



*Europees Verboerrecht. European Transport Law. Droit européen des transports. Europäisches Transportrecht. Diritto europeo dei trasporti. Derecho europeo de transportes*, Antwerpen, vol. XLVII, nº 6 (2012), pp. 583-699.

RESUMEN: Se recoge en la presente recensión un comentario sobre el nº 6, de noviembre-diciembre de 2012, de la publicación periódica belga *European Transport Law. Journal of Law and Economics*, comentando el amplio artículo de Patricia Zambrana Moral sobre el contrato de pasaje marítimo en el derecho histórico catalán (Barcelona y Tortosa, preferencialmente), con 154 notas y manejando un aparato doctrinal bastante completo gracias a la familiarización que la autora tiene con las instituciones del Derecho de la navegación del pasado. Se comenta además, con breve referencia, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea referida a Derecho aeronáutico, del Tribunal de casación francés y del Tribunal de casación belga. Igualmente del Queen's Bench y del Bundesgerichtshof.

PALABRAS CLAVE: Luc Wijffels, Patricia Zambrana Moral, Pasaje, Derecho marítimo europeo, Barcelona, Tortosa, Mallorca, Bundesgerichtshof, Tribunal de Casación francés.

La publicación periódica flamenca *Europees Verboerrecht. Juridisch en Economisch Tijdschrift*, que con tanto esmero se encarga de ir editando Luc Wijffels, desde la emblemática ciudad de Amberes, cuenta en su nº 6 correspondiente a los meses de noviembre y diciembre de 2012, con un artículo de Patricia Zambrana Moral que responde al título "Un primer paso hacia el derecho europeo uniforme de contratos marítimos: el contrato de transporte de pasajeros por mar en el derecho histórico catalán" y que se publica en las pp. 583-621. Es un denso trabajo muy bien documentado por la autora, que es profesora titular de Historia del derecho y de las instituciones de la Universidad de Málaga y que dirige actualmente un proyecto de investigación de excelencia de la Junta de Andalucía titulado "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827), en el que se inscribe la elaboración del presente trabajo. Parte de un *status quaestionis* con un aparato bibliográfico que maneja con gran soltura, junto a fuentes normativas y a abundante doctrina clásica. El único problema significativo es que no tiene asiento en los documentos de aplicación del derecho, de los que hay ejemplos (pocos referidos a época medieval, y además dentro del marco fletamentario en varias ocasiones) en los archivos notariales o en los archivos municipales de Barcelona y Valencia, o quizás en el Archivo del Consulado de Mar de Mallorca o en el Archivo di stato de Pisa. Asistimos a una construcción, pese a ello, muy sólida, como lo es la propia autora, pero, para hilar fino, hay que ver también, dado que se refiere a Tortosa, documentación manuscrita del Archivo Histórico Municipal de Tortosa, serie *Consolat, Fira e Imperiatge*, aquellos papeles que se salvaron tras la crecida del río Ebro en 1582 que se llevó casi toda la escribanía del Consulado por delante y acabó en el fondo del mar. La autora solventa esta carencia aplicando el criterio que Claudio Sánchez Albornoz, nuestro mejor historiador de la Edad Media, valoraba muy benevolentemente en la tesis doctoral en Derecho de Luis García de Valdeavellano y Arcimís sobre el mercado, trabajo construido o «hecho todo ello a base de material documental publicado» (Sánchez Albornoz, 1933).

P. Zambrana se centra, sobre todo, en el *Llibre del Consolat de Mar* y en las *Costums de Tortosa*, manejando de ambos diversas ediciones y haciendo

digresiones bastante completas, a la vez que complejas, y con un contraste significativo con el Derecho comparado histórico francés e italiano, marco de influencia mayor del *Llibre del Consolat de Mar*. La autora no se posiciona sobre si el contrato de pasaje es anterior, como *peregrí* o *peregrino*, en Marsella, en Génova o en Porto Pisano que en Barcelona, Mallorca o Tortosa. Una cuestión que está en el aire respecto a esta institución es el nacimiento del billete en el contrato de pasaje, y si fue en Marsella donde, por primera vez, apareció, mencionado por la autora, y cuándo se puede hablar de una formalización del mismo en papel. En cualquier caso nos encontramos ante un trabajo magnífico, verdaderamente sobresaliente, de enorme agudeza y claridad conceptual, que es lo propio de la autora, ya con este estudio y otros anteriores, está consagrada como una verdadera experta internacional, de alto nivel, en Historia del Derecho Marítimo, aunque no esté reconocida todavía como tal en Historia del Derecho Aeronáutico. Patricia Zambrana Moral cultiva ocasionalmente el Derecho fluvial histórico, pero de momento no presta demasiada atención al mismo. Le recomendamos que traduzca al castellano la obra de Bartolo da Sassoferrato, *Tractatus de fluminibus seu Tyberide* y que se sumerja en las fuentes marítimas pisanas.

Este número 6 de 2012 de *European Transport Law* carece de recensiones, pero sí recoge amplia jurisprudencia, en primer lugar del Tribunal de Justicia de la Unión Europea referida a Derecho aeronáutico, en concreto de 19 de julio de 2012 sobre suplementos opcionales de precio, de 4 de octubre de 2012 sobre cancelación de vuelo por huelga en el aeropuerto, así como otra de la sección mercantil del Queen's Bench de 18 de julio de 2012 sobre mercancías contaminadas con fuel en las bodegas de un buque y la negativa de los receptores de los productos a efectuar la descarga y recepción de las mismas. A la vez, no falta jurisprudencia marítima de Amberes sobre quién es competencial de manera principal en el salvamento de un buque y del cargamento que el mismo lleva.

El Tribunal de casación de la República Francesa, a través de su Sala o Cámara mercantil, financiera y económica, mediante resolución de 18 de septiembre de 2012, prescindiendo de criterios invocados como pudieran ser el de la lengua utilizada y la localidad donde aparece firmada la orden de embarque de las mercancías, aplica los artículos 4-4 y 5-5 del Convenio de Roma de 19 de junio de 1980, en un caso de transporte terrestre de mercancías. También hay más jurisprudencia de transporte de mercancías por carretera del Tribunal de casación del Reino de Bélgica, de 21 de septiembre de 2012, con un fallo sobre la obligatoriedad de la Euroviñeta.

Se cierra este número de *European Transport Law* con una sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal supremo alemán) de 13 de junio de 2012 de transporte combinado aéreo y por carretera, haciendo una sutil distinción en materia de responsabilidad del transportista y del subtransportista. [La presente recensión ha sido realizada (totalmente) en el seno del proyecto I+D+i "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (nº de referencia FFI2012-38881), Responsable: Gloria Corpas Pastor]. [Recibida el 17 de diciembre de 2013].

Manuel J. Peláez

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*, AV Akademikerverlag GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013, 193 pp.

RESUMEN: A nivel europeo, las instituciones comunitarias llevan bastante tiempo desarrollando una política dirigida a lograr un Derecho privado común, sobre todo contractual, al margen de la labor desarrollada por la doctrina científica y por grupos de trabajo formados por profesores universitarios y expertos de varios países. Sin embargo, no hay «propuestas concretas sobre un Derecho europeo uniforme de contratos marítimos», siendo igualmente escasas «las investigaciones sistemáticas y de conjunto sobre las bases históricas de dicho Derecho». La unificación del Derecho marítimo se ha llevado a cabo a nivel internacional más que europeo, a través de Convenios, y sólo parcialmente en relación a los contratos. Ante esta situación, se pretende desarrollar una investigación con el fin de descubrir en las fuentes iushistóricas los fundamentos de un Derecho europeo común sobre contratos marítimos, a partir del contrato de transporte de pasajeros por mar que ha sido el más olvidado por los investigadores. Partiendo de su naturaleza jurídica independiente del fletamento, se analiza este contrato en el Derecho antiguo y en una selección significativa de textos medievales: *Compilación rodia*, *Rôles d'Oléron*, *Estatutos de Marsella de 1253-1255*, *Siete Partidas*, *Costums de Tortosa*, *Llibre del Consolat de Mar* o los *Capitols del Rei en Pere* de 1340. Se plantea la hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria al pasaje marítimo en los supuestos donde la regulación era insuficiente.

PALABRAS CLAVE: Historia del Derecho marítimo, Contrato de pasaje, Derecho marítimo europeo, Derecho medieval, Fletamento.

La autora encuadra su trabajo en el seno de un Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía, del que es investigadora principal, *Derecho Europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas* (P09-SEJ-4827). Comienza con un estudio introductorio en el que plantea sus objetivos, analizando el estado de la cuestión. El punto de partida es «la tendencia a la unificación jurídica en distintos ámbitos» que considera una «constante desde tiempos remotos» e incluso una «necesidad» cuando «el Derecho se vuelve más complejo». Para Zambrana Moral la unificación solo es posible contando con el Derecho histórico, que es el que aporta la base y los principios. Advierte que, a nivel europeo, las instituciones comunitarias llevan bastante tiempo desarrollando una política dirigida a lograr un Derecho privado común, sobre todo contractual, al margen de la labor desarrollada por la doctrina científica y por grupos de trabajo formados por profesores universitarios y expertos de varios países. En sentido inverso, constata «la escasez tanto de trabajos como de propuestas concretas sobre un Derecho europeo uniforme de contratos marítimos», siendo igualmente escasas «las investigaciones sistemáticas y de conjunto sobre las bases históricas de dicho Derecho», a pesar de que en muchos momentos históricos se ha hablado de un Derecho europeo común del mar. La unificación del Derecho marítimo se ha llevado a cabo a nivel internacional más que europeo, a través de Convenios, y sólo parcialmente en relación a los contratos. Apunta como posible causa a la poca predisposición de los Estados que han preferido legislar sobre los contratos marítimos en sus normas internas.

