

Rasmillamiento sobre Derecho Aeronáutico Alemán, Austriaco, Hispánico y Búlgaro y ocasional referencia a actividades científicas relacionadas con el Derecho de la Navegación Marítima

Manuel J. Peláez

Resumen: Se recoge la referencia en adelanto a los dos artículos remitidos por Diana Marinova, que se publicarán en el próximo número de la presente revista. También se reseñan dos números de la Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, de 2015, y otro de European Transport Law, correspondiente al número 3, del volumen L, cuando se cumplen precisamente los cincuenta años de la fundación de dicha publicación en Amberes por parte de Robert Wijffels. Igualmente debemos congratularnos porque en 2015 la abuela del Derecho aeronáutico, Isabella H. Ph. Diederiks-Verschoor, ha cumplido cien años. Es autora además de trabajos de considerable fuste sobre el Derecho del espacio. Por otro lado, conviene detenerse en publicaciones como las de Patricia Zambrana sobre la ordenanza de la marina francesa o el transporte medieval, en lo referente al matelot.

Palabras clave: Diana Marinova, Juan Ignacio Peinado Gracia, Mario O. Folchi, Marietta Benkö, Achim Zickler, Gabriele Röhn, Marta Gaggero, Eugenio Olmedo Peralta, María Cruz Mayorga Toledano, Patricia Márquez Lobillo, Patricia Benavides, Reglas de Wisby, Reglas de Rotterdam, Convenio de Hamburgo, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, European Transport Law.

En el próximo número de nuestra revista se recogerán dos artículos que han llegado al cierre de la edición de la prof. Diana Marinova titulado el primero: Shipper's liability dealing with the international carriage of goods by sea contract con el siguiente contenido en resumen: «The existing conventional rules dealing with the international carriage of goods by sea contract are focused almost in whole on carrier's obligations and liability. In the Brussels Convention containing some rules on bills of lading (the Haag rules), adopted in 1924, and in the Haag-Visby rules (1968), which represent an amended version of the original Haag rules, there is only one article (art. 4, (1) and (2)) regulating the shipper's obligations. A strict liability is provided in some circumstances. The Hamburg Convention (1978) regulating the carriage of goods by sea also doesn't consist of detailed rules dedicated to the shipper's liability. The new UN Convention on the carriage of goods wholly or partly by sea establishes more requirements concerning the shipper's obligations as a contractual party and, in particular, the most important obligation – to provide an information dealing with the goods. In contrast to the previous rules, the shipper's liability and the consignee's liability is based on the principle of presumed fault. The same is the

principle in Bulgarian legislation. Nevertheless, like in the case of carrier, some exclusions of this principle are established, especially, in the case of non-provided in time information according to the contract, and in the case of liability for loss or damage, caused by dangerous goods. The shipper's liability is mandatory, like the carrier's liability. This rule is the same in the previous conventions». Y el que aparecerá en segundo lugar sobre From the Haag to Rotterdam (New international law legislation of the contract of international transport of goods wholly or partly by sea), con el siguiente avance que presentamos: «In December 2008 the UN Commission on international trade law (UNCITRAL) have adopted the new international rules on international carriage contracts of goods wholly or partly by sea. This report is dealt with the general amendments of existing conventional law about rights and obligations of contract parties. Until the adoption and signature of new rules mostly the world trade have deal with the formation and execution of international carriage contracts by sea is founded on the Haag-Visby Rules of 1968. These rules are amendment and addition of the Haag Rules of 1924. But these rules contain only a part of existing international law legislation. One part (more than a quarter from world's trade) is continuing to be regulated by the old Haag Rules, and 30 states (even consisting less important part of world' trade) have adopted the newer Hamburg Rules of 1978. The situation is complicated additionally by the fact that the states have not adopted only one rule of the above mentioned rules. Each element of those parallel international rules is a part of the existing law. This situation has created considerable complications in the process of implementation and it is necessary to adopt actual consolidated international legislation concerning this important contract in the field of international trade and international business law. The New convention have been open to be signed and ratified during the official ceremony at 23.09.2009 in the city of Rotterdam, Netherlands, and because of this fact the rules have been named "Rotterdam Rules". The most important amendment of now existing international law rules is their application "from door to door", as a result of the constant trade police adopted. This pursues to increase of carrier's responsibility concerning the all contractual period of carriage – from the adoption of goods to their delivery in the destination state. This characteristic of project is a very important one concerning the multimodal transport. This type of transport often occurs in a global aspect during the last years. The admission of another types of carriage contracts in (f. ex. most frequent admission of road and railway carriage) have been establish as a "maritime clause plus". Often even all rules have been named as a maritime clause plus. Their nomination has been accent on the important specification that the carriage has been realized wholly or partly by sea. This situation considerably changes the international law legislation. It is very inconsistent and provokes serious deals in interested circles (sea carriers, shippers, etc...). But this is the way to establish unified international law rules in this aria. In the aim to assure a stability and unification, these unified law rules must regulate the international carriage of goods by sea contract». Se ha organizado por Juan Ignacio Peinado Gracia, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Málaga el Congreso que reúne las XXXVIII Jornadas Latino-Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio en Málaga, en septiembre de 2014, publicándose las actas muy recientemente por Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, en un denso tomo de considerable extensión que alcanza las 584 páginas. La actividad contó con la presencia del Presidente de ALADA, Mario O. Folchi, y las colaboraciones científicas de Juan Ignacio Peinado (con prosa elegante, que mezcla la literatura con el Derecho aeronáutico, recogiendo también sus experiencias de vuelos transatlánticos, y el martirologio romano), Isabel Contreras de La Rosa, Giovanni Marchiafava, Vicenta María Muñoz del Pozo de Pardos, Carlos Javier Castillo Rodríguez,

