonard Łukaszuk, "International Co-operation in the Field of Satellite Navigation Improvement: European Perspective", pp. 3071-3075; Manuel J. Peláez y Joaquín Fernández-Crehuet Serrano, "Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne", pp. 3079-3082; Patricia Benavides Velasco, "El municipio turístico", pp. 3083-3089; Enrique Mapelli López, "Luis

Tapia Salinas ha muerto. El derecho aeronáutico pierde a uno de sus máximos valedores (I)", pp. 3091-3092; María Encarnación Gómez Rojo, "Luis Tapia Salinas ha muerto. El derecho aeronáutico pierde a uno de sus máximos valedores (II)", pp. 3092-3094; Leonard Łukaszuk, rec. de Władisław Bartoszewski (ed.), *Die Kraft des Augenblicks Begegnungen mit Paps Johannes Paul II*, Friburgo de Brisgovia, 2004, p. 3097; Enrique Mapelli, rec. de Yolanda B. Bustos Moreno, *La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros*, Madrid, 2003, pp. 3097-3098; Enrique Mapelli rec. de Michele De Meo y Wanna Saccomanno, *Bibliografia Generale italiana di Diritto della Navigazione Aerea dal 1900 al 2000*, Cagliari, 2000, p. 3098; Leonard Łukaszuk, rec. de Krzysztof Kubiak y Piotr Mickiewicz, *Between Rivalry and Cooperation. The Baltic Region 1000-2000*, Gdynia, 2004, p. 3099; Manuel J. Peláez, rec. de Stefan Miłosz, *Dyplomacja wojskowa*, Varsovia, 2004, pp. 3099-3100; Manuel J. Peláez, rec. de Carlos Pérez San Emeterio, *A estas alturas. Historias de la aviación comercial en España*, Barcelona, 2003, pp. 3100-3101; María Encarnación Gómez Rojo, rec. de Juan Luis Pulido Begines, *Tratado de Derecho Mercantil*, tomo XLVIII, *Derecho de la Navegación*, vol. 6, *Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea*, Madrid y Barcelona, 2003, pp. 3101-3102; Barbara Janusz, rec. de Rashid Rzaev [título en ruso y recensión en alemán], Bacu, 2003, pp. 3102-3103 y Patricia Zambrana Moral, rec. Margarita Serna Vallejo, *Los Rôles d'Oléron. El Coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, 2004, pp. 3103-3104].

25. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 21-22 (2005). P.V.P.=25 €. [Contenido: Leonard Łukaszuk, "Aspekty prawne udziału organizacji międzynarodowych we współpracy dwustronnej i wielostronnej w świetle konwencji nz o prawie morza z 1982 roku", pp. 3111-3116; Barbara Janusz, "Notwendigkeit der Bedrohung der Weltmeere durch die Ötankerunfälle entgegenzuwirken", pp. 3117-3120; Dariusz Rafał Bugajski, "Right of Passage of Warships through Territorial Waters in NATO and Baltic States' Regulations", pp. 3121-3133; Thomas Gergen, "La transmisión de la propiedad de los bienes muebles corporales en Derecho Internacional Privado con referencia especial al transporte internacional de mercancías", pp. 3135-3146; Patricia Zambrana Moral, "Normativa comunitaria aplicable al transporte de pasajeros por aire con repercusión directa en el turismo. Especial atención a la seguridad aérea en el marco de la política de transportes de la Comunidad Europea", pp. 3149-3172; Patricia Benavides Velasco, "La responsabilidad por retraso en el transporte aéreo de pasajeros", pp. 3173-3180; María Belén González Fernández, "La responsabilidad del transportista aéreo por cancelación de vuelo", pp. 3181-3186; María Encarnación Gómez Rojo, "Antecedentes históricos y consecuencias jurídicas de la política normativa relativa a la desregulación y liberalización del transporte aéreo: líneas aéreas de bajo coste", pp. 3187-3207; Gloria Corpas Pastor y Juan Solís Becerra, "El contrato de aprovechamiento por turno en España y en el Reino Unido: un enfoque comparado", pp. 3211-3228; Thomas Gergen, "La fusión internacional de las sociedades mercantiles. Aspectos del Derecho Internacional Privado y del Derecho Comparado", pp. 3229-3244; Inmaculada Martín Rojo y Antonio Peláez Verdet, "El alojamiento turístico de titularidad pública en la provincia de Málaga", pp. 3245-3268; Michał Kwitliński, "Politika kontroli zbrojeń strategicznych administracji Prezydenta Reagana (Second Part)", pp. 3271-3298; Manuel J. Peláez, "Del Derecho de la Navegación y la Historia de los Tratados en Amedeo Giannini a la Historia y Doctrina del Fascismo del Duque Widar Cesarini Sforza (Dos hombres de ciencia servidores de un sistema totalitario)", pp. 3299-3338; María Encarnación Gómez Rojo, "La Historia de las Relaciones Internacionales y de los Tratados en sede jurídica y de Ciencias Políticas. Correspondencia jurídica y científica del siglo XX (IIª Parte)", pp. 3339-3363; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" 1ª Parte, ["Antonio Ambrosini (1888-1983)", por Manuel J. Peláez, pp. 3370-3376; "Álvaro Bauzá Araújo (1917-1999)", por Enrique Mapelli, pp. 3376-3377; "Félix Fernández-Shaw Baldasano (1930-2001)", por Javier Cremades García, pp. 3377-3378; "Enrique A. Ferreira (1893-1987)", p. 3378,

por Enrique Mapelli; "Arcadi Garcia Sanz (1926-1998)", por María Encarnación Gómez Rojo, pp. 3378-3380; "Rafael Gay de Montellá (1882-1969)", por Manuel J. Peláez, pp. 3380-3381; "Joseph-Pierre-Augustin Gravel (1883-c. 1952)", por Miriam Seghiri, p. 3381; "León Herrera Esteban (1922-2003)", por Enrique Mapelli, pp. 3381-3382; "José Luis Rodríguez Carrión (1936-2001)", por Manuel J. Peláez, pp. 3382-3383; "Gustavo Romanelli (1923-2005)", por Patricia Zambrana Moral, pp. 3383-3385; "Luis Tapia Salinas (1913-2003)", por Enrique Mapelli López, pp. 3385-3386]; Enrique Mapelli, rec. de Martín Bravo Navarro, *Diccionario de cuestiones jurídicas aéreo-espaciales*, Madrid, 2005, en p. 3389; Leonard Łukaszuk, rec. de Markus Bugsthalier, *Theories of Compliance with International Law*, Leiden y Boston, 2004, en p. 3390; Leonard Łukaszuk, rec. de Benedetto Conforti, *The Law and Practice of the United Nations*, Leiden y Boston, 2005, p. 3391; Leonard Łukaszuk, rec. de Natalie Klein, *Dispute settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, Cambridge, 2005, en pp. 3391-3392; Natalia Badanina, rec. de un libro en ruso editado en Moscú, en pp. 3392-3394; Leonard Łukaszuk, rec. de Krzysztof Krasowski, ed., *Zarys dziejów Wydziału Prawa Uniwersytetu w Poznaniu 1919-2004*, Poznań, 2004, en p. 3394 y Dariusz Rafał Bugajski, rec. de Krzysztof Kubiak, *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie*, Varsovia, 2005, en pp. 3394-3395].

26. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 23 (2006). P.V.P.=19 €. Agotado.

27. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 24 (2007). P.V.P.=30 €. [Contenido: Michał Kwitliński, "Politika kontroli zbrojeń strategicznych administracji Prezydenta Reagana (Fourth Part)", pp. 3497-3509; Thomas Gergen, „Der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Kfz-Versicherer nach Art. L. 124-3 und L 112-6 des französischen Versicherungsgesetzbuches (Code des assurances) über Art. 40 Abs. 4 EGBGB“, pp. 3513-3515; Miriam Seghiri Domínguez y Gloria Corpas Pastor, "La normativa comunitaria y nacional aplicable al seguro turístico en España, Italia, Reino Unido y república de Irlanda: comparación de ordenamientos jurídicos y formas textuales", pp. 3517-3532; Robert Tarnacki, "Use of the Area as a Realization of the Principle of the Common Heritage of Mankind in the Light of the 1982 UN Convention of the Law of the Sea", pp. 3535-3550; María Pilar Rodríguez Reina, "Diccionario Italiano-Español/Español-Italiano de terminología náutica (con vertiente monolingüe)", pp. 3553-3605; María Encarnación Gómez Rojo, "Documentos para el estudio de la historiografía del Derecho de la Navegación marítima y aeronáutica", pp. 3607-3621; Jorge Leiva Rojo, "El contrato mercantil de distribución: cuestiones sobre Derecho comparado, terminología y traducción", pp. 3625-3644; María Encarnación Gómez Rojo, "Regulación histórico-jurídica del transporte aéreo de pasajeros con movilidad reducida en Derecho comparado", pp. 3647-3657; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 3ª Parte, ["Juan de Hevia Bolaños (c. 1568/1570-1623)", por Margarita Serna Vallejo, pp. 3659-3662; "Francisco de Vitoria (1483-1546)", por Margarita Serna Vallejo, pp. 3662-3666; "Jean-Marie Pardessus (1772-1853)", por Gérard Guyon, pp. 3666-3668; "Étienne de Cleirac (1583-1657)", por Gérard Guyon, pp. 3668-3669; "Torquato Carlo Giannini (1868-1962)", por Leopoldo Tullio, p. 3669; "Francesco Maria Dominedò (1903-1964)", por Leopoldo Tullio, pp. 3670-3671; "Cezary Berezowski (1898-1970)", por Leonard Łukaszuk, p. 3671; "Regimius Biezarnek (1912-1993)", por Leonard Łukaszuk, p. 3672; "Roman Jasica (1925-1999)", por Leonard Łukaszuk, p. 3672; "Giuseppe Riccardelli (1922-1970)", por Carlo Lobietti, pp. 3673-3678; "Witalis Ludwiczak (1910-1988)", por Leonard Łukaszuk y Miriam Seghiri, pp. 3679-3680 y "Manfred Lasch (1914-1993)", por Leonard Łukaszuk y Miriam Seghiri, p. 3680; AA.VV, varios comentarios de 4 libros polacos en la misma recensión, por Thomas Gergen, p. 3683; Rec. de Leonard Łukaszuk y Tomasz Balcerzak, *Lotnictwo współczesne i jego problemy. Cywilizacja – Kultura – Prawo – Ekonomia – Bezpieczeństwo – Obronność*, Varsovia, 2007, por Miriam Seghiri en p. 3684].

28. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 25 (2008). P.V.P.=26 €. [Contenido: Italia Cannataro, "José Martí: le due Americhe", pp. 3691-3709; Janusz

Gilas, "Between the Unification and the Codification of the Law of the Sea", pp. 3713-3716; Leonard Łukaszuk, "New Developments in Ocean Sciences and in Environmental Strategy", pp. 3717-3724; Barbara Janusz-Pawletta, „Gegenwärtige Entwicklungen betreffend den völkerrechtlichen Status und das Regime des kaspischen Meeres“, pp. 3725-3728; María Encarnación Gómez Rojo, "Normativa histórica convencional internacional reguladora del contrato de pasaje marítimo en relación a la seguridad y a la responsabilidad del transportista", pp. 3731-3741; Patricia Zambrana Moral, "Aspectos económicos del contrato de transporte de pasajeros por aire con incidencia en el sector turístico", pp. 3745-3768; Manuel J. Peláez, "Congreso de Derecho marítimo y Derecho público del mar", pp. 3771-3774; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" ["Kazimierz Libera (1905-1975)", por Leonard Łukaszuk, p. 3775, trad. castellana de Miriam Seghiri; "Maciej Chorzelski (1921-1999)", por Leonard Łukaszuk, p. 3776, trad. castellana de Miriam Seghiri; "Jonas Bergholzas (1934-2004)", por Leonard Łukaszuk, pp. 3776-3777, trad. al castellano por Manuel J. Peláez; "Ludwik Gelberg (1908-1985)", por Leonard Łukaszuk, pp. 3777-3778; "Jerzy Fabian (1925-1970)", por Leonard Łukaszuk, p. 3778, trad. al castellano por Manuel J. Peláez; "Michał Szuldenfrei (1887-1965)", por Leonard Łukaszuk, p. 3779, trad. al castellano por Manuel J. Peláez; "Domingo de Soto (1494 ó 1495-1560)", por Sixto Sánchez Lauro, pp. 3779-3784]; Thomas Gergen, rec. de Hg von Andrzej Gulczyński, *Wydawnictwo Poznańskie*, Poznań, 2005-2008; Hebry Olzewski, Zdzisław Kaczmarczyk, 1911-1980, 2005; Wojciech Szafranski, Stanisław Nowakowski, *Przez trzy kontynenty*, 2005; Zbigniew Radwański, Alfred Ohanowicz, *Ojciec Poznańskiej cywilistyki*, 2006; Maksymilian Stanulewicz, Marian Zygmunt Jedlicki, *Tłumacz Thietmara*, 2006; Marek Smolak, Czesław Znamierowski, *W poszukiwaniu sprawnego państwa*, 2007; Jerzy Walachowicz, Michał Szczaniecki, *Historik państwa i prawa*, 2008; Manuel J. Peláez, rec. de Antoni Jordá Fernández, *El Derecho portuario en la Historia (de los orígenes a la codificación)*, Autoritat portuaria de Tarragona, Tarragona, 2008, pp. 3788-3790; María Encarnación Gómez Rojo, rec. de L. Masala y E. G. Rosafio, edit., *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Giuffrè editore, Milán, 2006, pp. 3790-3791; Thomas Gergen, rec. de Alfred Ohanowicz, *Wybór prac [= Auswähl der Schriften]*, Einführung von Zbigniew Radwański, Bearbeitung von Andrzej Gulczyński, Verlag C. H. Beck, Warschau, 2007, pp. 3791-3792; Ramón Herrera Bravo, rec. de María Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el 'Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum': entre la 'utilitas contrahentium' y el desarrollo comercial*, Madrid, 2007, pp. 3792-3795 y Leszek Kasprzyk, rec. de VV. AA., *Lotnictwo współczesne i jego problemy*, wyd. Akademia Obrony Narodowej, Varsovia, pp. 3795-3796].

29. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 26 (2009). P.V.P.=19 €. [Contenido: Thomas Gergen, „Anfänge und Entwicklung des Copyright-Systems in England und den USA“, pp. 3803-3809; Thomas Gergen, „International-Privatrechtliche Anknüpfungen im Ehegüterrecht“, pp. 3811-3816; Patricia Zambrana Moral, "Régimen tarifario del transporte terrestre de pasajeros. Otros aspectos económicos", pp. 3819-3848; Manuel J. Peláez, "Los vicerconsulados de la Tercera República francesa en Figueras, Portbou y Puigcerdà (1881-1921)", pp. 3851-3854; Manuel J. Peláez, "El viceconsulado del Reino de Italia en Port-Vendres durante el ventenio fascista", pp. 3855-3863; Miriam Seghiri, "Dobra intelektualne, problemy międzynarodowej ochrony", pp. 3867-3868; María Encarnación Gómez Rojo, "Líneas aéreas de bajo coste en Europa: fundamentos históricos y teóricos y estudio empírico a nivel turístico-económico y jurídico", pp. 3869-3871; Manuel J. Peláez, "Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wibrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska", pp. 3873-3874; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" ("Charles Lyon-Caen (1843-1935)", por María Encarnación Gómez Rojo, pp. 3875-3877; "Eugeniusz Piontek (1935-2009)", por Leonard Łukaszuk, pp. 3877-3878; "Henry Black (1798-1873)", por Guillermo Hierrezuelo Conde, pp. 3878-2879; "Louis-Marie-Adolphe-

Georges Ripert (1880-1958)", por María Encarnación Gómez Rojo, p. 3879; "Domenico Alberto Azuni (1749-1827)", por Miriam Seghiri y Guillermo Herrezuelo Conde, pp. 3880-3881; Elena Sáez Arjona, rec. de AA.VV., *Cuestiones actuales en materia de Transporte*, Granada, 2006, pp. 3885-3886; Elena Sáez Arjona, rec. de Irene Escuin Valdés, *La limitación de la deuda indemnizatoria del porteador marítimo*, Granada, 2006, pp. 3886-3889; Elena Sáez Arjona, rec. de Olga Fotinopoulou Basurko, *El contrato de trabajo de la gente del mar. Estudio del problema de la determinación de la ley rectora al contrato de embarque en el contexto de los registros abiertos*, Granada, 2008, pp. 3889-3890; Patricia Zambrana Moral, rec. de María Isabel Jáimez Gago, *Comentarios a la Ley de Ordenación del Turismo en Andalucía*, Madrid, 2009, pp. 3890-3892; Elena Sáez Arjona, rec. de Jan Łopuski, *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century*, Toruń, 2008, pp. 3892-3895 y María Encarnación Gómez Rojo, rec. de Edson Alvisi Neves, *Magistrados e Negociantes na Corte do Impero do Brasil: o Tribunal do Comércio (1850-1875)*, Rio de Janeiro, 2008, pp. 3895-3896].

30. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 27 (2010). P.V.P.=18 €. [Contenido: Marek Jan Łukaszuk, "Współczesne prawo międzynarodowe a prawa osób pokrzywdzonych (Wybrane zagadnienia)", pp. 3903-3910; María Salazar Revuelta, "Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español", pp. 3913-3943; Thomas Gergen, „Deutsche und international Arbeitende Erwertungsgesellschaften“, pp. 3947-3952; George Penchev, "A new book on the Protection of the Marine Environment in Bulgaria", pp. 3955-3957; Thomas Gergen, « Journées françaises du droit européen des contrats vom 22.-23. Januar 2009 an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster », pp. 3959-3960; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" ("Jan Balicki (1908-1990)", por Marek Jan Łukaszuk, trad. al castellano por María Encarnación Gómez Rojo, pp. 3961-3962; "Jan Białocerkiewicz (1945-2008)", por Tadeus Wasilewski y Marcin Kaldunski, trad. al castellano por Patricia Zambrana, pp. 3962-3964; "Henryk de Fiumel (1925-1986)", por Leonard Łukaszuk, trad. al castellano desde el inglés y el polaco por Miriam Seghiri, pp. 3964-3965; "Herzy Pieńkos (1932-2003)", por Leonard Łukaszuk, trad. del inglés y del polaco por Miriam Seghiri, pp. 3965-3966); Miriam Seghiri, rec. de AA.VV., *Liber amicorum en honor al Dr. Enrique Mapelli López*, Buenos Aires, 2007, pp. 3969-3971; María del Carmen García Bernal, rec. de AA. VV., *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo 6 e 7 de Março de 2008. O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Coimbra, 2008, pp. 3971-3973; José Martín Pinto, rec. de Enrique González Matas, *Los Estados Unidos del Mundo. Un ideal de siglos ya posible*, Málaga, 2010, pp. 3973-3975 y Miriam Seghiri, rec. de Margarita Serna Vallejo, *Los viajes pesqueros-comerciales de guipuzcoanos y vizcainos a Terranova (1530-1808)*, Madrid, 2010, pp. 3975-3978].

31. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 28 (2011) (on line y en papel). P.V.P.=12 €. [Contenido: Janusz Symonides y Michal Symonides, « Droits de l'État du pavillon sur les épaves des navires de guerre des autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales », pp. 1-17; Diana Marinova, "Legal establishment of the contract of international sale of goods by INCOTERMS 2010 rules" (texto en lengua búlgara), pp. 19-34; Leonard Łukaszuk, "International co-operation in the field of satellite navigation improvement: European perspective", pp. 35-37; Małgorzata Polskowska, "Air carrier liability in the passengers transport and protection of their rights" (en lengua polaca), pp. 39-53; Izabela Kotowska y Michał Pluciński, "Land Management in Polish Seaports – Legal and Economics Aspects", pp. 55-72; Bogumił Termiński, "Ocean and sea level rise as a research issue in public international law. Modern legal framework and future problems" (en lengua polaca), pp. 73-86; Małgorzata Polskowska, rec. de Zdzisław Galicki, Tomasz Kamiński y Katarzyna Myszone-Kostrzewa, eds., *Use of Outer Space: World- Europe- Poland (Wykorzystanie przestrzeni kosmicznej. Świat- Europa- Polska)*, Varsovia, 2010, en pp. 87-92; Bogumił Termiński, rec. de Jan Łopuski, *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz, 2011, en pp. 92-95; Bogumił Termiński, rec. de

Jane McAdam, *Climate Change, Forced Migration, and International Law*, Oxford y Nueva York, 2012, en pp. 95-100; Bogumił Termiński, rec. de Peter Penz, Jay Drydyk y Pablo S. Bose, *Displacement by Development. Ethics, Rights and Responsibilities*, Cambridge, 2011, en pp. 100-106 y Małgorzata Polkowska, rec. Marek Żylicz, *Air Law International, European and National*, Varsovia, 2011, en pp. 106-110].

32. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 29 (2012) (on line y en papel). P.V.P.=12 €. [Contenido: Michał Pluciński, "For Seaport Management in Poland Against the Background of the Act on Seaports and Harbours", pp. 1-13; Diana Marinova, "The role of good faith in the international sale of goods contract formation and execution (en lengua búlgara)", pp. 15-23; Thomas Gergen, „Zur See- und Luftverschollenheit nach dem deutsches Verschollenheitsgesetz“, pp. 25-33; Maciej Żenkiewicz, "Conflict Between Binding U.N.S.C. Resolutions and the E.U. Law?", pp. 35-45; Bogumił Termiński, "The Raising Levels of the Oceans as the Causative Agent of Forced Migration. Current Status and Forecast", pp. 47-68; Thomas Gergen, "Die Konkurrenz Alter und neuer Verjährungsvorschriften über Ansprüche aus einem französischen Darlehensvertrag – Zur Umsetzung des Reformgesetzes vom 17. Juni 2008", pp. 69-73; María E. Gómez Rojo, rec. de *Europees verboerrecht*, vol. XLVI (2011), 692 pp., en pp. 75-76; Miriam Seghiri, rec. de *Europees verboerrecht*, vol. XLVII (2012), 699 pp., en pp. 76-77; Miriam Seghiri, rec. de Manuel J. Peláez, Patricia Zambrana Moral, María Encarnación Gómez Rojo, María del Carmen Amaya Galván y Cristina Castillo Rodríguez, *Una investigación sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, Madrid-Málaga, 2012, pp. 78-80; Manuel J. Peláez, rec. de *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 60 Jahrg. Heft 3 (Oktober 211), Seiten 389-560, en pp. 81-83; Miriam Seghiri, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 61. Jahrg. Heft 3 (Juli 2012), Seiten 173-332, en pp. 83-85 y Manuel J. Peláez, Miriam Seghiri y Elena Sáez Arjona, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, den Helder, Jaargang XXX, n.º 2 (2011), pp. 1-150, en pp. 85-88].

33. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 30 (2013) (on line y en papel). P.V.P.=12 €. [Contenido: Janusz Symonides y Michał Symonides, « Les perspectives d'utilisation de la route maritime du nord pour la navigation internationale : enjeux et problèmes », pp. 1-23; Leonard Łukaszuk, "Splendid Anniversary on the 30 years of very fruitful activity of the Commission of Maritime Law of the Polish Academy of Sciences, Gdańsk Branch", pp. 25-31; Emiliano Marchisio, "Validity under Italian Law of a Bermuda Mortgage", pp. 33-40; Bogumił Termiński, "Krystina Marek (1914-1993): Polish Lawyer and patriot", pp. 41-44; Manuel J. Peláez, *Europees Verboerrecht. European Transport Law. Droit européen des transports. Europäischen Transportrecht. Diritto europeo dei trasporti. Derecho europeo de transportes*, Antwerpen, vol. XLVII, n.º 6 (2012), pp. 583-699, rec. en pp. 45-46; Miriam Seghiri, rec. de Patricia Zambrana Moral, *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, Saarbrücken, 2013, pp. 47-51; Agnieszka Legucka, rec. de Leonard Łukaszuk, *Cooperation and Rivalry in Outer Space: Law-Policy-Economy (Współpraca i rywalizacja w przestrzeni kosmicznej. Prawo. Gospodarka. Polityka)*, Toruń, 2012, pp. 51-53; Bogumił Termiński, rec. de Michael B. Gerrard y Gregory E. Wannier, eds., *Threatened Island Nations: Legal Implications of Rising Seas and a Changing Climate*, Cambridge y Nueva York, 2013, pp. 53-56; Isabel Contreras de la Rosa, rec. de Patricia Márquez Lobillo, *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, Madrid, 2013, pp. 56-61; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, rec. de *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 62 Jahrgang, Heft 1 (April 2013), S. 1-168, en pp. 61-65 y Miriam Seghiri y Manuel J. Peláez, rec. *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Den Helder, ISSN 0167-9988, 32 (2013), n.º 1, pp. 1-136, en pp. 65-68].