Esta situación llevó a P. Zambrana a desarrollar una investigación con el fin de descubrir en las fuentes iushistóricas los fundamentos de un Derecho europeo común sobre contratos marítimos. Aunque la investigación general es

más ambiciosa y pretende abarcar el seguro marítimo, el fletamento y el pasaje, como prototipos de contratos marítimos que comparten tradición histórica y actualidad, en esta sede la autora se centra en el contrato que menos interés ha despertado en su evolución histórica que es el pasaje marítimo, demostrando su «indiscutible antigüedad», sin perjuicio de que, en ocasiones, las «lagunas normativas» le lleven a plantear la hipótesis de la aplicación analógica de las disposiciones fletamentarias. Reproduciendo sus palabras «se trataría de descubrir elementos comunes en la historia del contrato de pasaje susceptibles de elevarse a principios generales a nivel europeo, una vez obtenido un tratamiento integrado de la regulación histórica de este contrato en una selección de fuentes, básicamente medievales, dispersas en países europeos con tradición marítima».

Seguidamente, en la misma introducción, la autora se detiene en concretar la naturaleza jurídica del contrato de pasaje, además de examinar otros aspectos generales. No duda de la presencia del pasajero en las travesías marítimas históricas, así como su evidente exposición a los riesgos del mar, marcados por la inseguridad que caracterizaba los viajes marítimos medievales. No obstante, estos contratos eran menos frecuentes que los de fletamento, por lo que los conflictos y la necesidad de legislar sobre ellos sería también menor, pudiéndose recurrir, de forma analógica, a la normativa fletamentaria cuando no había ley aplicable. Esto es lo que hace P. Zambrana a la hora de analizar los distintos textos jurídicos, centrándose, básicamente, en el Derecho medieval con alguna «incursión comparativa con el Derecho codificado demostrativa de la pervivencia de principios».

En cuanto a la naturaleza jurídica, la autora afirma que, actualmente, la doctrina no duda de que el pasaje marítimo es una figura independiente del fletamento, aunque «no sucede lo mismo a nivel jurídico y terminológico, ni desde una perspectiva histórica», recogiendo ejemplos al respecto. Aunque la naturaleza no haya estado bien delimitada, precisa que, en todos los momentos históricos, ha habido disposiciones que, a pesar de situar el contrato de pasaje dentro del fletamento, le aplicaban ciertas especialidades que con el tiempo, se irían asentando hasta convertirlo en «contrato independiente, con una naturaleza propia». Asimismo, descubre otras normas que, «sin regular directamente el pasaje, contenían referencias que probablemente iban dirigidas a la persona del pasajero», con independencia de las «reglas destinadas al fletamento que podrían ser aplicables por analogía al contrato de pasaje».

Concluye este apartado introductorio efectuando una serie de precisiones terminológicas que suponen una indiscutible ayuda al lector en los capítulos que siguen, teniendo en cuenta las dificultades que implica el lenguaje jurídico sobre todo histórico y en un ámbito tan especializado como el marítimo. Considera que en el contrato de pasaje el principal escollo, a nivel terminológico, se sitúa en los elementos personales y por ello se detiene en la terminología para designar al pasajero, en el Derecho romano, en la compilación rodia, o en los textos medievales (*Costums de Tortosa, Llibre del Consolat de Mar, Estatutos de Ancona de 1397, Estatutos de Marsella de 1253 a 1255...*) apoyando y documentando minuciosamente, en las distintas fuentes, cada una de sus afirmaciones. Lo mismo hace en relación a la parte contractual que contrae obligaciones con el pasajero, donde Zambrana Moral afirma que se incrementan las dificultades lexicográficas, analizando los distintos textos, incluyendo el Código de Comercio español de 1885. Tras las

oportunas aclaraciones, según la norma y siguiendo distintas ediciones y traducciones, la autora utiliza en su trabajo «indistintamente, los términos patrón, transportista, naviero, capitán, señor de la nave... para designar la parte contractual diferente del pasajero que se obliga con éste y formaliza con él un contrato de pasaje».

Antes de entrar en la legislación medieval como núcleo central de su trabajo, P. Zambrana dedica un capítulo independiente a efectuar una serie de consideraciones sobre el contrato de pasaje marítimo en el Derecho antiguo, tratando de despejar cualquier tipo de duda sobre su carácter histórico. Así, aunque fuera del ámbito geográfico que le ocupa, se detiene, por su antigüedad en el *Mânava Dharma Sâstra* o Código de Manú, del que maneja varias ediciones, descubriendo algunas disposiciones relacionadas con el transporte de pasajeros. A continuación, realiza una escueta referencia a la legislación marítima de la antigua Grecia y a la discusión sobre si la compilación medieval rodia recogía el Derecho de la isla de Rodas, para terminar con el examen de algunos aspectos relacionados con el pasaje marítimo en el Derecho romano justiniano (diferencias entre *mercator* y *vector*, fallecimiento del esclavo, responsabilidad del *exercitor*, daños ocasionados por los pasajeros, echazón y sistema de contribución, nacimiento de un niño en la nave, etc.).

La última parte del libro, y la más extensa, se centra en el pasaje marítimo en el Derecho medieval a partir de una serie de textos jurídicos que la autora ha considerado significativos para extraer principios comunes y plantear la referida hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. El primero de los textos es la aludida compilación rodia, de la que ha utilizado diferentes ediciones, con particular atención a la que estima referente y de obligada consulta como es la de Walter Ashburner. Le resulta sorprendente la cantidad de disposiciones específicas que se ocupan con detalle del pasaje marítimo: derechos y obligaciones de las partes, responsabilidad, prohibiciones respecto al pasajero de realizar en la nave actos «potencialmente peligrosos»; sin dejar de lado la minuciosa regulación de la echazón y las numerosas normas relativas a la contribución y a los derechos de los pasajeros en estos casos, a diferencia de otros cuerpos legales analizados, precisando, asimismo, las divergencias con el sistema de contribución establecido por el Digesto y los Basílicos.

En segundo lugar, se ocupa de los *Rôles d'Oléron* o *Jugemens de la mer*, manejando, de nuevo, varias ediciones con especial interés en la de Karl-Friedrich Krieger. Se detiene en su ubicación, origen, trascendencia, influencias, ámbito de aplicación y cuestiones de competencia. Asevera que, «a diferencia de otros cuerpos legales medievales, no existe en los *Rôles d'Oléron* ni en la versión castellana, Fuero de Layrón, ninguna referencia ni directa ni indirecta al pasaje marítimo», ya que, al parecer, «las decisiones judiciales que lo integran no tuvieron que resolver ningún pleito derivado del transporte de pasajeros por mar», aunque, en alguna ocasión éstos estuviesen presentes y se les hubiese podido aplicar por analogía dichas decisiones.

Mención aparte merecen los Estatutos de Marsella de 1253 a 1255 (*Statuta civitatis Massiliae*) que P. Zambrana examina a través de la edición de Jean Marie Pardessus. En este caso, la regulación del pasaje marítimo es detallada por su trascendencia económica para la ciudad contemplándose, ente otras cuestiones, las obligaciones concretas del transportista (entre ellas, la de

suministrar a los peregrinos los alimentos necesarios para el viaje a diferencia de lo que sucedía en el Derecho romano o en otros textos medievales), el pago del flete con referencia al billete del pasaje y a sus requisitos, el papel del escribano durante el embarque de pasajeros o la figura de los *observatores passagi*.

En las Partidas hay un título expresamente dedicado al Derecho marítimo, aunque no se regula el contrato de pasaje. Sin embargo, sí que descubre la autora referencias a personas distintas de la tripulación y de los mercaderes que piensa podrían identificarse con los pasajeros, analizando estas disposiciones y los comentarios de Gregorio López, con especial atención a la echazón y a los casos de naufragio; así como a las obligaciones de *naoberos*, maestros o patrones y a sus facultades disciplinarias a bordo de la nave, con escuetas referencias a cuestiones procesales.

En el ámbito catalán se ocupa de las *Costums de Tortosa*, del *Llibre del Consolat de Mar* y de los *Capitols del Rei en Pere* de 1340. Zambrana estudia el pasaje marítimo en las *Costums de Tortosa* a través de varias ediciones y de los comentarios de Bienvenido Oliver, poniendo de manifiesto que la regulación no ponía en duda la naturaleza jurídica del contrato de pasaje marítimo diferente a la del fletamento, estableciendo como elemento diferencial la ausencia de mercancías y la presencia del pasajero. No solo se detiene en las disposiciones relativas al pasaje, sino también en algunas referentes al contrato de fletamento, como, por ejemplo, las que determinan las obligaciones del transportista de mercancías, que entienden aplicables al pasaje. Asimismo, contempla las obligaciones del resto de la tripulación respecto al pasajero, con particular interés en la figura del escribano de la nave. Del mismo modo, intenta concretar si los derechos y deberes que las *Costums* recogen para los cargadores en el contrato de fletamento propiamente dicho, serían también extrapolables para los pasajeros o al menos algunos de ellos. Idéntica aplicación analógica sugiere la autora en relación a las normas atinentes a los supuestos de daños o riesgos marítimos, sobre todo en los casos de echazón, ya que las *Costums* no regulan los derechos o la responsabilidad de los pasajeros en estas situaciones a diferencia de lo que sucede respecto a los mercaderes o cargadores.