Jorge Álvarez, Eugenio Olmedo Peralta (con un despliegue impresionante de doctrina alemana, holandesa, inglesa e italiana), Joaquín Bleda Rodríguez, Fernando Elorza Guerrero, Achim Puetz, Eduardo Natiello, Marina Donato, Roxana Corbrán, María Belén González Fernández, Inmaculada González Cabrera, María Cruz Mayorga Toledano, Carmen Rojo Álvarez-Manzaneda, Fernando Valenzuela Huertas, María José Morillas Jarillo, Julián Hermida, Gema Díaz Rafael, Sara Reverso, Francesco Gasparri, Alessandra Oliva (comparte ponencia con el anterior, presentándonos un trabajo de Derecho espacial de notable envergadura), Alessandro Zampone, Marco Fabio Morsello, Patricia Márquez Lobillo e Irene Nadal Gómez. En el próximo número de esta revista se recensionará el presente libro. También anunciamos la aparición del número 1, correspondiente a 2015, de la Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, del Institut für Luft- und Weltraumrecht, Universität zu Köln, donde se editan los artículos de Tobias Masing [Masing ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Partner der Sozietät Redeker Sellner Dahs], „Flughäfen un Flugrouten – eine Beziehung auf Distanz“, pp. 1-17; Ruwantisa Abeyratne, "Civil Air Transport Conflict Zones – ICAO's Role in Risk Management", pp. 18-29; Nikolay Natov [Natov es docente en la Facultad de Derecho de la Universidad de Sofia], "The Judicial Practice in the Republic of Bulgaria related to EU Air Law Instruments", pp. 30-49; Marietta Benkö, Achim Zickler y Gabriele Röhn, "Space Tourism: Facts and Fiction", pp. 50-53 se detienen en una serie de consideraciones críticas, planteando numerosos interrogantes sobre el turismo espacial, incidiendo en su elevado coste, sus riesgos, los peligros a los que quedan expuestos los viajeros espaciales e incluso se atenta, según los autores de referencia, contra el medio ambiente; Annette Froehlich, „Das Verhältnis ESA-EU: von Neapel bis Luxemburg“, pp. 54-65, llegando a las siguientes conclusiones, que reproducimos: «For the further evolution of the ESA-EU-relationship the two ESA Council meetings at Ministerial Level held in Naples in 2012 and recently, in December 2014, in Luxembourg are of the utmost importance. The reason for this is that these two Council meetings took place after the entry into force of the Treaty of Lisbon in 2009 which grants a competence to the European Union also in space matters but requests the establishment of appropriate relations with the European Space Agency. In order to fulfil this purpose both institutions studied the current situation and possible ways (scenarios options) for a better ESA-EU-relationship which were put forward via various official communications and declarations. These documents are analysed in this article» (p. 65). La propia Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, LXIV, nº 3 (2015), recoge una breve nota introductoria dedicada a Isabella H. Ph. Diederiks-Verschoor, la abuela del derecho aeronáutico, con ocasión de su centenario, cien años cumplidos el 29 de julio de 2015, que la revista quiere reconocer, de entrega al estudio también del Derecho espacial y a la enseñanza en la Universidad de Utrecht y luego como conferenciante o docente ocasional en Francia, Australia, Estados Unidos, Canadá, Indonesia, Grecia, etc. Las ediciones de sus manuales de Derecho aeronáutico y de Derecho espacial se han considerado como obras modélicas en su género. A continuación se publican artículos de Christian Giesecke, „Flughafenzulassung und Flugverharen – zum SRU-Sondergutachen“, pp. 414-430; Elmar Giemulla y Peter Kortas, „Die internationale Zivilluftfahrt im Zeitalter der Konfliktzonen“, pp. 431-452; Christoph Schaefer, „Kontrahierungszwang und Beförderungspflicht im Luftverkehr“, pp. 453-462; de nuevo Ruwantisa Abeyratne, “The ICAO High Level Safety Conference – Protection and Dissemination of Safety Information”, pp. 463-480; Kai-Uwe Schrogl, “The 2014 and 2015 Sessions of the UNCOUOS Legal Subcommittee – A Personal Assessment”, pp. 481-488; Diego Zannoni, “International Law Issues Concerning the Interruption and the Degradation of the Radio-Navigation Signal”, pp. 489-510. Janja Hojnik en Europäisches Transportrecht,

