

JUAN IGNACIO PEINADO GRACIA (Dir.)
MARÍA CRUZ MAYORGA TOLEDANO (Coord.)

NUEVOS ENFOQUES DEL DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

**XXXVIII Jornadas Latino Americanas
de Derecho Aeronáutico y del Espacio
(Alada 2014, Málaga)**

Presentación de
Mario O. Folchi

Prólogo de
Juan Ignacio Peinado Gracia

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2015

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del «Copyright», bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

© De los autores

© MARCIAL PONS
EDICIONES JURÍDICAS Y SOCIALES, S. A.

San Sotero, 6 - 28037 MADRID

☎ (91) 304 33 03

www.marcialpons.es

ISBN: 978-84-16402-49-6

Depósito legal: M. 26.960-2015

Diseño de cubierta: ene estudio gráfico

Fotocomposición: MILÉSIMA ARTES GRÁFICAS

Impresión: ELECÉ, INDUSTRIA GRÁFICA, S. L.

Polígono El Nogal - Río Tiétar, 24 - 28110 Algete (Madrid)

Madrid, 2015



ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRESENTACIÓN , por <i>Mario O. Folchi</i>	21
PRÓLOGO , por <i>Juan Ignacio Peinado Gracia</i>	23

I

LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS Y LAS COMPAÑÍAS AÉREAS. COMPETENCIA, COLABORACIÓN Y ESTRATEGIAS COMERCIALES

OPERADORES AEROPORTUARIOS GLOBALES , por <i>Gustavo Lupetti</i>	41
I. FINANCIAMIENTO DE INVERSIONES	43
II. <i>KNOW HOW</i>	44
III. PROCESOS DE COMPRAS	46
IV. CASOS.....	46
1. América del Norte.....	46
2. Asia/Pacífico	47
3. Europa	47
V. EL GAO LATINOAMERICANO CON PRESENCIA EN EL MUNDO: CORPORACIÓN AMÉRICA.....	48
1. Quince años de experiencia.....	49
CONCORRENZA E AIUTI DI STATO AGLI AEROPORTI. LO SCENARIO SECONDO I NUOVI ORIENTAMENTI DELLA COMMISSIONE EURO- PEA DEL 2014 , por <i>Massimo Deiana</i>	51
I. INTRODUZIONE.....	51
II. L'EVOLUZIONE DELLO SCENARIO.....	53
III. LE NUOVE LINEE GUIDA DEL 2014	55
1. Cenni introduttivi.....	55
2. Aiuti agli investimenti per gli aeroporti	56

	<u>Pág.</u>
3. Aiuti al funzionamento per gli aeroporti	58
4. Servizi di interesse economico generale («SIEG»).....	61
5. I rapporti tra aeroporti e compagnie aeree	62
6. Aiuti allo start up	63
IV. RIFLESSIONI SUL CONCETTO E SULLA NATURA GIURIDICA DEL PRINCIPIO DELL'INVESTITORE IN ECONOMIA DI MERCATO	64
V. CONCLUSIONE	67
LA EXCEPCIÓN AÉREA EN COMPETENCIA: APUNTES SOBRE LA RE- CIENTE JURISPRUDENCIA EUROPEA, por Juan Ignacio Peinado Gracia	69
I. PRELIMINAR CONCLUSIVO	69
II. BASES HISTÓRICAS PARA ENCUADRAR LA CUESTIÓN.....	70
III. ALCANCE Y FUNCIÓN DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS AÉ- REAS	72
IV. VISION ACTUAL DESDE EUROPA	72
V. LA RECIENTE RESOLUCIÓN DE 23 DE MAYO DE 2013, ACUERDO AIR CANADA, UNITED AIRLINES Y LUFTHANSA	74
CAMBIOS EN EL RÉGIMEN DE GESTIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN ESPAÑA TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DEL REAL DECRETO-LEY 8/2014, DE 4 DE JULIO, DE APROBACIÓN DE MEDIDAS URGENTES PARA EL CRECIMIENTO, LA COMPETITIVI- DAD Y LA EFICIENCIA, por Carmen María Ávila Rodríguez	75
I. ACOTAMIENTO DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	75
II. BREVE APUNTE SOBRE EL REPARTO COMPETENCIAL ENTRE EL ESTADO Y LAS COMUNIDADES EUROPEAS AUTÓNOMAS EN MATERIA DE AEROPUERTOS	77
III. LA ORGANIZACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE REGULACIÓN AE- ROPORTUARIA.....	78
1. La organización de la Administración aeronáutica española: Aena, S. A., y ENAIRE como gestores y responsables de la navegación aérea y el espacio aéreo español	78
2. Los aeropuertos como nodos de la Red de Transporte Aéreo	80
2.1. Concepto de aeropuerto y catalogación de los aeropuertos de interés general	80
2.2. La ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio. El Patrimonio Aeroportuario.....	82
2.3. El reciente concepto de «Red de aeropuertos de interés gene- ral»	85
IV. EVOLUCIÓN DE LA GESTIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AE- ROPORTUARIAS: GESTIÓN INTEGRADA, GESTIÓN INDIVIDUA- LIZADA Y PRIVATIZACIÓN SELECTIVA	87
1. La gestión integrada de las infraestructuras aeroportuarias	87
2. Una medida de liberalización en la gestión de los aeropuertos: la pres- tación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra	88
3. Primeras previsiones sobre gestión individualizada	89