Respecto al *Llibre del Consolat de Mar*, Zambrana Moral sostiene que también conocía el contrato de pasaje y su naturaleza jurídica diferenciada del fletamento, a partir de la definición del pasajero como «todo hombre que paga precio o flete por el transporte de su persona y de efectos que no sean mercaderías, concretándose la diferencia entre equipaje y mercancías en términos cuantitativos, utilizando los quintales como unidad, es decir, en relación al peso de los bienes transportados». A continuación, delimita las obligaciones del patrón, de la tripulación y del piloto y el papel del escribano de la nave en relación al equipaje de los pasajeros, así como las obligaciones del pasajero y el caso especial de su fallecimiento en el buque. Al igual que en otros textos, en el *Llibre del Consolat de Mar* tampoco se regula «con detalle ni la responsabilidad ni los derechos de los pasajeros en caso de echazón (*git* o *get*)», aunque la autora intuye que cuando se habla de bultos o géneros podrían «entenderse incluidos los objetos personales de los pasajeros que incluso podrían estar comprendidos en el término *roba*». En cualquier caso, precisa que «el *Llibre del Consolat de Mar* contiene una regulación más detallada y terminológicamente más precisa, evitando referencias genéricas

(salvo algunas excepciones), a la hora de aludir al pasajero en comparación a otros cuerpos legales».

Finalmente, P. Zambrana se ocupa de los *Capitols del Rei en Pere* [Pedro III el Ceremonioso] de 1340 que, pese a no regular el pasaje marítimo, de forma directa, sí que contenían una serie de reglas que repercutían en la seguridad de los pasajeros y de su equipaje.

Podemos afirmar, que se trata de un trabajo bien estructurado y de indiscutible valor para conocer los principios históricos que han inspirado el Derecho marítimo actual. Animamos a la autora a que continúe avanzando en esta línea de investigación, a veces descuidada por los iushistoriadores, cuando precisamente es en el Derecho histórico donde se puede encontrar la base para dar solución a muchas situaciones actuales a nivel legislativo y práctico. [La presente recensión ha sido realizada (parcialmente) en el seno del proyecto I+D+i "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (nº de referencia FFI2012-38881), Responsable: Gloria Corpas Pastor]. [Recibida el 13 de diciembre de 2013].

Miriam Seghiri

Leonard Łukaszuk, *Cooperation and Rivalry in Outer Space: Law-Policy-Economy (Współpraca i rywalizacja w przestrzeni kosmicznej. Prawo. Gospodarka. Polityka)*, Toruń, Poland, 2012, pp. 530.

ABSTRACT: Professor Leonard Łukaszuk is one of the main specialist on public international law of the sea. In his new book, printed in 2012 in Toruń, he decided to analyze very specific and interesting subject: the cooperation and rivalry in outer space. In his opinion it is profoundly influenced (a) by the different, sometimes sharply competing, national interests of various – government and not-government – international actors, (b) the commercialization of the outer space, (c) the development of the new space technology. The interaction of these factors has been mostly destabilizing situation in security environment as well as its affects for the future development of the Earth. The book contains three parts: the space law, the policy of space, and third which is concentrated on economy and management of the space activity.

KEYWORDS: Outer Space, Rivalry, Cooperation, International Public Law, Space Law, United States, China, Russia, United Nations.

It is part of the human nature to gain new spaces to live or to travel: land, water, air and finally outer space. Today without whole economic, financial, commercial activities in the outer space our life on Earth including aviation and communication in general, the Internet and satellite television, would not be possible. That is why presented book about cooperation and rivalry in outer space by outstanding space explorer professor Leonard Łukaszuk is so important. The author of this monograph introduces into crucial current problems of space policy, law, and economy – both of states and international organization in a comparative manner. He presents the results achieved thus far, selected problems arising from the exploration of the outer space in new geopolitical, scientific and technical, as well as commercial consideration. In cooperation and rivalry are involved countries and international organizations, i.e. the United States, the Russia, China, India, Japan, Israel, European Union and NATO. The author gives additional attention to the role played by United

Nation and he proposes the eventual creation of new international organization, which would coordinate cooperation in the outer space more effectively.

The book consists of three parts. In the first part entitled 'Space law' professor analyzes the development of space law, which concerns hundreds of systems, agreements and conventions, both bilateral and multilateral. New regulations concerns such problems like cooperation in outer space, space rescue operations, the debris, responsibility for damage made by spacecraft, states activity on the Moon, the problems waste, etc. International Institute of Space Law is responsible to cover these regulations problems. The author examines future possibilities of development in space law. In his opinion the process of creation of the space law is the result of an international co-operation within United Nations system, including treaties prepared by Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS), for example: The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies (1967).

In the second part entitled 'The policy of space: states and international organizations' the author draw an opinion that in outer space we can observe rivalry and even conflict between restricted national policy made by governments and more open commercial actors, who wants to be involved in the different space projects. For example The Outer Space Treaty (1967) requires parties to authorize and supervise national space activities, including the activities of non-governmental entities such as commercial and non-profit organizations. Professor Łukaszuk is convinced that the 1991 – 2000 decade was focused on economic and commercial aspects of activities in space. Other tendency was close co-operation in the European Union in this field, especially within European Space Agency, which tries to develop a navigation system of its own. One of the aims of Galileo is to provide a high-precision positioning system upon which European nations can rely, independently from the Russian, Indian, Chinese systems.

The traditional spacepowers, USA and the Russian Federation are concerned on their own national interests. Sometimes they cooperate, but mostly they are rivals. Beginning from Space Race in 50<sup>th</sup>, and after militarization of space now they are trying to strengthen their position and security in the space. The author points out that in Russia a tendency has been visible to intensify cooperation with the USA in the initiative of common Earth's rocket defense system to protect against asteroids and comets. Others actors have their own interests. China has a space program with an independent human spaceflight capability. Japan has been cooperating with the United States on missile defence since 1999. Tokyo is working on military and civilian space technologies to protect its security because China and North Korea have military programs, which represents a serious issue for Japan's foreign relations. Also Brazil, India carries out their ambitious space exploration programmes. The international cooperation in this field is also joined by South Korea. Other important players active in space exploration are Brazil, Argentina and Canada.

In the third part of the book, 'Economy and management of space activity', the author gives very interesting and not explored before issue of commercialization the outer space. The finishing chapter concerns the connections between economic and scientific activities and protection of intellectual property rights. They are approximately 60 nations and government



consortia that operate satellites, as well as numerous commercial and academic satellite operators, creating an environment that is increasingly congested. Only U.S. Department of Defence tracks over 22,000 man-made space objects in orbit, of which 1,100 are active satellites.

The reader will find in this book a lot of information concerning companies specializing in aerospace industry, trends in industry commercialization and the market of satellite observation of the Earth in connection with management of industry, water economy, land and sea, environment protection, material resources, and even construction projects. Questions raised here are important for international security. For example the accession to civil and military space technology in the process of the commercialization of the outer space activity. Professor is convinced that only transparency and openness between different players is fundamental for cooperation in the space policy. The book is also a compendium of different scientific approach to space law regulations, economic and technology development in this field, cultural and civilization effects of human activity in the outer space. I would recommend this book to all people who are interested in international relations, geopolitics, and security. [*Recibida el 3 de septiembre de 2013*].

Agnieszka Legucka

Michael B. Gerrard & Gregory E. Wannier (eds.), *Threatened Island Nations: Legal Implications of Rising Seas and a Changing Climate*, Cambridge University Press, New York, 2013, 666 pages.

**ABSTRACT:** Presented book is the first comprehensive publication which examines the impact of climate change on the legal situation of small island nations such as the Marshall Islands. Problems affecting these nations touching their legal situation in a very different way than in the case of large countries threatened by the economic and social consequences of sea level rise (such as Bangladesh, Vietnam, Nigeria and Egypt). Presentation of scientific forecasting is an introduction to the advanced deliberations based on public international law doctrine. According to the authors global sea level rise of 1-2 metres is highly possible within the next hundred years. Sea level rise is not the only climatic threat experienced by small island nations. Among other particularly dangerous problems associated with climate change we can mention tropical cyclones, floods, and droughts. Island nations must therefore prepare for these problems on the basis of public international law. The authors draw attention to the most crucial legal problems associated with sea level rise such as potential impact of deterritorialization of the state to continue of its statehood, citizenship or legal status of forced environmental migrants. The authors draw attention to the most important challenges facing public international law on the status of migrants forced to leave their country of residence as a result of irreversible climate change. As we know, this problem has still not been regulated in any document of public international law. Much attention is also paid to the analysis of the consequences of climate change on the basis of the international law of the sea. The central elements of the analysis presented in the book are, inter alia, the impact of sea level rise to the exclusive economic zone, and fishing rights. The book relates primarily to the social and legal challenges facing microstates. Presented considerations may also become a useful point of reference in the analysis of the problems facing larger countries affected by climate changes and sea level rise.

**KEYWORDS:** Island Nations, Sea Level Rise, Public International Law, International Human Rights, Law, Climate Change, Microstates, Sovereignty, Oceanography, Law of The Sea, International Refugee Law, Forced Environmental Migrants.

Analizy konsekwencji zmian klimatycznych są obecnie jedną z najbardziej dynamicznych, a także szczególnie kontrowersyjnych, dziedzin badań naukowych. Na kształt wspomnianej dyscypliny oddziałują bowiem nie tylko zróżnicowane często wyniki badań, lecz także liczne czynniki o charakterze pozanaukowym. Pomimo wspomnianych zastrzeżeń zmiany klimatyczne już od wielu lat okazują się jednym z największych wyzwań dla wszystkich właściwie płaszczyzn bezpieczeństwa obecnych i przyszłych pokoleń. Wśród najważniejszych zagrożeń, prowadzących do spadku globalnego poziomu bezpieczeństwa, wymienić możemy te o charakterze ekonomicznym, żywnościowym, środowiskowym i zdrowotnym. Pochodzące z ostatnich lat raporty IPCC wskazują na przynajmniej cztery konsekwencje zmian klimatycznych, mogące prowadzić do szczególnych zagrożeń w przyszłości. Zaliczono do nich: wzrost poziomu mórz i oceanów, globalny wzrost temperatury, susze, oraz wywołaną przeobrażeniami klimatycznymi rosnącą skalę klęsk żywiołowych o podłożu atmosferycznych (takich jak cyklony tropikalne). Szczególnie niebezpiecznym procesem z punktu widzenia zagrożeń dla twardych aspektów bezpieczeństwa i państwowości okazuje się wywołany zmianami klimatycznymi wzrost poziomów mórz i oceanów. Już w poprzednim stuleciu globalna dynamika tego procesu szanowana była na przynajmniej kilkanaście centymetrów. Według pochodzących z 2007 roku szacunków Międzyrządowego Panelu do Spraw Zmian Klimatycznych (ang. Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) w obecnym stuleciu stać się możemy świadkami globalnego wzrostu poziomu oceanów o 18-59 centymetrów. Zdecydowana większość ludności świata zamieszkuje obecnie tereny oddalone od dużych akwenów wodnych o mniej niż 150 kilometrów. Fakt ten, w połączeniu z rosnącym współczynnikiem zaludnienia azjatyckich wybrzeży już dzisiaj okazuje się zagrożeniem dla wielu milionów osób i przedmiotem coraz większej ilości analiz naukowych. Nie dziwi zatem, że proces ten stał się w ostatnich latach przedmiotem zainteresowani coraz większej ilości dziedzin wiedzy, w tym prawa międzynarodowego publicznego.