34. *Diccionario de juristas de Cataluña y del Rosellón*, Madrid/Málaga, 2014, 665 págs. P.V.P. 53 €. [Manuel J. Peláez, "Presentación", pp. 3-10; Juristas recogidos: Raimon d'Abadal Calderó

(1862-1945) (Manuel J. Peláez), pp. 11-13; Ramon d'Abadal de Vinyals (1888-1970) (Manuel J. Peláez), pp. 13-18; Mateu Adrià († 1364) (Aniceto Masferrer), pp. 18-19; Domènec d'Aguirre (siglos XVII-XVIII) (Josep Maria Mas Solench), pp. 19-20; Antoni de Agullana de Cataluña (siglo XV) (Antonio Pérez Martín), p. 20; Bonaventura Agulló Prats (1846-1907) (Manuel J. Peláez), p. 221; Pere Albert (c. 1200-c. 1271) (Elisabet Ferran Planas y Manuel J. Peláez), pp. 22-23; Paul Alduy (1914-2006) (Manuel J. Peláez), pp. 23-25; Jaume Algarra Postius (1879-1948) (Manuel J. Peláez), 25-26; José Alguer Micó (1900-1937) (Manuel J. Peláez), pp. 26-28; Joaquim Almeda Roig (1843-1915) (Gloria del Mar del Valle), pp. 28-29; Valentí Almirall Llozer (1841-1904) (Josep Maria Tarragona), pp. 29-30; Antoni Amat (siglo XV) (Josep Serrano Daura), pp. 30-31; Joan Amell Llopis (1848-1885) (Josep Maria Mas Solench), pp. 31-32; Pere d'Amigant de Ferrer (1645-1707) (Aniceto Masferrer), pp. 32-33; Feliu Andreu (siglo XV) (Manuel J. Peláez), pp. 33-34; Josep Andreu Abelló (1906-1993) (Manuel J. Peláez), p. 34; Ramon Anglasesell Serrano (1821-1863) (Manuel J. Peláez), pp. 35-36; Berenguer de Anglesola (†1408) (Isabel Sánchez de Movellán Torrent), pp. 36-38; Josep Oriol Anguera de Sojo (1879-1956) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Tarragona), pp. 38-39; Juan de Arana y de la Hidalga (1849-1927) (Manuel J. Peláez), pp. 39-42; Fernando Arias Parga (1909-1959) (Jerónimo Molina Cano), pp. 42-44; Jeroni [o Jérôme] Arles Carrera (siglos XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), p. 44; Montserrat Arquer (siglos XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), p. 45; Bernabeu Assam (siglo XV) (Manuel J. Peláez), p. 45; Eduardo [Fulgencio Carmelo] Aunós Pérez (1894-1967) (Manuel J. Peláez), pp. 46-48; Nicolas Austric (†1680) (Manuel J. Peláez), p. 48; Joan Aybrí (†1507) (Manuel J. Peláez), pp. 48-49; Manuel Ballbé Prunés (1920-1961) (Manuel J. Peláez), pp. 49-50; Faustí Ballvé Pallisé [o Pellicer] (1887-1958) (Jerónimo Molina Cano), pp. 50-54; Ramon Barberà Boada (1847-1924) (Justo García Sánchez), pp. 54-57; Josep Barbey Prats (1894-1945) (Manuel J. Peláez), p. 58; Gaietà Barraquer Roviralta (1839-1922) (Manuel J. Peláez), p. 58; Andreu [Pere Martí] Bassas Figas (n. 1888) (Manuel J. Peláez), p. 59; Arnau Batlle (siglo XIII) (Manuel J. Peláez), pp. 59-60; Berenguer Batlle (†1349) (Manuel J. Peláez), pp. 60-61; Joaquín Bau Nolla (1897-1973) (Alejandro Martínez Dhier), pp. 61-63; Lucas Beltrán Flórez (1911-1997) (Jerónimo Molina Cano), pp. 63-64; Selomó Ben Adret (1233/1235-1310) (José Calvo González), pp. 64-65; Ishaq Ben Reuben (1043-1110) (José Calvo González), pp. 65-66; José de Benito Mampel (n. 1901) (Manuel J. Peláez), p. 66; Albert [Lluís Sebastià] Bernis Comas (1877-1950) (Jean-Louis Hague Roma), pp. 66-67; Josep Bertran (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 67; Josep [Maria Raimon Felip] Bertran Musitu (1875-1957) (Manuel J. Peláez), pp. 67-68; François Blanc (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 68; Benito Blasco (siglo XVII) (Antonio Pérez Martín), p. 68; Josep Maria Boix Raspall (1887-1973) (Patricia Zambrana Moral), 68-71; Antonio Borrell Macià (1903-1966) (Josep Maria Mas Solench), pp. 71-72; Josep Maria Borrell Montmany (†1892) (Josep Maria Mas Solench), p. 72; Antoni Borrell Soler (1869-1956) (Josep Maria Mas Solench), pp. 73-74; Andreu Bosc [o Bosch] (siglos XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), pp. 74-75; Pere Bosch Labrus (1827-1894) (Jean-Louis Hague Roma), p. 75; Fernando [Narciso Antonio] Boter Maurí (1891-1960) (Manuel J. Peláez), pp. 75-76; Josep Boxadors Lull de Casademunt (†1679) (Antonio Pérez Martín), p. 76; Guillem Maria Brocà de Montagut (1850-1918) (Manuel J. Peláez), pp. 76-79; Josep [Pau Miquel] Cabré Oliva (1901-1984) (Jean-Louis Hague Roma), p. 79; Miquel Cabré-Verdiell Navarro (n. 1908) (Manuel J. Peláez), p. 79; Miquel de Calderó (siglos XVII-XVIII) (Josep Serrano Daura), p. 80; Jaume Callís (c. 1365/1369-1434) (Aniceto Masferrer y Manuel J. Peláez), pp. 80-82; Albert Calsamiglia Blancafort (1949-2000) (Fernando H. Llano Alonso y María Encarnación Gómez Rojo), pp. 82-84; Francesc Cambó Batlle (1876-1947) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Tarragona), pp. 84-85; Frederic [Manuel Bernardí Josep] Camp Llopis (1877-1951) (Manuel J. Peláez), pp. 86-87; Joaquim de Camps Arboix (1894-1975) (Josep Serrano Daura), pp. 87-88; Anton Cañellas Balcells (1923-2006) (Josep Maria Tarragona), pp. 88-90; Armando [Bienvenido Lorenzo] Carabén Sánchez (1895-1957) (Manuel J. Peláez), pp. 90-91; Carles Cardó Sanjuan (1884-1958) (Josep Maria Tarragona), pp. 91-92; Pere de Cardona (siglo XII) (María Dolores del