	<u>Pág.</u>
4. El concepto de gestión directa de aeropuertos sin el contenido de explotación de infraestructuras	90
V. EL DOCUMENTO DE REGULACIÓN AEROPORTUARIA.....	92
1. Definición y procedimiento de aprobación	92
2. Contenido	93
3. Supervisión y seguimiento.....	94
VI. CONCLUSIONES.....	95
ADAPTACIÓN COMPETITIVA DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS REGIONALES Y NORMALIZACIÓN DE SUS ALIANZAS CON COMPAÑÍAS AÉREAS , por <i>Isabel Contreras de la Rosa</i>	97
I. ANTECEDENTES	97
II. LOS AEROPUERTOS REGIONALES Y SU RELACIÓN CON COMPAÑÍAS AÉREAS <i>LOW COST</i> . UN PROBLEMA COMPETITIVO	100
III. CONCESIÓN Y CONTROL DE AYUDAS PÚBLICAS DE FUNCIONAMIENTO A AEROPUERTOS Y A COMPAÑÍAS AÉREAS	101
1. Ayudas de funcionamiento a aeropuertos.....	103
2. Ayudas de puesta en marcha otorgadas a compañías aéreas	105
BIBLIOGRAFÍA.....	107
ACUERDOS DE COLABORACIÓN ENTRE AEROPUERTOS , por <i>Giovanni Marchiafava</i>	109
I. GLI ACCORDI DI COLLABORAZIONE TRA AEROPORTI: PROFILI GENERALI.....	109
II. ALCUNI ESEMPI DI ALLEANZE TRA AEROPORTI	113
III. I SISTER AIRPORTS AGREEMENTS.....	114
IV. LA NATURA GIURIDICA DEI SISTER AIRPORTS AGREEMENTS....	115
V. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	117
BIBLIOGRAFÍA.....	118
LA ASISTENCIA EN TIERRA DE AERONAVES: EL <i>HANDLING</i> AEROPORTUARIO , por <i>Vicenta M.^a Muñoz del Pozo de Pardos y Carlos Javier Castillo Rodríguez</i>	121
I. INTRODUCCIÓN.....	121
II. EL <i>HANDLING</i> AEROPORTUARIO: CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN..	122
1. Concepto.....	122
2. Clasificación del <i>handling</i> aeroportuario	123
III. SUJETOS INTERVINIENTES EN LA ASISTENCIA EN TIERRA DE AERONAVES	123
1. Ministerio de Fomento: Secretaría General de Transporte.....	123
1.1. La Dirección General de Aviación Civil (DGAC)	124
1.2. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)	124
1.3. AENA.....	124

	<u>Pág.</u>
1.4. ENAIRE	125
2. Demás partes implicadas en el <i>handling</i> aeroportuario	126
2.1 Las compañías aéreas	126
2.2. Los prestadores de servicios de aeroportuarios.....	126
2.3. Los operadores aeroportuarios	126
2.4. El receptor final y directo del servicio.....	126
3. Relaciones jurídicas surgidas entre los sujetos intervinientes en el <i>handling</i>	127
3.1. Relación jurídica surgida entre el operador de <i>handling</i> y la entidad gestora del aeropuerto	127
3.2. Relaciones jurídicas entre la compañía aérea destinataria de los servicios de <i>handling</i> y la entidad gestora del aeropuerto	127
3.3. El contrato entre el operador de <i>handling</i> y la compañía aérea	127
IV. MARCO JURÍDICO DE LA ASISTENCIA EN TIERRA DE AERONAVES	128
1. Distribución de competencias: competencia exclusiva del Estado	128
2. Regulación legal de la actividad	129
2.1. Regulación del <i>handling</i> en el ordenamiento jurídico español	129
2.2. Tipos genéricos de asistencia en tierra de aeronaves	130
2.2.1. Autoasistencia en tierra.....	130
2.2.2. Asistencia a terceros	131
3. Requisitos para prestar los servicios de asistencia en tierra	132
V. PROPUESTA DE REVISIÓN DE LAS NORMAS DE <i>HANDLING</i>	133
1. Hacia el proceso de desregularización de la actividad	133
VI. BIBLIOGRAFÍA	134
LAS ESTRATEGIAS COMERCIALES DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS, por <i>Jorge Álvarez</i>	135
I. INTRODUCCIÓN	135
II. ALIANZAS Y ESTRATEGIAS	137
III. EL BALANCE QUE INQUIETA	139
IV. LOS OBJETIVOS DE LA OACI	141
V. LAS ALIANZAS Y EL DERECHO.....	141
VI. INMUNIDAD <i>ANTITRUST</i>	143
VII. EN SÍNTESIS	145
VIII. CONCLUSIONES	147
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA	147
ALIANZAS AÉREAS Y JOINT VENTURES: BARRERAS DE ENTRADA AL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO TRANSOCEÁNICO Y MEDIDAS CORRECTORAS EN APLICACIÓN DEL DERECHO EUROPEO DE LA COMPETENCIA, por <i>Eugenio Olmedo Peralta</i>	149
I. CAMBIOS EN EL MERCADO, NUEVAS ESTRATEGIAS, NECESIDAD DE COOPERACIÓN	149