Szczególnie zagrożone dynamiką wzrostu poziomu oceanów okazują się wysoko zaludnione kraje azjatyckie, cechujące się ponadto rozwiniętą i gęsto zaludnioną linią brzegową (Bangladesz, Wietnam, Filipiny). Podobne problemy stać się mogą udziałem najwyższej zaludnionych krajów afrykańskich: Nigerii i Egiptu. Podniesienie poziomu oceanów o jedyne kilkanaście centymetrów doprowadzić może do przymusowych migracji setek tysięcy mieszkańców tych państw i znaczących przeobrażeń ekonomicznych. Duża powierzchnia wspomnianych wyżej krajów jest czynnikiem minimalizującym potencjalne skutki zmian klimatycznych na płaszczyźnie demograficznej i prawnej. Hipotetyczny wzrost poziomu oceanu może co prawda doprowadzić do zalania obszarów przybrzeżnych Bangladeszu i lokalnych migracji setek tysięcy osób. Duża powierzchnia wspomnianego państwa wydaje się jednak wystarczającą gwarancją bezpieczeństwa jego istnienia i czynnikiem minimalizacji międzynarodowej mobilności przymusowej z jego terytorium. Z całkowicie odmienną sytuacją mamy do czynienia w przypadku kilkudziesięciu małych państw. Podniesienie globalnego poziomu oceanów o kilkadziesiąt centymetrów doprowadzić może do permanentnego bądź czasowego zalania całości obszaru przynajmniej kilkunastu mikropaństw wyspiarskich. Wśród najbardziej zagrożonych z nich wymienić należy: Tuvalu, Vanuatu, Kiribati, Wyspy Marshalla, Palau, Republikę Malediwów, oraz Wyspy Salomona.

Charakteryzująca większość wspomnianych państw średnia wysokość terenu nad poziomem morza nie przekracza bowiem kilku metrów. Wzrost poziomu oceanów okazuje się zatem nie tylko znaczącym zagrożeniem humanitarnym, lecz także źródłem fundamentalnych dylematów na gruncie prawa międzynarodowego publicznego. Szczególnie znaczącym problemem okazują się perspektywy kontynuacji państwowości w sytuacji braku składnika terytorialnego. Dylematy związane z kontynuacją państwowości w nowych warunkach terytorialnych oddziałują także na instytucję obywatelstwa, oraz status osób zmuszonych do opuszczenia kraju dotychczasowego zamieszkania w następstwie nieodwracalnych przeobrażeń klimatycznych (ang. climate change forced migrants). Ograniczone możliwości sprawowania efektywnej kontroli nad ludnością, oraz przerwanie związku mieszkańców z dotychczasowym terytorium wydają się czynnikami utrudniającymi uznanie dotychczasowego podmiotu w zmienionych warunkach terytorialnych (i klimatycznych). Potencjalne zatopienie małych wysp archipelagowych jest ponadto źródłem dylematów i kontrowersji dla międzynarodowego prawa morza. Wywołane wzrostem poziomu oceanów dylematy prawne małych państw wyspiarskich okazują się dużo bardziej skomplikowane od tych cechujących wysoko zaludnione kraje Afryki i Azji. Ich rozszerzona analiza w ramach spójnej publikacji książkowej okazuje się zatem w pełni uzasadniona i konieczna.

Wydana nakładem Cambridge University Press książka pod redakcją M.B. Gerrarda i G.E. Wannier jest pierwszą rozwiniętą publikacją koncentrującą się w całości na dylematach prawnych małych państw wyspiarskich. Punktem wyjścia dla rozważań autorów stały się omówione przez profesor M.E. Karr prognozy potencjalnego wzrostu poziomu oceanów w bliższej i bardziej odległej przyszłości. Kolejny rozdział książki w rozszerzony sposób omawia perspektywy uznania państw pozbawionych składnika przestrzennego w następstwie ich klimatycznej deterytorializacji. Za podstawowe składniki państwowości uznaje się zazwyczaj ludność, terytorium i władzę najwyższą. Znamy jednak przynajmniej kilka przypadków gdzie zakres władzy nad dotychczasowym terytorium ma charakter czysto iluzoryczny. Mikropaństwa wyspiarskie nie są obecnie znaczącymi aktorami stosunków międzynarodowych a ich aktywność na forach wielostronnych struktur współpracy ogranicza się do debat o charakterze klimatycznym. Pewna forma kontynuacji państwowości w warunkach oderwania od składnika terytorialnego wydaje się zatem możliwa do wypracowania. Szczególnie istotne (przynajmniej z punktu widzenia periodyku, dla którego mam zaszczyt pisać) okazują się implikacje wzrostu poziomu oceanów dla międzynarodowego prawa morza. Wspomniane tu dylematy w decydującej mierze zależą od perspektyw uznania państwa. Konsekwencją klimatycznej deterytorializacji państwa stać się może zmiana układu granic morskich, nie tylko wód terytorialnych, lecz także wyłącznych stref ekonomicznych. Uwaga autorów kolejnych rozdziałów koncentruje się na oddziaływaniu wzrostu poziomu oceanów na przestrzeń praw człowieka. Problem ochrony i wsparcia tak zwanych przymusowych migrantów klimatycznych (ang. forced environmental migrants) do dnia dzisiejszego nie znalazł należytego odzwierciedlenia w zapisach dokumentów międzynarodowych. Pamiętajmy jednak, że przeważająca część wywołanej zmianami środowiskowymi mobilności przymusowej ma charakter wewnętrzny. W sytuacji długotrwałego wzrostu poziomu oceanów możliwa jest także

intensyfikacja skali przymusowych migracji środowiskowych o transnarodowym charakterze. Regulacja statusu osób zmuszonych do opuszczenia obszaru zagrożonego całkowitym zalaniem wydaje się jednak koniecznym do rozwiązania dylematem prawa międzynarodowego publicznego. Pamiętajmy bowiem, że problem ten stać się może konsekwencją nie tylko długotrwałego wzrostu poziomu oceanu, lecz także spontanicznych i trudnych do przewidzenia klęsk żywiołowych o podłożu atmosferycznym i sejsmicznym (np. cyklony tropikalne czy wywołane podmorskimi trzęsieniami ziemi fale tsunami). W jednym z ostatnich fragmentów opracowania zwrócono uwagę na konieczność szerszego niż dotychczas uwzględnienia czynników klimatyczno-środowiskowych w dyrektywach polityk migracyjnych poszczególnych państw.

Recenzowaną książkę uznać należy na niezwykle istotny przyczynek do dyskusji nad specyficznymi wyzwaniami prawnymi dotyczącymi mikropaństw wyspiarskich w sytuacji wzrostu poziomu oceanów. Autorzy książki w rozszerzony sposób zwrócili uwagę na oddziaływanie czynników środowiskowych na ewolucję sytuacji prawnej państw wyspiarskich i ich mieszkańców. Biorąc pod uwagę marginalne oddziaływanie wzrostu poziomu oceanów na dynamikę transnarodowych ruchów migracyjnych zawarte w niej dylematy prawne wydają się (na szczęście) problemami bardzo odległej przyszłości. W chwili obecnej żadne państwo wyspiarskie nie jest bowiem w bezpośredni sposób zagrożone utratą całości bądź nawet fragmentu terytorium w następstwie wzrostu poziomu oceanów. W ostatnich latach obserwujemy co prawda liczne przykłady erozji linii brzegowej, prowadzące do zalania niewielkich obszarów lądowych. Wspomnijmy tu choćby o zjawiskach tego rodzaju znanych z wyspy Bholá (Bangladesz), Tegua (Vanuatu), wysp Carteret (Papua Nowa Gwinea) czy małych wysepek archipelagów Malediwów. Obecnie stanowią one jednak wybitnie jednostkowe przypadki, związane raczej z konsekwencjami kataklizmów o podłożu atmosferycznym bądź sejsmicznym. [Recibida el 27 de junio de 2013].

Bogumił Termiński

Patricia Márquez Lobillo, *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, Marcial Pons, Madrid, 2013, 199 págs.

RESUMEN: La obra que recensamos, segunda monografía de la Dra. Patricia Márquez Lobillo, profesora de Derecho Mercantil de la Universidad de Málaga, tiene como objetivo analizar el régimen jurídico aplicable a aquellos supuestos en los que el pasajero no accede a la aeronave, a pesar de haber adquirido y abonado el pasaje y cumplido con todas sus obligaciones (hablaríamos de la denegación injustificada de embarque), o porque el transportista considera que no es conveniente o recomendable el traslado de dicho pasajero (nos referimos a la denegación justificada de embarque).

PALABRAS CLAVE: Derecho mercantil, Denegación de embarque, Pasaje, Aeronave.