Mar Sánchez González), p. 92; Jaume [Ramon Ildefons] Carner Romeu (1867-1934) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 92-95; Manuel Carrasco Formiguera (1890-1938) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Tarragona), pp. 95-98; Tomás [José Juan] Carreras Artau (1879-1954) (Manuel J. Peláez), pp. 99-100; Rafael de Casanova Comes (c. 1660-1743) (Josep Maria Tarragona), pp. 100-101; Joan Casanovas [o Casanoves] Maristany (1890-1942) (Manuel J. Peláez), pp. 101-102; Guillem Cassador (1477-1527) (Manuel J. Peláez), pp. 102-103; Rafael Caus (siglos XVI-XVII) (Antonio Pérez Martín), p. 103; Pau Claris Casademunt (1586-1641) (Josep Maria Tarragona), pp. 103-104; Jean Clavières (siglos XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), p. 104; Josep Coderch Planas (1947-2005) (Manuel J. Peláez), p. 104; Antonio Codorniu (1699-1770) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 105-109; Ramon Coll Rodés (1883-1948) (Josep Maria Mas Solench), pp. 109-110; Pere [Josep Ramon] Comas Calvet (1892-1969) (Manuel J. Peláez), pp. 110-111; Lluís Companys Jover (1882-1940) (Josep Maria Tarragona), pp. 111-113; Pere [Eduard Enric Domènec] Coromines [o Corominas, o Colominas] Montanyà (1870-1939) (Manuel J. Peláez), pp. 113-115; Pere Josep Cortina Mauri (1908-1993) (Manuel J. Peláez), pp. 115-116; Arnau de Costa (†1282) (Manuel J. Peláez), p. 116; Pedro Cuatrecasas Sabata (1929-2001) (Emilio Cuatrecasas), p. 117; Joseph Delfau (1875-1951) (Jean-Louis Hague Roma), p. 117; Joan Delpas (siglo XVI) (Manuel J. Peláez), p. 118; Francesc Descamps (siglo XVI) (Manuel J. Peláez), p. 118; Miquel Despuig (†1559) (Jean-Louis Hague Roma), p. 118; Francesc Xavier Dorca Parra (1736-1806) (Manuel J. Peláez), pp. 119-120; Antonio Ignasi de Dou de Bassols (1730-1802) (Manuel J. Peláez), p. 120; Ramon Llätzer de Dou de Bassols (1742-1832) (Manuel J. Peláez), pp. 121-123; Félix [o Feliu] [Miguel Pedro Pascual] Duran Cañameras [o Canyameres] (1889-1972) (Manuel J. Peláez), pp. 124-125; Odón [Víctor Manuel] Durán d'Ocón (n. 1894) (Manuel J. Peláez), pp. 125-126; Estanislao [de Koska Luis Gonzága Gil] Duran Reynals (1893-1950) (Manuel J. Peláez), p. 126; Agustí [Nicolás Felicià] Duran Sanpere (1887-1975) (Manuel J. Peláez), pp. 127-129; Lluís Duran Ventosa (1870-1954) (Josep Maria Mas Solench), pp. 129-131; Raimon Duran Ventosa (1859-1933) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), p. 131; Pere Durand (siglo XIV) (Manuel J. Peláez), p. 132; Francesc Eiximenis (c. 1330-1409) (Curt J. Wittlin y Manuel J. Peláez), pp. 132-139; Salvador Espriu Castelló (1913-1985) (Josep Maria Tarragona), p. 139; Josep Estanyol Colom (1856-1911) (Manuel J. Peláez), pp. 139-140; Pedro Estasén Cortada (1855-1913) (Manuel J. Peláez), p. 141; Magí Fàbrega Cortés (1855-1926) (Manuel Cachón Cadenas), pp. 141-146; Fèlix Maria Falguera de Puiguriquer Vern de Riera (1811-1897) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 146-148; Juan Andrés Bautista Febrés Oms (1734-1790) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 148-162; Josep Feliu Codina (1845-1897) (Manuel J. Peláez), p. 162; Narcís Feliu de la Penya Farell (†1712) (Sixto Sánchez-Lauro), pp. 163-165; Gonzalo Fernández de la Mora Mon (1924-2002) (Miguel Ayuso y Manuel J. Peláez), pp. 165-168; Joan Ramon Ferrer (siglo XV) (Manuel J. Peláez), pp. 168-169; Melcior [Ignasi Bernabeu] Ferrer de Bruguera (1822-1890) (Manuel J. Peláez), pp. 169-170; Josep Ferrer Subirana (1813-1843) (Manuel J. Peláez), p. 170; Víctor Ferro Pomà (1936-2007) (Josep Serrano Daura), pp. 171-172; Lluís Figa Faura (1918-1996) (Juan Vallet de Goytisolo), pp. 173-175; Laureano Figuerola Ballester (1816-1903) (Reyes Martín Sánchez), pp. 175-176; Francesc Fitor Monsalvo (siglo XVIII) (Jaume Ribalta Haro), p. 176; Francesc Fleix Solàns (1804-1870) (Antonio Pérez Martín), pp. 176-177; Ramon Foguet Domingo (1837-1896) (Manuel J. Peláez), p. 177; Rafael [José] Folch Capdevila (1881-1961) (Manuel J. Peláez), p. 178; Pere [Joaquim Melçior] Font Puig (1888-1959) (Manuel J. Peláez), pp. 178-180; Joan Pere Fontanella (1575-1649) (Mercedes Galán Lorda), pp. 180-182; José Manuel Fontes de Albornoz Castells (1929-1994) (Manuel J. Peláez), pp. 182-183; Louis Jules Marie Georges Fradin de Linière (1858-1954) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 183-184; Enrique Gabarró Samsó (1910-1996) (Laureà Pagarolas Sabaté y Sebastià Solé Cot), pp. 184-185; Francesc d'Assís Ferran Victorià Galí Mercé (1914-1996) (Manuel J. Peláez), pp. 185-186; León Galindo de Vera (1820-1889) (Manuel J. Peláez), p. 186; Alexandre Gallart Folch (1893-

1972) (José Luis Monereo Pérez y Manuel J. Peláez), pp. 187-189; Lluçà Gallisà Costa (1731-1810) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 189-192; Ramón García de Haro (1931-1996) (Manuel J. Peláez), pp. 193-195; Arcadi Garcia Sanz (1926-1998) (María Encarnación Gómez Rojo y Manuel J. Peláez), pp. 195-198; Josep Maria Gay Escoda (1954-1994) (Alejandro Martínez Dhier), pp. 198-199; Rafael Gay [de] Montellà (1882-1969) (Manuel J. Peláez), pp. 199-200; Eusebi Gibert Olivas (n. 1827) (Antonio Pérez Martín), p. 201; Francesc Giginta (padre) (†1522) (Manuel J. Peláez), p. 201; Francesc Giginta (hijo) (†1568/1569) (Manuel J. Peláez), pp. 201-203; Josep Maria [Manuel Jaume] Giralt Segura (1896-1963) (Manuel J. Peláez), pp. 203-204; Llorenç Gomis Sanahuja (1924-2005) (Manuel J. Peláez), p. 204; Santiago [Pedro Màrtir Sebastià] Gubern Fàbregas (1875-1960) (Manuel J. Peláez), p. 205; Eugène Alexandre Guiter (1822-1872) (Jean-Louis Hague Roma), pp. 205-206; Francisco Gustà Salvador (1744-1816) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 206-210; Ot [Marià Amadeu] Hurtado Martí (1902-1965) (Manuel J. Peláez), p. 210; Amadeu Hurtado Miró (1875-1950) (Josep Maria Tarragona), pp. 210-211; Eudald Jaumandreu [o Jaumeandreu] Triter (1774-1840) (Manuel J. Peláez), pp. 211-212; Gonzalo María Jaumar de la Carrera Doménech (segunda mitad del XIX-primer tercio del XX) (Manuel J. Peláez), pp. 212-213; José Jolís [o Jolli] (1728-1790) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 213-214; Guillem Jordà (siglo XIV) (Jean-Louis Hague Roma), p. 215; Joan Jou (siglo XIV) (Jean-Louis Hague Roma), p. 215; Narcís Jubany Arnau (1913-1996) (Manuel J. Peláez y Nuria Barceló de Vallet), pp. 215-220; Antoni Julià (1722-1790) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 220-224; Antoine Lauzière (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 224; Francesc de Paula Eduard Jacint Layret Foix (1880-1920) (Manuel J. Peláez), pp. 224-225; Francisco Javier Llampilas (Llampillas, Lampillas) (1731-1810) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 225-229; Eduardo Luis Lloréns Clariana (1886-1943) (Jerónimo Molina Cano), pp. 229-230; Pere Martí Lloret Ordeix [u Ordeig] (1877-1967) (Manuel J. Peláez), pp. 230-231; Joaquim Joan Narcís Lluhí Rissech (1866-1929) (Manuel J. Peláez), pp. 231-232; Joan [Baptista Salvador Lluís] Lluhí Vallescà (1897-1944) (Manuel J. Peláez), pp. 233-236; Laureano López Rodó (1920-2000) (Juan de la Cruz Ferrer y Manuel J. Peláez), pp. 236-240; Josep [Joan Joaquim] Maluquer de Tirrell (1833-1915) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 240-243; Salvador Maluquer Nicolau (1881-1955) (Manuel J. Peláez), p. 243; José Maluquer Salvador (1863-1931) (José Luis Monereo Pérez), pp. 243-254; Joan Maluquer Viladot (1858-1940) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Mas Solench), pp. 254-256; Francesc d'Assís [Antoni Andreu Avel.lí] Manich Illa (1897-1952) (Manuel J. Peláez), p. 256; Jaume Maria Mans Puigarnau (1905-1983) (Manuel J. Peláez), pp. 256-260; José María Rafael Maranges de Diago (1837-1872) (José Calvo González), pp. 260-262; Jaume de Marquilles (1366/1368-1451/1455) (Aniceto Masferrer), pp. 262-264; Bruno Martí (1728-1778) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 264-281; Ramon Martí d'Eixalà (1807-1857) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Mas Solench), pp. 281-283; Josep Joan Martí Miralles (1867-1949) (Manuel J. Peláez), pp. 283-284; Francesc Martí Viladamor (1616-1689) (Manuel J. Peláez), pp. 284-285; Antonio Martínez de Pons (1713-c. 1785) (Manuel J. Peláez), pp. 285-287; Pedro Martínez de Pons Mir Massana (n. 1728) (Antonio Pérez Martín), pp. 287-288; Antonio [Juan Onofre] Martínez Domingo (1867-1942) (Manuel J. Peláez), pp. 288-289; Cruz Martínez Esteruelas (1932-2000) (Alejandro Martínez Dhier), pp. 289-290; Josep Maria Mas Solench (1925-2005) (Josep Serrano Daura), pp. 290-294; Juan Francisco de Masdú y de Montero (1744-1817) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 294-304; Francesc de Paula Maspons Anglasell [o Anglesell] (1872-1966) (Manuel J. Peláez), pp. 304-305; Francesc de Sales Maspons Labrós (1840-1901) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 306-307; Marià Maspons Labrós (1840-1885) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 307-308; Andrés [Amaro Carmelo Luis Benito] Massó [o Masó] López (1881-1942) (Manuel J. Peláez, Jean-Louis Hague Roma y Santiago Arbós), pp. 308-312; Tomàs Mieres Mieres (1400-1474) (Isabel Sánchez de Movellán Toront), pp. 312-314; Pere Mies Codina (1880-1941) (Jean-Louis Hague Roma), p. 315; Joan [Pere] Moles Ormella (1871-1943) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 315-316; Ernest Moliné Brasses