	<u>Pág.</u>
II. LOS ACUERDOS DE ALIANZAS AÉREAS EN LA DOCTRINA DE LA COMISIÓN EUROPEA	151
III. LA EXPLOTACIÓN CONJUNTA DE RUTAS TRANSATLÁNTICAS A TRAVÉS DE <i>JOINT VENTURES</i>	154
1. <i>Transatlantic Joint Venture Agreements</i>	154
2. La definición de los mercados de referencia	155
3. La creación de barreras de entrada por estos acuerdos.....	157
IV. CONTENIDO DE LOS COMPROMISOS ADOPTADOS	158
1. Liberación de <i>slots</i>	160
2. Dominio de frecuencias y compromiso de combinar tarifas.....	162
3. No acaparamiento de <i>hubs</i>	163
4. Acuerdos de interlínea y acuerdos especiales de prorrateo (SPA)	164
5. <i>Blocked space agreements</i>	165
6. Participación en programas de <i>frequent flyers</i>	165
V. LA COMPROBACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS Y POSIBILIDAD DE REVISIÓN	166
VI. BIBLIOGRAFÍA	167
ABUSO DE LA POSICIÓN DOMINANTE EN LA GESTIÓN AEROPORTUARIA ESPAÑOLA. A PROPÓSITO DE LA SENTENCIA DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL NÚM. 3 DE ELCHE, DE 26 DE MARZO DE 2012, NÚM. 41/2012, «RYANAIR LTD» C. «AENA AEROPUERTOS, S. A.» , por <i>Joaquín Bleda Rodríguez</i>	169
I. INTRODUCCIÓN	169
II. ANTECEDENTES DE HECHO	170
III. FUNDAMENTO DE DERECHO	172
IV. EL GESTOR AEROPORTUARIO ESPAÑOL: AENA, S. A	174
V. LA POSICIÓN DE DOMINIO DE AENA, S. A.....	177
VI. LA POSIBLE EXPLOTACIÓN ABUSIVA DE LA POSICIÓN DOMINANTE DE AENA AEROPUERTOS, S. A. EN RELACIÓN CON EL CASO CONCRETO	180
VII. CONSIDERACIONES FINALES	185
VIII. BIBLIOGRAFÍA.....	186
LA JUBILACIÓN A EDAD ORDINARIA REDUCIDA DE LOS PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS EN ESPAÑA , por <i>Fernando Elorza Guerrero</i>	187
I. LA REDUCCIÓN DE LA EDAD DE JUBILACIÓN DE LOS PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS.....	187
1. La reducción de la edad de jubilación: sentido y finalidad.....	187
2. La reforma del régimen de la jubilación a edad reducida por la Ley 40/2007	190
3. El Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social	194

	<u>Pág.</u>
II. LA MODIFICACIÓN DE LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO SOBRE LA JUBILACIÓN A EDAD REDUCIDA DE LOS PILOTOS DE LAS LÍNEAS AÉREAS.....	198
III. LA CONTRIBUTIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL Y SU INCIDENCIA SOBRE LA JUBILACIÓN A EDAD REDUCIDA.....	200
IV. EL PAPEL DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN RELACIÓN CON LA JUBILACIÓN A EDAD REDUCIDA DE LOS PILOTOS.....	203

II

LOS PASAJEROS. ENTRE EL DERECHO DEL CONSUMO Y EL DERECHO DEL TURISMO

¿LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR DEBE TENER BASE SUBJETIVA U OBJETIVA?, por Juan Ignacio Peinado Gracia	211
ACCIONES COLECTIVAS EN DEFENSA DE LOS INTERESES DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE AÉREO, por Achim Puetz	219
I. INTRODUCCIÓN.....	219
II. COMPETENCIA JUDICIAL, LEY APLICABLE Y LEGITIMACIÓN ACTIVA PARA ENJUICIAR LA EXISTENCIA DE CLÁUSULAS ABUSIVAS EN LAS CONDICIONES GENERALES DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS	221
1. Tribunal competente para conocer de las demandas en materia de condiciones generales de la contratación.....	222
2. Ley aplicable para enjuiciar la validez de las cláusulas no negociadas individualmente	226
3. Legitimación para el ejercicio de las acciones en defensa de los intereses de consumidores y usuarios	229
3.1. Acción inhibitoria.....	231
3.2. Otras acciones en defensa de los intereses colectivos o difusos de los consumidores y usuarios.....	233
III. CONCLUSIONES.....	238
IV. BIBLIOGRAFÍA.....	239
EL CONTRATO DE FIDELIZACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO: CONTRATO DE INCENTIVO AL PASAJERO FRECUENTE, por Orlando Eduardo Natiello	243
I. EL CONTRATO DE FIDELIZACIÓN	243
II. EL CONTRATO DE INCENTIVO AL PASAJERO FRECUENTE.....	244
1. Concepto y denominación.....	244
2. Naturaleza jurídica.....	246
3. Caracteres y efectos.....	248
III. CLÁUSULAS Y NORMAS CONTROVERSIALES	250
1. Restricciones en la ejecución del transporte emitido en canje por puntos.....	250