La autora parte de una realidad social innegable, pues aun cuando, como indica, el traslado del pasajero al lugar de destino constituye el elemento fundamental, del contrato de transporte, en numerosas ocasiones las compañías aéreas incumplen con sus obligaciones, porque no llevan a cabo un vuelo inicialmente programado, porque se alteran las condiciones temporales

fijadas en el contrato o porque el pasajero no accede al interior de la aeronave. Se trata, de supuestos de incumplimiento del contrato de transporte, que no siempre, sin embargo, darán lugar, como acertadamente indica la Dra. Márquez, a la responsabilidad del transportista.

Tomando como referencia estos hechos, la obra se centra, especialmente, en la denegación del acceso del pasajero a la aeronave. El principal escollo de la materia, puesto de relieve por la autora, es la delimitación de su régimen jurídico, toda vez que, como expresamente se pone de relieve, a nivel internacional, no existen en los Sistemas de Varsovia y Montréal referencia expresa a la denegación de embarque y, en el ámbito comunitario, solo contamos con las previsiones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 261/2004. Destaca, en este sentido, el estudio de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 10 de enero de 2006, en la que se reconoce la validez y complementariedad de ambos sistemas con el Comunitario. Junto a estas disposiciones hay que mencionar el importante papel que asume tanto OACI como IATA en el establecimiento de normas *soft law*.

A pesar del relevante pronunciamiento del TJUE, en la sentencia indicada anteriormente, confirmado por la Comisión en su Comunicación del año 2011 sobre la aplicación del Reglamento y en la Propuesta de Reforma del mismo, de 13 de marzo de 2013, el régimen jurídico de la denegación de embarque es calificado por la Dra. Márquez de incompleto, pues, como indica, el legislador no aborda todos los supuestos subsumibles en el concepto de denegación de embarque, limitándose a reglamentar los casos en los que la misma es arbitraria, sin motivación y a elección del transportista, y dejando carente de tratamiento jurídico adecuado los casos en los que la compañía puede tener razones justificadas para impedir el acceso del pasajero a la aeronave.

Esa falta de tratamiento, unida al importante acervo jurisprudencial a que han dado lugar los supuestos en los que se ha denegado el acceso del pasajero a la aeronave, motivan el interés de la autora por esta materia, que se fundamenta, además, en la necesidad de analizar los trabajos prelegislativos que, tanto en el seno de la Unión (a fin de mejorar el régimen comunitario contenido en el Reglamento de 2004) como en el ámbito de las instituciones con competencias en materia de aviación civil (la IATA y la OACI, en este caso a fin de establecer el régimen aplicable a los pasajeros insubordinados o rebeldes) se están desarrollando.

Con este objetivo, el trabajo se divide en tres capítulos.

El ámbito subjetivo de aplicación del Reglamento (CE) núm. 261/2004 constituye el objeto del primer capítulo de la monografía que recensionamos.

El concepto de transportista aéreo, responsable del incumplimiento por denegación de embarque, necesita ser concretado a pesar de su posible evidencia, y del deber de información que asumen las compañías en virtud del Reglamento (CE) núm. 2111/2005, toda vez que, como sabemos, no siempre el transportista designado en el contrato (contractual) es el mismo que lleva a cabo el traslado del pasajero (de hecho). Es más, como también se pone de relieve en el trabajo, las compañías acuden al concierto de acuerdos de código compartido, siendo necesario precisar y diferenciar los casos en los que se produce el transporte sucesivo de los pasajeros, de aquellos otros en los que existe sustitución en el transporte, sobre todo en aras de concretar cuándo resulta aplicable el derecho de repetición contemplado por nuestro legislador comunitario en el artículo 13 de la Norma de 2004.

Concretando el ámbito subjetivo de aplicación de la norma debemos resaltar la referencia al papel intermediador que asumen las agencias de viaje en la comercialización de billetes de pasaje aéreo, necesario si tenemos en cuenta que no siempre el mismo se adquiere como parte integrante de un viaje combinado, lo que sin duda introduce importantes diferencias en la determinación del sujeto responsable de una denegación de embarque.

No cualquier pasajero tiene derecho, caso de producirse una denegación de embarque, a reclamar las medidas compensatorias previstas por el legislador comunitario y analizadas en el apartado oportuno de la obra, sobre las que volveremos. Esta conclusión se extrae claramente del estudio que Patricia Márquez realiza del sujeto pasivo. El pasajero deberá tener una reserva confirmada de vuelo, cumplir con las condiciones que exige el transportista y personarse en facturación en los plazos indicados. Surgen una serie considerable de dudas que se analizan con detenimiento en la obra, ¿sería válida cualquier forma de confirmación incluso las electrónicas?, ¿a qué se refiere el legislador cuando habla de las condiciones exigidas en el contrato?, ¿ha quedado superada la exigencia de presentación en facturación y debe entenderse la misma como presentación en embarque?



Es más, la concreción del sujeto pasivo se extiende al estudio de los mencionados requisitos en relación con los pasajeros con movilidad reducida. ¿Deben cumplir las mismas obligaciones que el resto de los pasajeros?, ¿pesa sobre ellos alguna obligación adicional? El problema de esta materia no es, al menos exclusivamente, como de forma acertada se indica, la determinación de las obligaciones que asume el pasajero o que pesan sobre la transportista, sobre todo tras la aprobación del Reglamento (CE) N° 1107/2006, va más allá, porque ni siquiera el concepto de pasajero con movilidad reducida estaba claro

hasta que los Servicios de la Comisión Europea elaboraron unas Directrices interpretativas del Reglamento de 2006, aprobadas en junio de 2012. ¿Son pasajeros con movilidad reducida los menores de edad, las personas de edad avanzada, las embarazadas o las personas con obesidad? La respuesta a esta pregunta se afronta por P. Márquez de forma sumamente crítica, teniendo en cuenta los pronunciamientos judiciales al respecto.

Una vez delimitado el ámbito subjetivo de aplicación del Texto Comunitario, la autora afronta en el capítulo segundo de su trabajo, la concreción del ámbito objetivo. La determinación de cuando estamos en presencia de un supuesto de denegación de embarque no es fácil, pues aun cuando podría parecer evidente (denegar el acceso del pasajero a la aeronave), en la práctica resulta complicado diferenciarla de los supuestos en los que se cancelan los vuelos o en los que se produce el retraso en la ejecución de la prestación, sobre todo porque, como se pone de relieve, la motivación que aduce el transportista para impedir el acceso a la aeronave puede llevar a equívocos. De la concreción de los supuestos y motivaciones propios de denegaciones, cancelaciones y retrasos, se ocupa la autora en los epígrafes segundo y tercero de este capítulo. De la lectura de los mismos se puede deducir que cuando se cancela un vuelo o cuando se produce un retraso considerable en la ejecución del mismo no se está denegando el embarque del pasajero. En el primer caso porque el avión no despegar, y no despegar con ningún pasajero; en el segundo, porque el avión despegar y lo hace, aunque tarde, con el pasajero a bordo.

Estas conclusiones se obtienen tras el minucioso examen, en el epígrafe primero del Capítulo, del concepto de denegación de embarque y de las motivaciones que pueden servir de sustento al transportista para impedir el acceso del pasajero a la aeronave. Diferencia la autora, en este sentido, entre denegaciones de embarque injustificadas y justificadas, y lo hace argumentando que la distinción es total y absolutamente necesaria para imputar, concretar y determinar el grado de responsabilidad que asume la compañía cuando decide que un pasajero no va a acceder al avión.

Destacamos en este sentido, el profundo examen que realiza la autora de las importantes Sentencias del TJUE de 4 de octubre de 2012 y de 31 de enero de 2013, así como de las consecuencias de las mismas en orden a la determinación de los supuestos en los que el transportista puede denegar el embarque de *forma injustificada*. Ya no hablamos solo de *overbooking*, sino de cualesquier otro argumento vinculado a decisiones internas de la compañía, a problemas con las aeronaves o a circunstancias de fuerza mayor. La denegación *justificada*, por el contrario, solo podrá sustentarse en la concurrencia en el pasajero de circunstancias o motivos de carácter estrictamente personal, que le llevan a incumplir con sus obligaciones derivadas del contrato de transporte aéreo.

Delimitado el ámbito de aplicación de la norma, procede la autora, en el capítulo tercero del trabajo que recensamos, a determinar el régimen de responsabilidad que se impone al transportista encargado de efectuar el vuelo cuando decide denegar a un pasajero el acceso a la aeronave, distinguiendo para ello entre denegaciones injustificadas y justificadas.

A fin de determinar la responsabilidad que asume el transportista, en el caso de *denegación de embarque justificada*, la autora analiza los motivos que pueden argüirse al respecto, tomando como referencia el acervo jurisprudencial en la materia, así como la práctica del sector aeronáutico. Se plantea, en este

sentido, si se puede denegar el embarque de forma justificada, *por incumplimiento del contrato*, a un pasajero que no se ha personado en el embarque con los visados o documentos de entrada y salida en los territorios; a los menores que no portan el D.N.I.; a los pasajeros que portan tarjetas de embarque electrónicas o que no la llevan impresa; a los pasajeros a los que se impide el acceso a la aeronave porque ha habido un retraso del vuelo previo en los vuelos de conexión sobre la base de personación fuera de plazo (subsano parcialmente en el artículo 6.bis de la Propuesta de Reglamento); o de los pasajeros que se ven afectados por una cláusula punto a punto, usual en el transporte aéreo *low cost*. Analizando la denegación por *causas vinculadas a la salud*, aborda la denegación de embarque de embarazadas en un determinado estadio de la gestación, de los pasajeros enfermos, o insubordinados y rebeldes.