[o Brasés] (1868-1940) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 316-317; Joan [Emili Jaume] Món Bascós (1868-1919) (Josep Maria Mas Solench), pp. 317-318; Joan [Salvador Josep] Món Pascual (1892-1979) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 318-320; Guillaume de Monserrat [Guillem de Montserrat] (siglos XV-XVI) (Gérard D. Guyon), pp. 320-321; Josep de Monserrat [o Monserrate] Moles (n. 1664) (Antonio Pérez Martín), p. 321; Jaume de Montjuïc (†1321) (Aniceto Masferrer), p. 322; Francisco de Asís [Fernando Gustavo] Moragas Barret (1868-1935) (Manuel J. Peláez), p. 323; Ròmul Moragas Droz de Buisset (1836-1886) (Josep Maria Mas Solench), pp. 324; Cayetano Moreno de Simón Pontero (n. 1760) (Antonio Pérez Martín), pp. 324-325; Ramon Jesús Mucientes Murugarren (n. 1912) (Antonio Pérez Martín), p. 325; Najmánides [Moseh ben Najmán] (1194-1270) (José Calvo González), pp. 325-326; Joaquim [Salvador Isidre] Nicolau Bujons (1846-1910) (Manuel J. Peláez), pp. 326-327; Lluís [Gonçaga Felip Josep Maria] Nicolau d'Olwer (1888-1961) (Manuel J. Peláez), pp. 327-331; Raimon Noguera de Guzmán (1897-1990) (Manuel J. Peláez), pp. 331-332; Juan de Nuix y de Perpiñá (1740-1783) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 332-334; Carles [Ignasi Ramon] Obiols Taberner (1903-1982) (Josep Maria Mas Solench), pp. 334-335; Antoni Oliba [Oliva, Olive u Olibanos] (1534-1601) (Josep Serrano Daura), pp. 335-337; Miquel dels Sants Oliver Tolrà (1864-1920) (Manuel J. Peláez), pp. 337-338; Álvaro d'Ors Pérez-Peix (1915-2004) (Alejandro Guzmán Brito), pp. 338-349; Eugeni d'Ors Rovira [Xènius] (1881-1954) (José Calvo González), pp. 349-355; Pere [Petrus Pagensis] Pagès (segunda mitad del XVIII-1ª década del XIX) (Jaume Ribalta Haro), pp. 355-356; Domènec [Joan Josep] Palet Barba (1872-1953) (Manuel J. Peláez), pp. 356-357; Miquel Joan Pallarés (siglo XVII) (Jaume Ribalta Haro), p. 357; Alfons Par Balcells (1922-2002) (Manuel J. Peláez), pp. 357-358; Ildefons [Joaquim Joan] Par Pérez [o Peres] (1826-1894) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 358-359; Cosme Parpal Marqués (1878-1923) (Manuel J. Peláez), pp. 359-360; Antoni Pascual Lleu (†1704) (Antonio Pérez Martín), pp. 360-361; Pere Pasqual (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 361; Jaume Pau (†1466) (Manuel J. Peláez), p. 361; Enric Pèlach Feliu (1917-2007) (Manuel J. Peláez), p. 362; Josep Pella Forgas (1852-1919) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 362-364; Sant Ramon de Penyaforat [Raymundus de Pennaforte] (c. 1185-1275) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 364-372; Pere Joan Perera Blasco [Petrus Ioannes Perera et Blasco] (siglo XVIII) (Jaume Ribalta Haro), pp. 372-373; Joan Josep Permanyer Ayats (1848-1919) (Manuel J. Peláez), pp. 374-375; Francesc de Sales [Josep Joaquim] Permanyer Tuyet (1817-1864) (Patricia Zambrana Moral), pp. 375-377; Francesc Pi Margall (1824-1901) (María Salazar Revuelta), pp. 377-381; Josep Maria [Carles] Pi Suñer [o Sunyer] (1889-1984) (Manuel J. Peláez), pp. 381-383; Josep Pla Casadevall (1897-1981) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Tarragona), pp. 383-384; Francisco Pla [Plà] Ferrusola (1734-1822) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 384-386; Magí Pla Soler (1826-1907) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), p. 387; Josep Maria [Antoni Ramon] Planas Casals (1846-1923) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 387-388; Poncio de Lérida (siglos XII-XIII) (María Francisca Gámez Montalvo), p. 389; José Pons [o Ponsi, o Ponsius] Massana (1730-1816) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 389-394; Josep Maria [Leandre Pere] de Porcioles Colomer (1904-1993) (Josep Maria Mas Solench), pp. 394-396; Josep de Potau Olzina (siglos XVII-XVIII) (Antonio Pérez Martín), pp. 396-397; José María Pou de Avilés (1921-2011) (Javier Pou de Avilés Sans y Sebastià Solé Cot), pp. 397-398; Antoni Josep [Magí Bonaventura Vicenç] Pou Ordinas (1834-1900) (Manuel J. Peláez), pp. 399-400; Enric [Albert Miquel] Prat de la Riba Sarrà (1870-1917) (Manuel J. Peláez y Josep Maria Tarragona), pp. 400-404; Onofre Pratdesaba [Prat de Saba] (1733-1810) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 404-406; Josep Puig Brutau (1909-2003) (Manuel J. Peláez), pp. 406-407; Antoni Francesc Puig Gelabert (siglo XVIII) (Ferran Armengol Ferrer), pp. 407-410; Pau Puig Llòzer (1804-1859) (Josep Maria Mas Solench), pp. 410-411; Josep Maria Puig Salellas (1924-2007) (Sebastià Solé Cot), pp. 411-414; Pere de Puigmarí Funes (†1627/1634) (Manuel J. Peláez), p. 414; Francesc Puignau (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), pp. 414-415; José Quero Molares (1905-