	<u>Pág.</u>
2. Modificación discrecional de los términos del contrato	252
3. Comercio de puntos	253
4. Restricción de cupos para billetes por puntos	253
5. Cláusulas que impiden la modificación de fechas de los billetes ya emitidos	254
IV. CONCLUSIONES	254
PROYECTO DE LEGISLACIÓN INTERNACIONAL SOBRE CONTRATO DE VIAJE (I), por Marina Donato	255
I. NOTAS PRELIMINARES	255
II. ALGUNOS BREVES COMENTARIOS	256
BIBLIOGRAFÍA	261
PROYECTO DE LEGISLACIÓN INTERNACIONAL SOBRE CONTRATO DE VIAJE (II), por Roxana Corbrán.....	263
I. IMPORTANCIA DEL CONTRATO DE VIAJE	263
1. Denominación.....	264
II. CONCEPTOS. DEFINICIONES	265
III. ESTRUCTURA DE LA CONVENCION	267
BIBLIOGRAFÍA.....	271
LA REFORMA DEL MARCO CONCEPTUAL EUROPEO DE LOS VIAJES COMBINADOS, por M.^a Belén González Fernández.....	275
I. EL CAMINO HACIA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL.....	275
II. REVISANDO LO QUE DEBEMOS ENTENDER (Y LO QUE NO) POR VIAJE COMBINADO	278
1. Paquetes dinámicos como viajes combinados.....	278
2. Revisión de elementos configuradores de la noción de viaje combinado.....	281
3. Paquetes dinámicos como servicios asistidos de viaje.....	284
RELACION DE SENTENCIAS DE INTERÉS.....	287
BIBLIOGRAFÍA.....	287
EL TRANSPORTE AÉREO ANTE LA DISYUNTIVA DE LA PROTECCIÓN DEL PASAJERO Y LA DEFENSA DE LOS INTERESES DEL SECTOR, por Inmaculada González Cabrera	291
I. PLANTEAMIENTO DEL TEMA	291
II. LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 2013, QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 261/2004, POR EL QUE SE ESTABLECEN NORMAS COMUNES SOBRE COMPENSACIÓN Y ASISTENCIA A LOS PASAJEROS AÉREOS EN CASO DE DENEGACIÓN DE EMBARQUE Y DE CANCELACIÓN O GRAN RETRASO DE LOS VUELOS, Y EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 2027/97 RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD	

	<u>Pág.</u>
DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS RESPECTO AL TRANSPORTE AÉ- REO DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE	293
1. Las medidas de protección del consumidor	296
1.1. Modificaciones introducidas en el Reglamento 261/2004.....	296
1.2. Los derechos de los pasajeros conforme a la Propuesta	301
2. La defensa de los intereses de la compañías aéreas.....	304
III. CONSIDERACIONES CRÍTICAS	310
IV. BIBLIOGRAFÍA.....	312
EL PRECIO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJE- ROS , por <i>María Cruz Mayorga Toledano</i>	315
I. INTRODUCCIÓN.....	315
II. EL PRECIO DEL CONTRATO.....	317
1. Noción de precio del transporte	318
2. Información	319
III. ELEMENTO DEL PRECIO	322
1. Servicios adicionales	322
2. Equipaje.....	323
3. Cargos por uso de medios de pago	327
4. Cargos por documentación.....	329
5. Cláusula de modificación del precio	332
IV. BIBLIOGRAFÍA.....	333
LOS MÉTODOS DE ACTUACIÓN SEGUIDOS EN LA REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNA- CIONAL , por <i>Carmen Rojo Álvarez-Manzaneda</i>	335
I. INTRODUCCIÓN	335
II. LA ORIGINARIA REGULACIÓN DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL SEGUIDA EN LA DISCIPLINA	336
III. EL FENÓMENO DE LA AUTORREGULACIÓN POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS: LA RUPTURA ENTRE EL MARCO NORMA- TIVO Y LA PRÁCTICA CONTRACTUAL.....	342
IV. EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999	347
V. LA SITUACIÓN ACTUAL: LA HERRAMIENTA JURÍDICA SEGUI- DA PARA LA UNIFORMIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL	348
VII. BIBLIOGRAFÍA	349
LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE EN EL DERE- CHO COMPARADO. ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA LATINA , por <i>Fernando Valenzuela Huertas</i>	353
I. BREVE REFERENCIA A LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN.....	353

	<u>Pág.</u>
II. TRATAMIENTO LEGAL DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE EN EL ÁMBITO LATINO	355
1. España	355
1.1. Introducción.....	355
1.2. Tratamiento legislativo	356
a) Ley de Navegación Aérea de 1960.....	356
b) Circular Aeronáutica 3/2006, de 10 de noviembre, por la que se regula el arrendamiento de aeronaves entre compañías aéreas.....	357
c) Reglamentos comunitarios	358
d) El tratamiento en España del intercambio y del <i>leasing</i>	360
1.3. Tratamiento jurisprudencial.....	361
2. Italia.....	362
3. Latinoamérica	365
3.1. Argentina	365
3.2. Resto de países latinoamericanos.....	368
3.3. El Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.....	369
III. CONCLUSIONES.....	369
IV. BIBLIOGRAFÍA.....	370