La importante labor prelegislativa que se está llevando a cabo en el seno de OACI, a fin de dar respuesta uniforme al cada vez más frecuente problema de la insubordinación o rebeldía a bordo de las aeronaves, cuando la misma no consiste en conductas penales perfectamente reglamentadas en los Convenios al respecto, pero sí suponen alteraciones o trastornos en el desarrollo normal de un vuelo, lleva a la Dra. Márquez a analizar si dichas conductas pueden o no ser fundamento de una denegación justificada de embarque. A tal fin, tomando como referente la Circular 288 de la OACI, analiza el reciente Texto que, en su seno, se está elaborando a fin de introducir un Instrumento que modernice el Convenio de Tokio de 1963. ¿Qué son pasajeros insubordinados o rebeldes?, ¿qué requisitos debe reunir una conducta para que sea calificable como tal?, ¿qué potestades asumen el personal de vuelo o del aeropuerto ante un pasajero de estas características?, ¿qué responsabilidad puede asumir la compañía en caso de denegar el embarque de un pasajero insubordinado?, son algunas de las preguntas a las que de forma sumamente clara y con una visión crítica, tendente a proponer las mejoras que deben introducirse en el futuro Instrumento, da respuesta la Dra. Márquez en su trabajo.

El examen de la denegación de embarque injustificada tiene como punto de partida el estudio de los criterios que han de servir de base al transportista encargado de efectuar el vuelo para seleccionar al pasajero al que arbitraria y unilateralmente decide no embarcar en la aeronave. Se pone de relieve, en este sentido, la ausencia de un tratamiento específico de la materia y se critica el recurso a las cláusulas usuales en el sector (*First-come, first-served* y de preferencia a categorías superiores frente a inferiores), así como el hecho de que la Propuesta de 2013 no haya paliado los inconvenientes que de ellas se derivan imponiendo criterios objetivos.

Elegido el pasajero al que se le denegará el embarque de forma injustificada, después de cumplir la exigencia de solicitar voluntarios impuesta por el legislador comunitario, procede la autora a analizar las compensaciones e indemnizaciones a que tiene derecho, conforme al artículo 4, precepto que, como propone, debiera ser aclarado a fin de evitar los equívocos a que da lugar el hecho de que prevea distintos mecanismos compensatorios. Y es que la norma contempla, por un lado, una compensación, a modo de indemnización, que se ajustará a los parámetros establecidos en el artículo 7. Además de dicha compensación, conforme al artículo 8, el transportista encargado de efectuar el vuelo deberá ofrecer al pasajero las opciones que contempla la norma y que pueden subdividirse en tres: la primera, devolución



del billete y, cuando proceda, el traslado del pasajero al aeropuerto de origen; la segunda, traslado del pasajero al aeropuerto de destino, lo antes posible; o, la tercera, traslado del pasajero en fecha posterior, acordada con el mismo. Todos estos mecanismos compensatorios son examinados de forma exhaustiva en esta monografía, con mención expresa del momento en el que han de ser ofrecidos o desembolsados y de la forma en la que ha de efectuarse el pago o el ofrecimiento. Se examinan, además, los mecanismos que se prevén para que el transportista pueda obtener deducciones o beneficios en el pago de la compensación, por ofrecimiento de transporte alternativo, criticándose el hecho de que el legislador en la Propuesta de 2013 pretenda la supresión de los mismos. Se concluye, con un estudio pormenorizado de los derechos de asistencia e información, así como del derecho del pasajero a la obtención de compensación suplementaria, uno de los principales caballos de batalla en la materia, que ha originado un pronunciamiento expreso por parte del TJUE interpretando el artículo 12 del Texto Comunitario, que lleva a la autora, además, al examen del problemático tratamiento de los daños morales en el transporte aéreo de pasajeros.

El capítulo tercero concluye con el estudio de la responsabilidad del transportista cuando deniega el embarque, de forma justificada o injustificada, de pasajeros con movilidad reducida.

El afán de la autora, no ha sido otro, como ella misma ha puesto de relieve, y como creemos que consigue a lo largo de todas y cada una de las páginas de este excelente trabajo, que concretar el régimen jurídico aplicable a la denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros. Ha analizado la norma con detenimiento, ha estudiado con precisión y una claridad encomiables los pronunciamientos jurisprudenciales que se han dictado a fin de aclarar e interpretar el Texto Comunitario, ha estudiado la Propuesta de reforma del mismo, poniendo de relieve sus excelencias y criticando sus carencias.

Entendemos, por lo expuesto, que se trata de una monografía de obligada lectura, para profanos y para conocedores del Derecho del Transporte aéreo, para sufridores, de una forma o de otra, de denegaciones de embarque. Esperamos haber hecho en estas páginas justicia a su contenido y haber aproximado al lector al mismo, esperamos haber plasmado, sucintamente, algunos de sus entresijos y deseamos no haber desvelado excesivamente las propuestas de su autora. [*Recibida el 22 de diciembre de 2013*].

Isabel Contreras de la Rosa

*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, Carl Heymans Verlag, 62. Jahrgang, Heft 1 (April 2013), S. 1-168.

RESUMEN: Publicamos un comentario del nº 1 correspondiente a 2013 de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, de la Universidad de Colonia. En este número vemos colaboraciones sobre la investigación de los accidentes aéreos, la prevención, la punición o la aparición de concepciones no punitivas respecto a determinados incidentes, la denegación de embarque, la cancelación de vuelos, recomendaciones de reformas hechas por la doctrina, y la política espacial francesa tal y como se la concibe por parte de Jean-Luc Lefebvre, que es un experto en ciberdefensa y estrategias espaciales. Se recensionan libros sobre análisis económico del

derecho aeronáutico, el clásico manual de Derecho aéreo de Isabella Diederiks-Verschoor, un tratado de Derecho aeronáutico y otro sobre fuentes normativas, convenios internacionales y jurisprudencia aeronáutica.

PALABRAS CLAVE: Peter Müller, Frédéric Rocheray, Gabriele Bricchi, Elena Carpanelli, Peter P. C. Haanappel, Patricia Márquez Lobillo, Ulrich Rathgeb, Elmar Giemulla, Ulrich Rathgeb, Ludger Giesberts, Ulrich Schulte-Strathaus, Stephan Hobe, Jean-Luc Lefebvre, Guilhelm Penent, Guido Kleve, Isabella H. Ph Diedericks-Verschoor, Marietta Benkö, Denise Digrell, Veronika Klein.

Desde el Instituto de Derecho aeronáutico y espacial de la Universidad de Colonia, vuelven a obsequiar a la comunidad científica con un número más de la publicación periódica trilingüe *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law - Revue allemande de droit aérien et spatial*, que gratificadamente podemos tener en nuestras manos gracias a ese diligente equipo de redacción que está dirigido por Marietta Benkö y asistido por Denise Digrell y Veronika Klein.



El contenido del nº 1 de 2013 se abre con dos artículos sobre la “Juste Culture” en la investigación de los accidentes aéreos. El primero a cargo de Peter Müller y Frédéric Rocheray que lleva por título „Strafloses Meldewesen in der Luftfahrt: soll Sicherheitsdenken vor Strafe schützen?“, pp. 1-18 y de los italianos Gabriele Bricchi y Elena Carpanelli, “*Just Culture and the Italian Approach towards Aircraft Accident Investigation*”, pp. 19-37. La preocupación por la seguridad aeronáutica está presente en estos dos artículos de este número de la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*. El gran debate doctrinal que se ha abierto es si el sistema punitivo y los procedimientos criminales son más eficaces y disuasorios que la introducción como se ha llevado a cabo en algunos países de concepciones no punitivas y la aparición de una nueva cultura que ayude a prevenir incidentes y accidentes aeronáuticos. Bricchi y Carpanelli prestan particular atención en sus reflexiones al trágico accidente sufrido el 8 de octubre de 2001 en el aeropuerto de Linate de Milán, comentando las sentencias del Tribunal penal de primera instancia de Milán de 16 de abril de 2004, la del Tribunal de apelaciones de 7 de julio de 2006 y la de

la tercera y definitiva instancia del Tribunal de Casación de 20 de febrero de 2008.

A continuación colaboradores ya conocidos de la presente publicación periódica son Peter P. C. Haanappel, “Compensation for Denied Boarding, Flight Delays and Cancellations Revisited”, pp. 38-54; Ulrich Rathgeb y Elmar Giemulla, que se entretienen en esta oportunidad con „Zum Nachflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main und den Voraussetzungen für den Schutz gegen den Fluglärm – Anmerkungen zum Urteil des BVerwG vom 4. April 2012“, pp. 55-61; Ludger Giesberts y Guido Kleve, „Anwendung des EU-Beihilfenrechts auf Finanzierungen von Infrastrukturanlagen. Das Urteil des EuGH i.S. Flughafen Leipzig/Halle vom 19. Dezember 2012“, pp. 62-74; Ulrich Schulte-Strathaus, “EU Market Access Developments – 10 years *Open Skies* – How to Proceed from Here?”, pp. 75-80 y Stephan Hobe, “The ILA Model Law for National Space Legislation”, pp. 81-95. Jean-Luc Lefebvre y Guilhelm Penent consideran la “La politique spatiale de la France: une vision gaullienne pour l’Europe”, pp. 96-105 y ponen en evidencia que Francia es la tercera potencia espacial del mundo, seguida de Japón, China y Reino Unido. La preocupación es clara desde la época en que Charles de Gaulle estaba al frente de la Presidencia de la República francesa. El mismo Laurent Wauquiez, que fue ministro de la Enseñanza Superior y de la Investigación, publicó en marzo de 2012 el documento titulado *Stratégie spatiale française*. Dicho texto, según Jean-Luc Lefebvre y Guilhelm Penent, es de gran relevancia pues «recupera los grandes principios que han definido el esfuerzo espacial nacional después del general de Gaulle. Se puede afirmar otro tanto de los elementos que han iluminado y esclarecido el devenir de la política espacial francesa dentro de un mundo muy diferente de aquél que la vio nacer, transformada notablemente por la dependencia nueva de nuestras sociedades hacia los medios espaciales» (p. 98).