1987) (Manuel J. Peláez), pp. 415-416; Frederic Rahola Trèmols (1858-1919) (Manuel J. Peláez), pp. 416-417; Raimon de Catalunya (siglos XIV-XV) (Antonio Pérez Martín), pp. 417-418; Josep Ramon (siglos XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), p. 418; François Joseph Bonaventure Ramonet (1862-1914) (Jean-Louis Hague Roma), p. 418; Ferran Razquin Fabregat (1891-1960) (Manuel J. Peláez), pp. 418-419; Luis Recaséns Siches (1903-1977) (Benjamín Rivaya), pp. 419-421; Manuel [Cayetano] Reventós Bordoy (1888-1942) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 421-427; Joan Reventós Carner (1927-2004) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 427-430; Acaci Antoni de Ripoll [Acacius Antonius de Ripoll] (n. c. 1577) (Jaume Ribalta Haro), pp. 430-431; Vicens Rius Roca (1802-1867) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 431-432; Francesc de Paula Rius Taulet (1833-1890) (Josep Maria Mas Solench), pp. 432-433; Ramon Maria Roca Sastre (1899-1979) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 433-442; Lluís Roca-Sastre Muncunill (1930-2000) (Joan Bernà Xirgo y Sebastià Solé Cot), pp. 442-444; Frederic Roda Ventura (1898-1967) (Josep Maria Mas Solench), pp. 445-446; Ramon Roig Rey [o Rei] (1793-1861) (Josep Maria Mas Solench), p. 446; Francesc Roma († c. 1378) (Manuel J. Peláez), p. 447; Francesc Romà Rossell (1727/1729-1784) (Sebastià Solé Cot), pp. 447-450; Francesc de Paula [Marià Tomàs d'Aquí] Romaní de Puigdangolas (1831-1904) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 450-451; François Roques (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 451; Antoni Ros (siglo XVI) (Manuel J. Peláez), p. 452; Joan Ros (siglos XV-XVI) (Manuel J. Peláez), pp. 452-453; Joan Ros Giginta (†1630) (Manuel J. Peláez), p. 453; Perot Ros Moner (†1571) (Manuel J. Peláez), p. 453; Josep Rovira Armengol (1903-1971) (Manuel J. Peláez), p. 454; Joan Rubí († c. 1594) (Manuel J. Peláez), p. 455; Teodoro Ruiz Jusué (1917-2001) (Manuel J. Peláez), pp. 455-456; Pere de Sagarriga de Pau (c. 1371-1418) (Sixto Sánchez-Lauro), pp. 456-458; Emili Sague [o Sagner] Olivet (1865-1941) (Josep Maria Mas Solench), pp. 458-459; Francisco Javier Sampere Ramonichk (1739-1810) (Antonio Astorgano Abajo), pp. 459-464; Victori Santamaria Tous (1850-1917) (Manuel J. Peláez), pp. 464-465; Joan Sardà Dexeus (1910-1995) (Manuel J. Peláez y María Encarnación Gómez Rojo), pp. 465-467; Francesc de Segarra [o Sagarre] (†1688) (Manuel J. Peláez), pp. 467-468; Joan Domènec Marià Selvas [o Selves] Carné [o Carner] (1898-1934) (Manuel J. Peláez), pp. 468-469; Antonio de Senillosa Cros (1928-1994) (Manuel J. Peláez), pp. 469-470; Carlos Sentís Anfruns (1911-2011) (Manuel J. Peláez), pp. 470-471; Jaume [Josep Jerònim] Serra Hunter (1878-1943) (Manuel J. Peláez), pp. 471-472; Miquel Serra Sucarrats (1868-1936) (Manuel J. Peláez), p. 473; Lluís [Gonçaga Maria Josep Ramon] Serrahima [o Serrahíma] Camín (1870-1952) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 473-475; Maurici Serrahima [o Serrahíma] Palà (1834-1904) (Josep Maria Mas Solench), pp. 475-476; José de Sessé Piñol (1563-1629) (Consuelo Maqueda), p. 476; Antonio María Simarro Puig (1896-1969) (Josep Maria Mas Solench), p. 477; Carlos de Simón Pontero (n. 1745) (Antonio Pérez Martín), p. 477-478; Santiago Sobrequés Vidal (1911-1973) (Manuel J. Peláez), pp. 478-479; Joan de Socarrats (siglo XV) (Manuel J. Peláez), pp. 480-481; Joan Sol Ortega (1849-1913) (Josep Maria Mas Solench), pp. 481-482; Josep Sol Paradís [o Pradís] (1816-1855) (Josep Maria Mas Solench), pp. 482-483; Felip [Francesc Gregori] de Solà de Cañizares (1905-1965) (Manuel J. Peláez), pp. 483-484; José Solé Barberà (1913-1988) (Manuel J. Peláez), p. 484; Jordi Solé Tura (1930-2009) (Manuel J. Peláez), pp. 484-490; Francesc Soler (siglo XVI) (Manuel J. Peláez), p. 490; Jaime [Ramon Alberto Magno] Soler de Murillo (n. 1912) (Antonio Pérez Martín y Manuel J. Peláez), pp. 490-491; Francesc Solsona (n. c. 1520) (Jaume Ribalta Haro), p. 491; Eduardo Tarragona Corbella (1917-2007) (Manuel J. Peláez), pp. 491-492; Josep Torras Bages (1846-1916) (Josep Maria Tarragona y Manuel J. Peláez), pp. 492-494; Josep Maria Trias de Bes (1890-1965) (Manuel J. Peláez), pp. 494-495; Ramón Trias Fargas (1922-1989) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 496-497; Joan de Deu [Josep Maria Frederic] Trias Giró (1859-1914) (Manuel J. Peláez), pp. 497-499; Bonaventura Tristany Bofill Benac (†1714) (Aniceto Masferrer), pp. 499-500; Juan Berchmans Vallet de Goytisoló (1917-2011) (Miguel Ayuso y Manuel J. Peláez), pp. 500-510; Crespín Vallon (siglos

XVI-XVII) (Manuel J. Peláez), p. 511; François Vallon (siglo XVII) (Manuel J. Peláez), p. 511; Narcís Valls (siglo XV) (Antonio Pérez Martín), pp. 511-512; Domingo [Antonio Ramón] Valls Castillo (1837-1885) (Manuel J. Peláez), pp. 512-513; Joaquim [Sebastià Esteve] Valls Pallerola (1865-1935) (Manuel J. Peláez), pp. 513-514; Isidre [Esteve Rudesindi] Valls Pascual (1822-1877) (Manuel J. Peláez), pp. 514-516; Josep [Esteve Sebastià] Valls Pascual (n. 1820) (Manuel J. Peláez), pp. 516-517; Ferran [Joan Salvador] Valls Taberner (1888-1942) (Manuel J. Peláez), pp. 517-535; Lluís Valls-Taberner Arnó (1926-2006) (Miguel Ángel Prieto Martín y Manuel J. Peláez), pp. 536-541; Isidre Valls Vilaseca (1785-c. 1860) (Manuel J. Peláez), pp. 542-543; Guillem de Vallseca (c. 1350-1413) (Aniceto Masferrer), p. 544; Josep de Vega de Sentmenat (1752/1754-1831) (Manuel J. Peláez), p. 545; Joan Ventosa Calvell (1879-1959) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 545-548; Narcís Verdaguer Callís (1862-1918) (Manuel J. Peláez), pp. 548-549; Pere [Peter] Verdaguer Prats (1835-1911) (Manuel J. Peláez), p. 549; Felip Vergés Permanyer (1814-1889) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), pp. 549-551; Francesc d'Assís Vidal Barraquer (1868-1943) (Josep Maria Tarragona), pp. 551-554; Josep Maria Vidal Bosch (1898-1965) (Jean-Louis Hague Roma), pp. 554-555; Vidal de Canellas (c. 1198-1252) (María Francisca Gámez), pp. 555-556; Francesc Vidal Descamps (n. 1534) (Manuel J. Peláez), pp. 556-557; Miquel Vidal Guardiola (1887-1950) (María Encarnación Gómez Rojo), pp. 557-560; Juan Francisco Vidal Jover (1899-1974) (Alejandro Martínez Dhier), p. 560; Pedro Vidal Montfort (1867-1938) (Manuel J. Peláez), pp. 560-562; Cayetano Vidal Valenciano (1834-1893) (Alejandro Martínez Dhier), p. 562; Marco Aurelio [Leonardo Booker] Vila Comaposada (1908-2001) (Manuel J. Peláez), pp. 562-563; Josep Vilaseca Mogas (1830-1899) (Josep Maria Mas Solench y Manuel J. Peláez), p. 564; Joaquín Viola Sauret (1913-1978) (Manuel J. Peláez), pp. 564-566; Francisco Virgili (1551-1620) (Emilio Callado Estela), pp. 566-567; Pere Nolasc Vives Cebrià (1794-1874) (Josep Serrano Daura), pp. 567-568; Josep de Calassanç Vives Tutó (1854-1913) (Josep Maria Tarragona y Manuel J. Peláez), pp. 568-570; Joan Pau Xammar [o Xetmar] de Sala (siglo XVII) (Josep Serrano Daura), pp. 570-571; Jordi Xifra Heras (1926-1990) (Jerónimo Molina Cano), pp. 571-575; Ramon [Eusebi Albert] Xirau Llorens (n. 1865) (Manuel J. Peláez); Antoni [Eusebi Jaume] Xirau Palau (1898-1976) (Manuel J. Peláez), pp. 575-576; Joaquim [Antoni Joan] Xirau Palau (1895-1946) (Manuel J. Peláez), pp. 577-579; Josep Ramon Xirau Palau (1893-1982) (Manuel Cachón Cadenas), pp. 579-615; Malaquías Zayas Cuerpo (1918-2011) (Sebastià Solé Cot), pp. 616-620 y José Zulueta Gomis (1858-1925) (Manuel J. Peláez), p. 620] P.V.P. 53 €.

34. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 31-32 (2014-2015) (on line y en papel). P.V.P.=27 €. [Contenido: Małgorzata Polkowska, "Polska w Międzynarodowych Organizacjach Lotniczych", pp. 1-20; Javier Heredia Izquierdo y Antonio Sánchez-Bayón, "Air Navigation & Tourism on Trial: Development & Current Controversy into the EU Regulation", pp. 21-50; Tomasz Kaminski, "Historic Bays as a "Safety Valve" in Codification of the Law of Sea", pp. 51-62; Belén Malavé Osuna, "Una corporación de navieros en la novela 28 de Valentiniano III", pp. 63-81; Emiliano Marchisio, "Check of Encumbrances on Engines at Purchase", pp. 83-89; Leonard Łukaszuk y Marek Jan Łukaszuk, "Air Safety and Dispute Resolution in Aviation Law: Cross-Border Perspective. Selected Issues", pp. 91-102; Belén Santos Portillo, "Reflexiones histórico-comparativas sobre el contrato de fletamento en el Código de Comercio de 1885 y en el Codice della Navigazione de 1942", pp. 103-134; Peter Koster, "Recognition of Ownership Rights of Engines and Airframes", pp. 135-143; Leonard Łukaszuk, rec. de *Prawo Morskie*, Gdańsk, vol. XXX, 2014, en pp. 145-146; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, rec. de *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Amsterdam, Jaargang XXXIII, n° 2 (2014), pp. 1-97, en pp. 146-147; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, *Europäische Transportrecht – Europees Verboerrecht*, Amberes, vol. XLIX, n° 2 (2014), pp. 121-243, en pp. 147-149; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, *Europäische Transportrecht – Europees Verboerrecht*, Amberes, vol. XLIX, n° 4, pp. 375-480, en pp. 149-150; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, rec. de *Zeitschrift für*

Luft- und Weltraumrecht, Colonia, 63 Jahrgang, Heft 3 (Oktober 2014), S. 365-524, en pp. 150-152; Bogumil Termiński, rec. de Michael B. Gerard y Gregory E. Vannier, eds., *Threatened Island Nations: Legal Implications of Rising Seas and Changing Climate*, Nueva York, 2013, en pp. 152-155; Guillermo Hierrezuelo Conde, rec. de *Anuario de Derecho Marítimo*, Barcelona, tomo XXXI (2014), pp. 1-666, en pp. 156-166; Thomas Gergen, rec. de Association Littéraire et Artistique Internationale – Groupe Austrichien – Michel M. Walter (Hgg.), *The Proceedings of the ALAI Study Days in Vienna 2010, focused on the topics of duration of copyright and related rights (English; Français; Español)*, XX, pp. 1-790, en pp. 166-169; Michał Pluciński, *Polish seaports in the varying external environment*, Varsovia, 2013, pp. 1-308, en pp. 170-172; Elena Sáez Arjona, *Europäische Transportrecht – Europees Verboerrecht*, Amberes, vol. XLIX, nº 3 (2014), pp. 247-372, en pp. 172-176; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, rec. de *Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht*, Colonia, 63 Jahrgang, Heft 4 (Dezember 2014), S. 525-704; Elena Sáez Arjona, *Europäische Transportrecht – Europees Verboerrecht*, Amberes, vol. XLIX, nº 6 (2014), pp. 607-737, en pp. 177-181; Manuel J. Peláez, "Rasmillamiento sobre derecho aeronáutico alemán, austriaco, hispánico y búlgaro y ocasional referencia a actividades científicas de Derecho de la navegación marítima", pp. 181-186; "Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica" VIª Parte, ["Antonio de Capmany i de Montpalau (1742-1813)", por Margarita Serna Vallejo, pp. 187-195; "Alfonso Ansieta Núñez (1930-2009)", por Carlos Salinas Araneda, pp. 195-196; "Jaime Carballo Soto (1921-2007)", por Carlos Salinas Araneda, pp. 196-197 y "Fernando Sánchez Calero (1928-2011)", por Manuel J. Peláez, pp. 197-207].

35. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 33 (2016) (on line y en papel). P.V.P.=25 €. [Jakub Kociubiński, "Rozwój bezałogowych statków powietrznych w świetle prawa do prywatności na gruncie Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka (The development of unmanned aircraft in the light of the right to privacy under the European Convention for the Protection of Human Rights)", pp. 1-14; Thomas Balcerzak, "Możliwości współczesnej technologii lotniczej w świetle realizacji turystyki kosmicznej", pp. 15-30; Carmen Pardo Zaragoza, "Análisis de la evolución jurídica del Derecho aeronáutico desde 1911 a 1955 a través de las organizaciones aéreas internacionales", pp. 31-61; Inmaculada Martín Rojo, "Sostenibilidad del turismo náutico y de cruceros: impacto económico y medioambiental y marco jurídico", pp. 63-77; Patricia Zambrana Moral, "Los viajes de ultramar en la *Recopilación de Leyes de Indias de los reinos de las Indias de 1680*. Las licencias como elemento preceptivo en el ámbito contractual", pp. 79-117. Sección de Notas críticas, Valoraciones técnicas, Noticias y Recensiones: Elena Sáez Arjona, rec. de Patricia Zambrana Moral, *El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2015, 173 págs., en pp. 119-127; Miriam Seghiri y Manuel J. Peláez, *Europäisches Transportrecht – Europees Vervoerrecht*, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. LI, nº 1 (2016), pp. 1-126, en pp. 127-129; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, rec. de *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 65 Jahrgang, Heft 3 (September), S. 309-484, en pp. 129-130; Manuel J. Peláez y Miriam Seghiri, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, ISSN 0340-8329, Carl Heymans Verlag, 64 Jahrgang, 2015, Heft 4 (Dezember), S. 589-756, en pp. 130-131; Miriam Seghiri y Manuel J. Peláez, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Universidad de Amsterdam, ISSN 0167-9988, 34 (2015), nº 2, pp. 1-150, en pp. 131-133; Manuel J. Peláez, *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Universidad de Amsterdam, ISSN 0167-9988, 34 (2015), nº 1, pp. 1-125, en pp. 133-134; Elena Sáez Arjona, *Europäisches Transportrecht – Europees Vervoerrecht*, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. LI, nº 2 (2016), pp. 131-236, en pp. 134-139; Elena Sáez Arjona, *Europäisches Transportrecht – Europees Vervoerrecht*, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. L, nº 3 (2015), pp. 255-354, en pp. 134-139; Elena Sáez Arjona, *Europäisches Transportrecht – Europees Vervoerrecht*, Antwerpen, ISSN 0014-3154, vol. L, nº 3 (2015), pp.

255-354, en pp. 139-145; Jakub Marszałkiewicz, "The Possibility of Using Pilots training Centers of Ultralight Aircraft for Air Transport and Universities", pp. 146-163; Marcin Rodek, "Trends in Legislation development concerning unmanned aerial vehicles in the EU and Poland", pp. 156-163; Carole Sitz y Thomas Gergen, „Schutz von Marken und geschäftlichen Bezeichnungen in Luxemburg – Überblick mit einem Rechtsgespräch aus der luxemburgischen Beratungspraxis“, pp. 164-181; Eugenius Piechoczek y Bartosz Stołtny, "Concept of alternative methods of communication with unmanned aircraft for the control flight permitted outside eye contact (Bulos)", pp. 181-186; Tomasz Balcerzak y Radosław Fellner, "Innovation of Airports and Aerodromes in Transport Policy of the European Union", pp. 186-194; Jakub Marszałkiewicz, "Selected technical resolutions of the unmanned aircraft designed by poles", pp. 195-208; Manuel J. Peláez, *Listado de publicaciones de Derecho de la Navegación Marítima y Derecho Aeronáutico. Colección de Derecho privado especial y ciencias jurídicas de la navegación marítima, aeronáutica, fluvial y lacustre*, pp. 209-231.

36. *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 34 (2017) (on line y en papel). P.V.P.=25 €.