L, nº 3 (2015), al cumplirse el 50 aniversario de la fundación de la revista por Robert Wijnffels (1926-2010), en 1965, publica un cautivador artículo de derecho ferroviario titulado "Putting trains on the right track: Comment on CJEU's judgments concerning the first railway package", pp. 255-280, que el propio profesor de la Universidad de Maribor en Eslovenia se encarga de resumir del siguiente modo: «In June 2010 the Commission decided to refer thirteen Member States, who still had not implemented the first package of EU railway legislation appropriately, to CJEU, claiming that the Member States concerned prevented the establishment of a fully functioning single market for rail services in Europe. In eleven of these cases the CJEU issued judgements in the last months, giving on the one hand sufficient grounds for understanding the Court's view of the EU railway market. These actions gave the CJEU, on the one hand, an opportunity to contribute to the liberalisation of EU's railways while its judgments, on the other hand, presents basis for the Council's and the European Parliament's discussions while adopting the fourth railway package» (p. 255). Belma Bulut publica de nuevo en este número de *Europäisches Transportrecht*, L, nº 3 (2015), pp. 281-286, un pequeño artículo sobre la aplicación de las Reglas de Rotterdam, bajo el título "Application of the Rotterdam Rules as between the carrier and the consignee when no negotiable transport document is issued". En la *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa*, vol. LIV, nº 1-2, se publica, entre otros muchos trabajos, una aportación de Caetano Silveira, sobre "Pirataria Marítima. O problema da jurisdição universal", en pp. 163-191, resaltando la importancia que tiene en nuestros días y el relieve de tal jurisdicción universal. En el vol LV, nº 1-2 (2014), se colecciona más abundante información sobre el Seminario celebrado en la Facultad de Derecho lisboeta el 11 de diciembre de 2014 sobre piratería marítima, con la colaboración de Duarte Pinheiro, Jorge Miranda, Adriano Moreira, Caetano Silveira, Fernando Loureiro Bastos, Kaft Kosta, Silva Carreira, Vaz das Neves y Kastalin Gonczy. Patricia Zambrana Moral ha publicado un artículo en la *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, de la Universidad Católica de Valparaíso, titulado "La Ordenanza de la Marina francesa de 1681: un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal / The French Great Ordinance of Marine of 1681: Understanding the Transportation of Freeman on the Margins of the Legal Regulation", XXXVII (2015), pp. 175-207. Además Laura Dúctor Romero ha escrito el artículo "Le homme et la mer : le travail du matelot et le rôle du passager dans les navires", en *Revista crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, nº 9 (noviembre 2014, reimpresión modificada y ampliada de junio 2015), pp. 153-157, donde reflexiona sobre aspectos laborales en el libro de Patricia Zambrana Moral titulado *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, Saarbrücken, 2013, 193 págs., con un aparato crítico impresionante a lo largo de 527 notas y además el manejo de fuentes latinas y griegas, aparte de la doctrina francesa, italiana y alemana. En 2015 ha aparecido publicada por Civitas y Thomson Reuters la 3ª edición del *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, de la que es autor Ignacio Arroyo Martínez. Quien, como de todos es sabido, fue presidente (el mejor presidente sin duda de toda su historia) de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Cuenta con una bien trabada parte histórica sobre el trimilenario derecho marítimo. Completísima y actualizada con la Ley 14/2014, de Navegación Marítima. Recoge también un documentado índice de disposiciones por orden cronológico desde la Ordenanza de la Marina francesa de 1681. La obra se cierra con el trabajo marítimo, tanto en la marina mercante como en el sector pesquero y el de los estibadores del puerto. Son 1032 páginas de derecho marítimo. Es difícil encontrar en España un tratado de estas características. Casualmente o sin que así