El arriba mencionado artículo del profesor emérito de Derecho de la Aviación y del Espacio de la Universidad de Leiden P. P. C. Haanappel aborda temáticas de las que, desde otro ámbito, se ha ocupado el libro que se comenta por parte de Isabel Contreras de la Rosa en este mismo número XXX de la *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, del que es autora Patricia Márquez Lobillo sobre *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*. La denegación de embarque esta tratada muy circunstancialmente por Haanappel (pp. 46-48) y con mayor sosiego y profundidad por Márquez Lobillo, aunque esta última no se haga eco del anterior artículo de P. P. C. Haanappel, “The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004”, en la misma *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 54. Jahrgang, Heft 1 (2005), pp. 22-31. De la reforma del Derecho aeronáutico llevada a cabo por la entonces Comunidad Europea, en Reg. (EC) No. 1008/2008, habían hecho un detallado comentario Claus Pegatzky y Sebastian Rockstroh en „Die Reform des europäischen Luftverkehrsrechts durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008“, también en la *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 58. Jahrgang, Heft 4 (2009), pp. 541-565.



La sección de legislación y jurisprudencia no ofrece demasiado interés en esta ocasión que merezca la pena hagamos el esfuerzo de detenernos en ella. Otra cosa es la parte dedicada a las recensiones, donde apuntamos la aparición del manual clásico por antonomasia de Derecho aeronáutico, el de Isabella H. Ph Diedericks-Verschoor, actualizado en coautoría por Pablo Mendes de León, *An Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2012, 9ª ed, 465 pp., que se encarga de comentar Isabel Polley. Hemos de precisar que, en esta misma sede de la *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, se había recensionado ya una anterior edición del manual de “la abuela del Derecho aeronáutico”, por parte de Enrique Mapelli López, VIII (1992), pp. 1480-1481, de la edición de 1991, de 226 pp., donde Mapelli se quejaba, como es habitual en él, de algo ya conocido: «Complemento muy interesante es el apartado bibliográfico en el que se reseñan las más recientes elaboraciones en la materia si bien que con ausencia –salvo el *Liber Amicorum* del profesor Tapia Salinas– de las obras que han confirmado las llamadas

“escuela argentina” y “escuela española”, que tanto han aportado al Derecho aeronáutico» (p. 1481). El propio Mapelli volvía a ocuparse de la edición de 1993, de 238 pp., en la misma publicación periódica, X (1994), pp. 1631-1632, donde reincide con otra carga de profundidad sobre la misma idea: «La bibliografía en español se encuentra ausente no obstante su importancia. Citemos, por ejemplo, las obras de Álvaro Bauzá Araujo, *Principios de Derecho Espacial*, Manuel Augusto Ferrer, *Derecho Espacial*, Jaime Merchán, *Derecho Internacional del Espacio*, entre otros muchos que pudieran ser señalados y que, en su conjunto, han constituido un cuerpo de doctrina muy apreciable» (p. 1632). Enrique Mapelli sabe perfectamente que los únicos tres especialistas de Derecho aeronáutico fallecidos o retirados, de habla hispana, que han tenido un cierto reconocimiento científico internacional han sido el ya citado Luis Tapia Salinas (1913-2003), Federico Videla Escalada (1918-2007) y el propio Mapelli. Todo lo demás sobre la “escuela argentina” o la “escuela española” de Derecho Aeronáutico y del Espacio es una *chose sans valeur et insignifiante*.

Kristina Moll comenta el libro de Elmar M. Giemulla y Bastian R. Rothe, sobre seguridad aérea, *Handbuch Luftsicherheit*, publicado en Berlín en 2011, 724 pp. Christoph Naumann recensiona la publicación de Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney y John E. Gillick sobre jurisprudencia, normativa y tratados internacionales de Derecho aéreo, como segunda edición de su *Aviation Law: Cases, Laws an Related Sources*, Leiden, 2012, 1.386 pp., cuyo comentario aparece aquí en pp. 164-165. Por último, Ingo Baumann, de manera algo más extensa (pp. 165-167), se hace eco del libro que recoge algunas publicaciones de Julia Neumann, agrupadas en el tomo que lleva por título *Bridging the Digital Divide, Schriften zum Luft- und Weltraumrecht*, Köln, 292 pp., concluyendo: „*Bridging the digital divide* von Neumann gibt einen hervorragenden Überblick über den Stand des Volkerrechts und seiner Möglichkeiten zur Unterstützung der globalen Informationsgesellschaft sowie einer gerechten globalen Kommunikationsordnung. Das Buch sei daher allen wärmstens empfohlen, die sich mit diesen dringenden Herausforderungen an die internationale Gemeinschaft beschäftigen“ (p. 167). [El presente comentario plurilingüe ha sido realizado (totalmente) en el seno del proyecto I+D+i “Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores” (nº de referencia FFI2012-38881), Responsable: Gloria Corpas Pastor]. [Recibida el 19 de diciembre de 2013].

Manuel J. Peláez  
Miriam Seghiri

*Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Marinemuseum, Den Helder (Holanda), ISSN 0167-9988, Jaargang XXXII, nº 1 (2013), pp. 1-136.

RESUMEN: Recensionamos, en la presente ocasión, el nº 1 correspondiente a 2013 de la *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, donde se publican diversos artículos en torno a las limitaciones que, durante la duración de la Primera guerra mundial, se vieron sometidos los buques holandeses por parte de los diferentes estados beligerantes, sobre la regulación y prohibiciones de la pesca de focas en el Ártico en la segunda mitad del siglo XIX, los intentos de control de la soberanía de los mares por Gran Bretaña, sobre la piratería marítima ejercida entre 1976 y 1984 en el Golfo de Aden por piratas somalíes y el tráfico de ferrys entre Holanda

y Gran Bretaña y como se ha visto afectado el transporte de pasajeros por vía marítima con la creación del Eurotúnel.

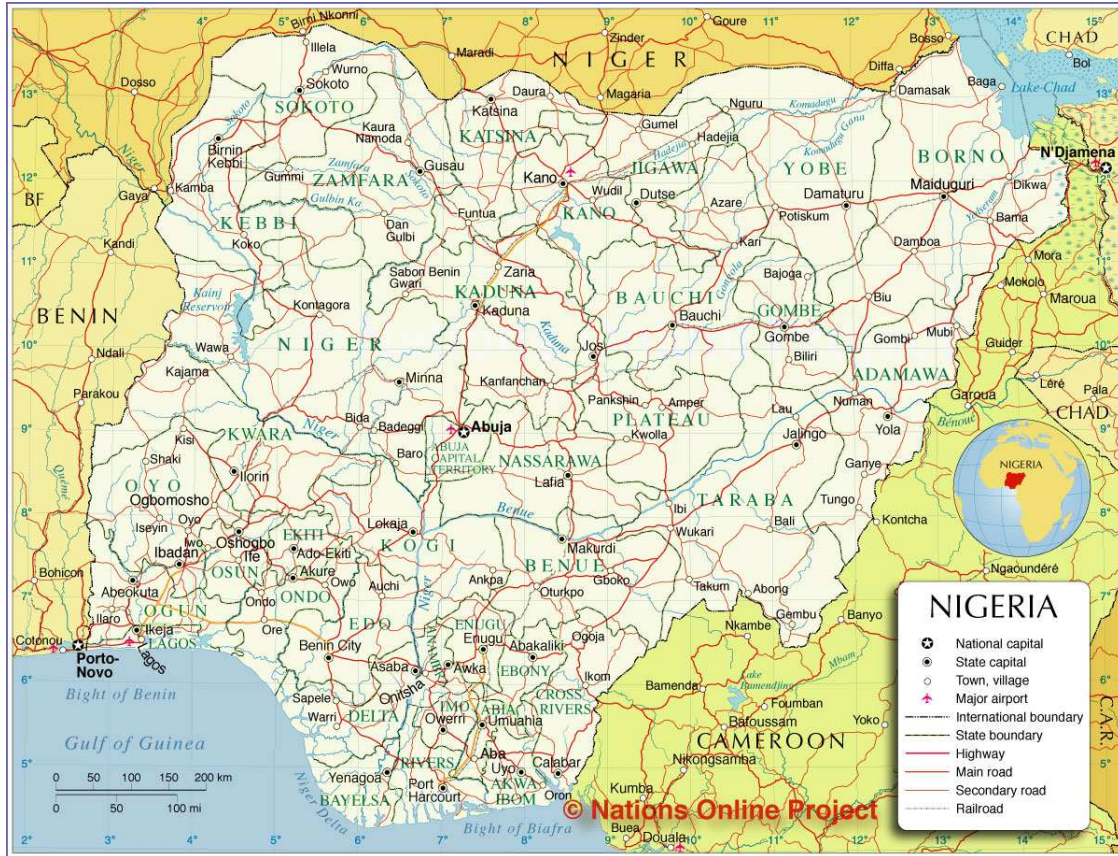
PALABRAS CLAVE: Nicolas Brantjes, Jan Carel Pilaar, Samuel Kruizinga, Barbara J. de Groot, Karin Alfenaar, Cees van Romburgh, I. van Loo, Evan T. Jones, Jorin van Tol, Werner Scheltjens, Michiel van Groesen, Antonio Van Diemen, Meno Witteveen, Stephen Snelders, Markus Vink, Roelof van Gelder, Patricia Zambrana Moral, Geoff Quilley, Ron de Vos, Günther Oestmann, Brian Lavery, Shawn T. Grimes, Jaap Anten, Bas de Groot, Nick Childs, Egmond van Rijn, Anita M. C. van Dissel, Pesca marítima, Nigeria, Lagos, Ártico, Marina holandesa, Piratería marítima, Catamarán, Fletes, Stena Discovery, Koninklijk Instituut voor de Marine.