III

LOS DESAFÍOS PARA EL DERECHO DE LOS AVANCES TECNOLÓGICOS EN LA AVIACIÓN

EL DERECHO PATRIMONIAL DEL ESPACIO: DE LO PÚBLICO, A LO PRIVADO; DE LO INTERNACIONAL, A LO NACIONAL , por <i>María José Morillas Jarillo</i>	373
I. ACTIVIDADES ESPACIALES PÚBLICAS Y PRIVADAS: SU REGULACIÓN CON NORMAS DE DERECHO PÚBLICO INTERNACIONALES.....	373
1. La actividad legislativa de la Organización de las Naciones Unidas...	374
2. Convenios bilaterales o multilaterales	381
3. La actividad legislativa de la Unión Europea.....	383
II. LAS ACTIVIDADES ESPACIALES PRIVADAS Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL	388
1. De lo público a lo privado y a lo privatizado	388
2. La proliferación de normas nacionales sobre actividades espaciales ..	389
3. La importancia, teórica y práctica, de la legislación espacial nacional	393
4. Las recomendaciones de la Naciones Unidas sobre la legislación nacional: la Resolución de 11 de diciembre de 2013.....	396
III. LOS EFECTOS DE LAS ACTIVIDADES PRIVADAS Y LAS NORMAS NACIONALES: LA RUPTURA DE LA UNIFORMIDAD INTERNA-	

	<u>Pág.</u>
CIONAL Y SU POSIBLE RECOMPOSICIÓN POR LA VÍA DE LA AUTOREGULACIÓN	400
IV. CONCLUSIONES	405
LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DEL ESPACIO EXTERIOR Y DE LA LUNA , por <i>Julián Hermida</i>	407
I. INTRODUCCIÓN	407
II. LA ERA DE LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO EXTERIOR	408
III. DERECHO ESPACIAL INTERNACIONAL	409
IV. LA EDAD DE LA INOCENCIA COMERCIAL	411
V. DERECHO DE LAS SUPERPOTENCIAS Y DE LOS ORGANISMOS INTERGUBERNAMENTALES	412
VI. LA ERA ESPACIAL COMERCIAL	413
VII. DERECHO ESPACIAL COMERCIAL	416
VIII. NUEVO ROL DE LAS EMPRESAS PRIVADAS EN EL SECTOR ESPACIAL	417
IX. CONSIDERACIONES FINALES	418
X. CONCLUSIONES	419
LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DEL ESPACIO EXTERIOR Y LA LUNA. PROBLEMÁTICA JURÍDICO-ECONÓMICA DEL TRATADO SOBRE LA LUNA , por <i>Marta Gaggero Montaner</i>	421
I. INTRODUCCIÓN	421
II. HISTORIA DE LA NEGOCIACIÓN DEL ACUERDO DE LA LUNA ...	422
III. LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN EL ESTATUTO JURÍDICO DE LA LUNA Y LOS CUERPOS CELESTES	424
IV. EL ART. 11 DEL ACUERDO DE LA LUNA	425
1. El principio del Patrimonio Común de la Humanidad	426
2. ¿Qué recursos existen en la Luna?	428
V. REFLEXIONES FINALES	430
BIBLIOGRAFÍA	431
CUESTIONES LEGALES SOBRE LOS PUERTOS ESPACIALES , por <i>Gema Díaz Rafael</i>	433
I. INTRODUCCIÓN	433
II. EL MARCO REGULATORIO ACTUAL	434
1. Marco regulatorio internacional	434
1.1. Estados Unidos como país protagonista	434
2. Marco regulatorio comunitario	436
2.1. Francia y Suecia como países incipientes	436
2.2. Reino Unido como futuro centro europeo para el turismo espacial	436
III. ASPECTOS ESPECÍFICOS A REGULAR	437

	<u>Pág.</u>
1. La necesidad de regulación	437
2. Aspectos técnicos a regular	437
2.1. Terminología: « <i>spaceplane</i> » y « <i>spaceport</i> »	437
2.2. Características de los « <i>spaceports</i> »	438
a) Ubicación de las pistas.....	438
b) <i>Safety</i> y Gestión del Tráfico Aéreo.....	439
c) Cuestiones ambientales	440
3. Aspectos legales a regular	440
3.1. La difícil delimitación entre Derecho aeronáutico y espacial ...	440
3.2. La necesaria definición del « <i>spaceplane</i> »	441
3.3. El «consentimiento informado» y la determinación de los riesgos	442
3.4. Cuestiones sucintas relativas a la responsabilidad.....	443
IV. CONCLUSIONES	444
LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE DI VOLI SPAZIALI TURISTICI , por <i>Sara Reverso</i>	447
I. SEGUE: I VOLI SUBORBITALI, PROBLEMATICHE APERTE SULLA DISCIPLINA DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE	450
II. DELIMITAZIONE DELLO SPAZIO AEREO E DELLO SPAZIO EXTRA-ATMOSFERICO.....	452
III. LA NATURA IBRIDA DEL VEICOLO UTILIZZATO	454
IV. LO STATUS GIURIDICO DEL PARTECIPANTE AL VOLO SPAZIALE	458
V. PROFILI DI RESPONSABILITÀ ALLA LUCE DELLA NORMATIVA ESISTENTE.....	459
VI. CONCLUSIONI.....	460
L'ATTIVITÀ DI SFRUTTAMENTO DELLE RISORSE NATURALI DELLO SPAZIO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE RISORSE DEI CORPI CELESTI , por <i>Francesco Gaspari y Alessandra Oliva</i>	463
I. PREMESSA.....	463
II. U CONCETTI DI «RISORSA NATURALE» E DI «CORPO CELESTE»	464
III. LO SFRUTTAMENTO DELLE RISORSE NATURALI DEI CORPI CELESTI.....	467
IV. LE RISORSE DELLA LUNA E DEI NEAR EARTH ASTEROIDS	468
1. La Luna	468
2. Questioni tecniche ed economiche della costruzione di una Base lunare internazionale	471
3. Near Earth Asteroids.....	471
V. PROFLILI GIURIDICI	473
1. Gli aspetti giuridici dello sfruttamento delle risorse naturali de corpi celesti.....	473
2. I diritti di proprietà sulle risorse naturali de corpi celesti.....	473