sea, Ignacio Arroyo explicó cuando fue distinguido por la Universidad de Bolonia, a través de su sede en la Facultad de Jurisprudencia de Ravenna, que su afición al Derecho de la navegación se debe en parte a los magníficos docentes que tuvo en Italia y a que pudo constatar que en España «el Derecho marítimo se había convertido en la Cenicienta del Derecho mercantil». Sus estudios en la Universidad de Bolonia fueron para él un referente substancial de su dedicación profesional. En este sentido concluye su intervención en Ravenna con una llamada de atención rimbombante: «La utopía de un derecho marítimo uniforme podría convertirse en realidad si supiésemos equilibrar el pesimismo de la inteligencia con el optimismo de la fuerza de voluntad». Según Evelio Verdura y Tuells, Ignacio Arroyo es «el padre del moderno derecho marítimo español», en realidad sería más preciso indicar el mejor maritimista que ha habido en España en todos los tiempos, y lo decimos con un cierto conocimiento de causa por haber editado más de 4300 semblanzas de juristas y canonistas españoles y latinoamericanos desde Séneca hasta nuestros días. Acaba de aterrizar en Málaga un último número 4-5 correspondiente a 2015 de la revista *Europees Verboerrecht*, dentro del cincuentenario de la revista de todos los ámbitos del derecho de los transportes que se edita en Amberes, en cuya redacción están Jan Loyens y Peter Laurijssen y en su editorial staff K. Bernauw, I. Busselen, P. A. Janssens, B. Laudien, P. Laurijssen, B. Legreve, J. Loyens, A. Oppenheimer, Marie-Paul Serck y L. Wijfeels. Desde la Universidad de Texas en Austin, Michael F. Sturley envía su artículo titulado "Reflections on Fifty Years of Revolutionary and Gradual Change in the Shipping Industry", pp. 357-369, concluyendo lo siguiente: «Adopting the Rotterdam Rules would not introduce the sort of revolutionary change that the shipping industry witnessed the container revolution. The innovations of the new convention are much more evolutionary than revolutionary. But the Rotterdam Rules would at least allow the legal system to move into the twenty-first century and provide the legal framework for the commercial players to decide what innovations they will adopt as we move forward. Perhaps the next time that European Transport Law celebrates a milestone, we will have a very different story to tell» (p. 369). A continuación se publican los trabajos enviados por Malcolm Clarke (profesor emérito de Derecho mercantil de la Universidad de Cambridge), "The Shape of the Conventions on the Carriage of Goods", pp. 371-389, quien concluye su trabajo resumiendo su aportación: «The kite of conjecture flown here is that a bird's eye view of the transport regimes shows movement in the direction of simplification and unity. First, the older the regime the longer it is: the provisions decide whether and how goods may be carried, for example. More recent regimes avoid such detail by putting it in supplementary documents such as waybills. Second, insofar as there is extension of a regime by voluntary adoption domestically, there is simplification. Third, change reflects change in society. The pursuit of speed in the movement of goods has gone with a desire for speed in the perusal of documents and thus the shortening of documents to their essence. Within documents, there are signs of judges taking a purposive long term rather than a literal view that looks down and moves slowly. An exception lies in lengthy movements by sea in containers, and coincidentally perhaps, the pursuit of more detailed and thus longer documentation seen in the Rotterdam Rules. Moreover, although not in the early days of the conventions on carriage by road and rail, the interpreter is not working entirely alone or in the dark. As with many other sources of information, technical or otherwise, case law on current texts is available on the internet, a feature not in existence when most of the texts were drafted» (p. 389); F. J. Zabala, "The New 14/2014 Spanish Navigation Act", pp. 391-406 (artículo sumamente elemental, que no debería haber sido aceptado por el consejo de redacción de la revista); Rolf Herber, "The New German Maritime Code", pp. 407-413; Jes Anker Mikkelsen y Louise Lundsby Wessel, "From

Chameleon to Carrier. A Freight Forwarder's Journey over 50 years from a Nordic perspective", pp. 415-449; Jacques Putzeys, « 50 Ans... et puis ? », pp. 451-470; Manami Sasaoka y Gen Goto, "Reform of Transport and Maritime Law in Japan. An Analysis of the Interim Proposal", pp. 471-527; Ralph De Wit, "From P3 to 2M. A Case Study on Competition Policy in Shipping in the US, the EU and China", pp. 529-550; Erick van Hooydonk, "The Spanish Dock Labour Ruling (C-576/13). Mortal Blow for the Dockers' Pools", pp. 551-581. Carlo Lobietti, el que fuera gran maritimista y discípulo de Giuseppe Riccardelli, en el ocaso de la vida, acaba de publicar en diciembre de 2014 un libro de enorme fuste sobre Il sequestro di nave nel diritto italiano, Ravenna, 2014, 380 pp.[Recibido el 7 de octubre de 2015].