Se publican varios trabajos, salidos de la pluma de colaboradores habituales de números anteriores de la *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, en el presente nº 1 de la anualidad 32, correspondiente a los primeros meses de 2013, que en portada se abre con una majestuosa foto del buque *King of Scandinavia* de la DFDS Seaways. El primer artículo es de Samuël Kruizinga y lleva por título “Grote gevaren en onverwachte mogelijkheden. De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij en de Eerste Wereldoorlog (1914-1918)”, pp. 3-20. Kruizinga es profesor de la Universidad de Amsterdam y en esta ocasión estudia las limitaciones a que, durante el periodo 1914-1918, contrastándolo con los años 1912, 1913 y 1919, se vieron sometidos los buques holandeses por los diferentes países que participaban en el conflicto armado muy particularmente en mares europeos, aunque también afectó a travesías a las Antillas holandesas o a Surinam.

Le siguen luego tres colaboraciones más, la primera de Barbara J. de Groot, “Eerste internationale berheersmaatregelen voor de Arctische robbenvangst”, pp. 21-34. De Groot estudió Derecho en la Universidad de Leiden y ejerce como abogada en Haarlem. Describe con un cierto detalle en su artículo la introducción de medidas de carácter internacional de cara a regular la pesca en el Ártico, particularmente de focas y de lobos marinos, prestando especial atención al buque *María* y sus actividades entre 1855 y 1875 y a Nicolaas Brantjes (1814-1886). También insiste en el tema de la soberanía de los mares y en el intento de control por parte de la Gran Bretaña a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Barbara de Groot indica en este sentido la importancia de la información que proporciona el libro de Thomas Wemyss Fulton, *The Sovereignty of the sea: an historical account of the claims of England to the dominion of the British seas, and of the evolution of the territorial waters, with special reference to the rights of fishing and the naval salute*, New Jersey, 2005, donde se publica una curiosa disposición de 4 de diciembre de 1876: «German subjects, and foreigners belonging to the crew of a German vessel, will be punishable by a fine not exceeding 5,000 marks if they contravene the Ordinances of the Emperor, enacted with the consent of the Federal Council, whereby the capture of seals is restricted or forbidden during certain periods of the year in the area lying between the 67<sup>th</sup> and 75<sup>th</sup> degrees of north latitude and the 5<sup>th</sup> degree of east and 17<sup>th</sup> degree of west longitude, reckoned from the meridian of Greenwich» (p. 27, y 695 del libro de Fulton).

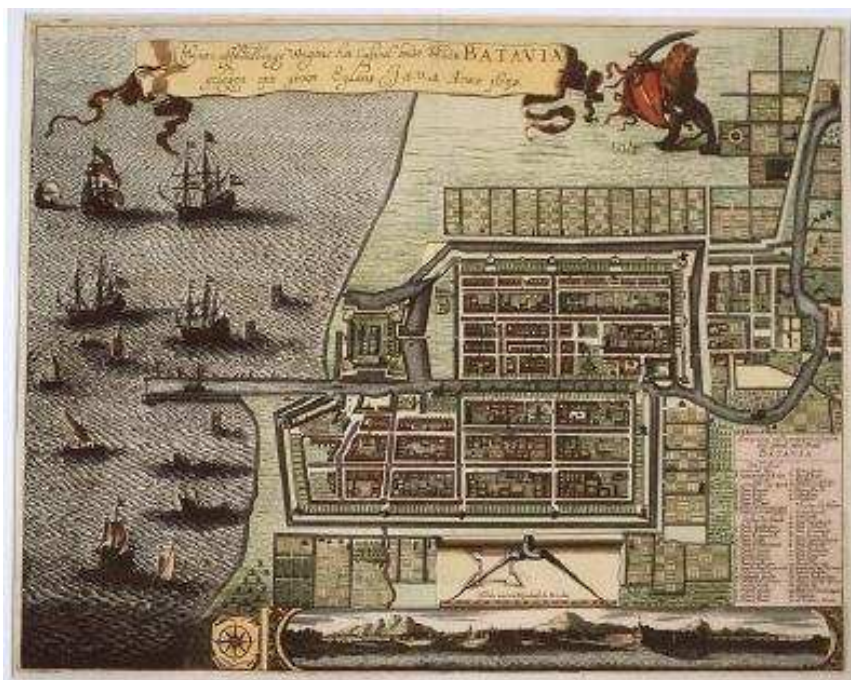
Karin Alfenaar, en “Geweld op de rede van Lagos. 1976-1984: het begin van moderne zeeroof”, pp. 35-53, se ocupa de la piratería marítima ejercida en el golfo de Benin por piratas en el periodo que transcurre entre 1976 y 1984. Se ha de señalar que en la etapa indicada el crecimiento anual de la población de Nigeria era del 3,3% y que en 1974 hubo grandes movimientos de protesta

estudiantiles, en 1976 un golpe de estado de un teniente coronel contra el presidente Murtala Ramat Mohammed, que fue asesinado, y en 1983 fueron expulsados del país más de dos millones de extranjeros que se habían introducido clandestinamente en Nigeria. Amplía al final de su artículo el marco cronológico de sus consideraciones sobre la piratería a los años 2010 a 2013.



Cees van Romburg, en “Met de catamaran over en weer. Wel en wee van de *High-speed Sea Service* op de Noordzee”, pp. 54-73, se ocupa del tráfico marítimo de los ferrys entre Holanda e Inglaterra, la aparición de los catamaranes y de qué forma ha afectado al tráfico marítimo de pasajeros la creación del Eurotunnel, por lo que se refiere a Bélgica, Francia y Holanda, y, en particular, a la compañía marítima StenaLine.

Se dedica, en la sección calificada de anecdotario, un apartado a recordar al oficial de marina Jan Carel Pilaar (1789-1849), que se encarga de redactar Gerard M. W. Acda y se publica en pp. 78-80, ilustrado con dos fotografías de su panteón mortuario.



Hay un considerable apartado dedicado a las recensiones de libros de historia marítima holandesa principalmente, inglesa y alemana en lugar secundario, a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, a la colonia holandesa en Ciudad del Cabo, a la historia de la tecnología marítima entre 1800 y 1918, a la guerra marítima y las estrategias que la Royal Navy desarrolló desde 1887 hasta el final de la primera guerra mundial, etc. Le siguen 9 reseñas más breves. Poca atención vemos dedicada a la contratación marítima histórica, en particular a materia del transporte de pasajeros, sobre la que cuenta recientemente con trabajos importantes Patricia Zambrana Moral, en particular su *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, AV Akademikerverlag GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013, que aparece recensionado en este mismo número de la *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica* en páginas precedentes. Los autores de las recensiones y reseñas publicadas en este número de la *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* son Adri P. van Vliet, Ron Brand (colaborador frecuente en esta sección de la presente publicación periódica), Joris van Tol, Werner Scheltjens, Michiel van Groesen, Henk den Heijer, Peter van Wiechen, D. H. A. Kolff, Iris Bruijn, Els M. Jacobs, Jaap R. Bruijn, Remmelt Daalder, Cees van Romburgh, W. F. J. Mörzer Bruyns, Alan A. Lemmers, Wouter Heijveld, Gerard M. V. Acda, Jaap Anten, Egmond van Rijn, Hans Bonke, Anita M. C. van Dissel y Anselm van der Peet. [El presente comentario de estudios en holandés e inglés ha sido realizado (totalmente) en el seno del proyecto I+D+i “Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores” (nº de referencia FFI2012-38881), dentro de la tarea de “Enriquecimiento léxico-terminológico y recopilación de e-recursos”, cuya responsable es Gloria Corpas Pastor, catedrática de las Universidades de Málaga y Wolverhampton]. [Recibida el 23 de diciembre de 2013]

Miriam Seghiri  
Manuel J. Peláez



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.]

1. Guido Camarda, Maria Luisa Corbino, Didier Le Morvan, Arcadi Garcia i Sanz, Bruno Aguilera-Barchet, Stefano Zunarelli y Wanda d'Alessio, "Derecho Marítimo Europeo-Diritto Marittimo Europeo", vol. IV de los "Estudios interdisciplinares 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. John H. Pryor, Yannick Guin, Manuel J. Peláez, Sergio Carbone, Emmanuel du Pontavice, Jan Łopuski, Hugo Tiberg y Kazuo Iwasaki, "Derecho de la Navegación en Europa", vol. VI de los "Estudios interdisciplinares en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento", con prólogo de Manuel J. Peláez, 1987. Agotado.

3. Adolfo Auriolés Martín, "Créditos sindicados con interés variable", con un prólogo de Antonio Pérez de la Cruz Blanco, 1987. Agotado.

4. "Revista Latinoamericana de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 1/2 (1988). Agotado.

5. Irena Boruta, J. Carby-Hall, Niccolò Salanitro, 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 interdisciplinares 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.

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", 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. Grift, 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.=30 €.

9. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 5/6 (1990-1991). P.V.P.=12 €.

10. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 7 (1991). P.V.P.=14 €.

11. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 8 (1992). P.V.P.=16 €.
12. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 9 (1993). P.V.P.=9 €.
13. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 10 (1994). P.V.P.=9 €.
14. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 11 (1995). P.V.P.=9 €.
15. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 12 (1996). P.V.P.=10 €.
16. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 13 (1997). P.V.P.=10 €.
17. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 14 (1998). P.V.P.=10 €.
18. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 15 (1999). P.V.P.=10 €.
19. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 16 (2000). P.V.P.=12 €.
20. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 17 (2001). P.V.P.=16 €.
21. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 18 (2002). P.V.P.=16 €.
22. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 19 (2003). P.V.P.=18 €.
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 €.
25. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 21-22 (2005). P.V.P.=25 €.
26. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 23 (2006). P.V.P.=19 €.
27. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 24 (2007). P.V.P.=30 €.
28. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 25 (2008). P.V.P.=26 €.
29. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 26 (2009). P.V.P.=19 €.
30. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 27 (2010). P.V.P.=18 €.
31. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 28 (2011) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.
32. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 29 (2012) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.
33. "Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", 30 (2013) (on line y en papel). P.V.P.=12 €.