	<u>Pág.</u>
3. Lo sfruttamento per scopi commerciali	476
3.1. L'appropriazione delle risorse naturali non più «in place»	476
3.2. La condivisione dei benefici.....	478
3.3. La moratoria pre-regime.....	480
4. La tutela ambientale.....	482
4.1. Le preoccupazioni sulla tutela ambientale dei corpi celesti	482
4.2. Norme e principi sulla tutela ambientale nell'OST e nel Moon Agreement.....	482
4.3. Norme e principi del diritto ambientale internazionale applicabili allo sfruttamento delle risorse naturali dei corpi celesti	485
a) Il principio dello sviluppo sostenibile	485
b) L'applicazione delle norme in materia di responsabilità per danni ambientali.....	486
c) Il principio di precauzione	487
VI. CONCLUSIONI.....	488
RIFLESSIONI IN TEMA DI RESPONSABILITÀ NELL'ESERCIZIO DI REMOTELY-PILOTED AIRCRAFT SYSTEM (RPAS), por Alessandro Zamponi...	493
I. INTRODUZIONE.....	493
II. LA DIRAMAZIONE DEI PROFILI DI RESPONSABILITÀ NELL'ESERCIZIO DEI RPAS	496
III. LA RESPONSABILITÀ RELATIVA ALL'ESERCIZIO DEI RPA, INTESO COME ESERCIZIO FINE A SE STESSO	498
1. L'impatto della complessità del sistema sul regime di responsabilità .	498
2. La collocazione della responsabilità per l'esercizio di RPA nell'ambito della disciplina uniforme sulla responsabilità per danni a terzi sulla superficie.....	501
IV. IL PROBLEMA DELL'APPLICAZIONE AI RPAS DELLA CONVENZIONE DI ROMA DEL 1952	502
V. L'INDIVIDUAZIONE DEL SOGGETTO RESPONSABILE	504
1. Il soggetto responsabile secondo la Convenzione di Roma 1952 ed il problema dell'adeguatezza rispetto all'esercizio di RPA	505
2. I limiti dell'applicazione della nozione effettuale di operator alla disciplina dei RPA	507
VI. ALTRI PROBLEMI DI ORDINE APPLICATIVO DELLA DISCIPLINA DELLA CONVENZIONE DI ROMA 1952	509
1. L'ambito di estensione della responsabilità.....	510
2. La limitazione della responsabilità	510
3. La copertura assicurativa	511
4. Il danno risarcibile	511
ASPECTOS JURÍDICOS PRINCIPALES DE LAS AERONAVES SIN PILOTO, por Marco Fábio Morsello	513

	<u>Pág.</u>
I. INTRODUCCIÓN Y PERSPECTIVA HISTÓRICO-EVOLUTIVA	513
II. CARACTERIZACIÓN Y MARCO JURÍDICO	520
III. REGLAMENTO. APRECIACIONES CRÍTICAS.....	523
IV. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD.....	525
V. RESPONSABILIDAD ANTE TERCEROS EN LA SUPERFICIE. APRECIACIONES CRÍTICAS.....	528
VI. LA NECESIDAD DE PROTECCIÓN A DERECHOS FUNDAMENTALES.....	531
VII. CONCLUSIONES PROPUESTAS.....	533
VIII. BIBLIOGRAFÍA.....	533

CONSIDERACIONES CRÍTICAS SOBRE EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS AERONAVES CIVILES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN EL ORDENAMIENTO ESPAÑOL, por Patricia Márquez

<i>Lobillo</i>	539
I. LA IRRUPCIÓN DE NUEVOS USUARIOS DEL ESPACIO AÉREO ...	539
II. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS AERONAVES CIVILES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL: CONSIDERACIONES CRÍTICAS	541
III. LAS AERONAVES CIVILES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO.	545
IV. EL ÁMBITO OBJETIVO DE APLICACIÓN DE LA NORMA: TIPOLOGÍA DE ACTIVIDADES AÉREAS	547
V. EXIGENCIAS LEGALES PARA LA REALIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS CON AERONAVES CIVILES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO.....	549
1. Exigencias impuestas a las operaciones aéreas para trabajos técnicos o científicos.....	549
2. Exigencias impuestas a las operaciones aéreas «de prueba»	554
VI. OBLIGACIONES EXIGIBLES A LOS OPERADORES DE AERONAVES CIVILES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO.....	555
VII. BIBLIOGRAFÍA CITADA	558

CUESTIONES PROCESALES AL HILO DE LA INTEGRACIÓN EN ESPACIO AÉREO NO SEGREGADO DE LOS RPAS, por Irene Nadal Gómez ...

I. CUESTIONES PREVIAS; ÁMBITO DE LA LITIGIOSIDAD RELACIONADA CON LOS RPAS	559
II. PROCESOS RELACIONADOS CON EL NORMAL FUNCIONAMIENTO DEL RPAS.....	561
1. Procesos para la protección civil del honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen.....	561
2. Procesos por vulneración de normativa sobre protección de datos....	566
3. Conductas típicas y especialidades con el proceso penal	567
III. PROCESOS RELACIONADOS CON EL ANORMAL FUNCIONAMIENTO DEL RPAS	568
1. Responsabilidad civil y cuestiones procesales para su ejercicio procesal.	569
2. Responsabilidad penal y particularidades en el proceso penal.....	572

	<u>Pág.</u>
3. La investigación técnica de accidentes producidos por RPAS y su conexión con un proceso penal	573
3.1. Sobre la obligación de investigar	574
3.2. Especialidades en el procedimiento de investigación	576
BIBLIOGRAFÍA	579
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (ALADA)	581

PRESENTACIÓN

Es con especial satisfacción que respondo al amable pedido del Presidente de las XXXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y VII Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico, profesor Juan Ignacio PEINADO GRACIA, para encabezar este importante volumen, en el que se contienen los trabajos, comunicaciones y demás aspectos importantes de la reunión que congregó a las citadas Jornadas y Congreso.

Y es que para nuestra Asociación, con este libro se da a la estampa todo lo principal ocurrido en esos magníficos días vividos en Málaga, en los cuales pudimos plantearnos un interesante conjunto de temas propios de nuestro tiempo jurídico aeroespacial, debatirlos y, además, reencontrarnos en la vivencia de nuestras recíprocas amistades, en un entorno social de especial belleza, donde hubo altos niveles de hospitalidad y afecto por parte de los organizadores.

Para ALADA, esta segunda instancia española y tercera europea de sus reuniones anuales, fue un acontecimiento especial, no solo por este dato cronológico, que confirma nuestra vigencia institucional más allá de las fronteras latinoamericanas, sino porque volvimos a obtener una nueva y muy significativa conquista científico-jurídica, debida a los profundos planteamientos expuestos por todos los expositores y comunicantes, así como a las importantes conclusiones científicas aprobadas.

A ello debe agregarse el emotivo y merecidísimo Homenaje que una de esas noches tributamos, en la tierra en la que nació, a quien durante muchos años ejerció una de las Vicepresidencias de ALADA y es, en mi opinión, el más destacado especialista viviente del Derecho aeronáutico en España: Enrique MAPELLI LÓPEZ. Las razones de salud que le impidieron concurrir a la reunión en su honor enaltecieron, si cabe, el valor del homenaje a su persona. Su ausencia física no disminuyó su presencia espiritual en todos los asistentes; por el contrario, diría que su influencia envolvió en un marco de afecto singular la velada. Y la muestra museística de los menús de a bordo de aeronaves de varias décadas pasadas que supo coleccionar, nos demostraron una vez más otra faceta de su estupenda personalidad de auténtico humanista.

Las páginas que siguen son un significativo y actualizado aporte intelectual que el mundo aeroturístico ofrece al resto del planeta y, por ello, es justo que con-

cluya estas palabras con una expresión de agradecimiento profundo, en nombre propio y en el de la Asociación que presido, al grupo que supo organizar el marco universitario que lo hizo posible, encabezado por el profesor PEINADO GRACIA.

Buenos Aires, abril de 2015.

Dr. Mario O. FOLCHI
Presidente de ALADA

PRÓLOGO

Juan Ignacio PEINADO GRACIA
Catedrático de Derecho mercantil
Universidad de Málaga (España)

«Juguemos al gran juego de volar
en esta silla: el mundo es un relámpago.
Entro en Pekín, y caigo de cabeza en el Támesis.
Duermo en la tumba etrusca de Tarquüinia.
Me troncho el pie en Caracas si te busco en París
y despierto en un muelle de Nueva York sangrando.
Pero me sale a abrir la muchacha bellísima
de Praga, cuando el viento me arrebató en Venecia.
Arcángeles y sputniks saltan el frenesí
y me estallan los sesos. Déjame en Buenos Aires.
Todo y todo es en México lo que empieza en Moscú
y en la rueda, de un trago, llego a Valparaíso»¹.

I

El lector tiene entre sus manos una selección de trabajos de Derecho aeronáutico. Como área de conocimiento con una clara vocación internacional, también las investigaciones aquí recogidas tienen una plural procedencia geográfica y, sin embargo, en su conjunto suponen una obra colectiva pero única en la que se repasan las fronteras del conocimiento de la materia.

De alguna manera estos trabajos responden a la producción científica de la comunidad latinoamericana de estudiosos y prácticos del Derecho aeronáutico y espacial liderada desde años por el Dr. FOLCHI².

¹ Gonzalo ROJAS, «Juguemos al gran juego», *Contra la muerte*, 4.ª ed., Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1992, p. 74.

² El libro recoge fundamentalmente una selección de los trabajos presentados en las XXXVIII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, celebradas en Málaga en septiembre de 2014. No obstante, esta obra no es una edición de las actas o *proceedings* de tal encuentro, sino una colección de la reelaboración de los mejores papeles allí presentados, junto con otros trabajos en la materia ajenos a aquel congreso pero con unidad temática con el resto.

Este compendio de trabajos científicos resulta pues una radiografía de aquellos aspectos que en la actualidad tienen mayor relevancia jurídica dentro del sector aeroespacial, bien por centrarse en factores sobre los que hay proyectada una normativa en ciernes o de reciente promulgación, bien porque se trata de elementos que aparecen por primera vez dentro de este ámbito y que plantean desafiantes retos para los estudiosos y profesionales de esta rama del Derecho.

En este sentido, el libro se estructura en torno a tres líneas temáticas relativas a «Las infraestructuras aeroportuarias y las compañías aéreas. Competencia, colaboración y estrategias comerciales», «Los pasajeros. Entre el Derecho del consumo y el Derecho del turismo» y «Los desafíos para el Derecho de los avances tecnológicos en la aviación». Estos tres bloques tratan de abarcar y, en consecuencia, dar respuesta a los problemas y necesidades jurídicas que para este segmento empresarial se plantean.

II

«Acompáñame al aeropuerto.
No vuelo, no me alejo, no me voy.
Pero acompáñame a un avión blanco
entre la niebla de los olivos,
dime palabras que transformen las estaciones
en el breve instante de una despedida.
Cuando las manos van a
los ojos que lloran como a un
abrevadero para beber»³.

En el primero de ellos, relativo a los aeropuertos y a las compañías aéreas, uno de los elementos vertebradores de los trabajos es el impacto que el Derecho de la competencia genera en el sector, bien como elemento disruptivo o como elemento ordenador de su funcionamiento. No cabe ignorar que en alguna medida y por una sucesión de causas, el Derecho aeronáutico ha disfrutado de un estatuto de excepcionalidad respecto de las normas de competencia. Si en un principio fue el apoyo al desarrollo de una industria en ciernes, luego fue el interés militar y la soberanía, o la extendida idea de que el transporte aéreo era un monopolio natural asociado a compañías de bandera. El resultado de este proceso es que aún hoy los principios básicos del Derecho de la competencia y sus desarrollos normativos han calado poco en esta industria. La industria aeronáutica, en un fuerte proceso de concentración y, al tiempo, un proceso de impugnación de mercados desde los *low cost* tiene un fuerte componente internacional, por lo que exige desarrollos normativos de aplicación internacional o, al menos, regional. Esto supone en ocasiones discrepancias importantes entre reguladores diversos (EEUU/EU).

³ Yehuda AMIJAL, «Acompáñame», en *Un idioma, un paisaje. Antología poética 1948-1989* Selección, traducción y notas de Raquel García Lozano, Madrid, Editorial Hiperión, 1997.

En este sentido, parte de la producción científica se ubica geográfica y jurídicamente en el análisis de las complejas normas que emanan de la Unión Europea y de la interpretación de las mismas que hace el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Así, el trabajo del profesor DEIANA aborda los aspectos nucleares como son las ayudas del Estado a los aeropuertos y a las compañías aéreas para poner en marcha nuevas rutas y las nuevas directrices que al respecto marca la Comisión Europea. Este autor, con la seriedad y rigor que caracteriza su trabajo, señala los aciertos y las discrepancias con las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas, 2014/C 99/03⁴ y los criterios de idoneidad y proporcionalidad en la concesión de las ayudas públicas. En torno a estas Directrices también formulan su discurso otros autores que igualmente valoran el impacto de las mismas sobre los aeropuertos regionales.

Las ayudas estatales y/o regionales a los aeropuertos reciben en la Unión Europea un tratamiento particular que las individualiza respecto de otros sectores económicos, que se ha agudizado particularmente desde la toma de posición en este mercado de las líneas de bajo coste. En este sentido, entre ellas destacan los acuerdos con las entidades de gestión de los aeropuertos, que se sitúan en el objetivo del análisis por cuanto se trata frecuentemente de entidades de naturaleza pública que suscriben tratos preferenciales con las compañías, convirtiéndose en una práctica típica anticompetitiva. A este respecto, las Directrices de 2014 distinguen entre las ayudas a la inversión otorgadas a los aeropuertos de las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos. Respecto de las primeras, las ayudas a construcción de infraestructuras de aeropuertos, partiendo de que de siempre se han considerado como ayudas de Estado, las Directrices aportan ahora una línea de interpretación bajo nuevas condiciones que hacen compatibles estas ayudas con los propios principios de competencia de la Unión Europea. Así, al introducir en su razonamiento el concepto de beneficio para el interés común (creciente movilidad de los ciudadanos de la Unión, política de descongestión de aeropuertos saturados y herramienta para el desarrollo regional) en condiciones concretas, hace posible que parte de estas ayudas queden justificadas, encajando dentro de la política legislativa de la Unión Europea. De esta forma, la posibilidad de otorgar ayudas y su intensidad dependerá del tamaño del destinatario, del análisis financiero del proyecto de inversión, del carácter y condición de las regiones en que se ubicará y los efectos incentivadores de la ayuda.

Respecto de las ayudas al funcionamiento de los aeropuertos y, basándose en los mismos fundamentos que la anterior, se flexibilizan en las Directrices de 2014, los parámetros establecidos en las anteriores de 2005. Se permiten ayudas estatales en este orden durante un período máximo de diez años, después de los cuales no será posible, salvo excepciones, este tipo de respaldo público a los ae-

⁴ «Comunicación de la Comisión: Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014/C 99/03)», *DOUE*, 4 de abril de 2014, como parte de la estrategia de crecimiento sostenible de la Unión para el próximo decenio. En particular, la Comisión ha puesto de relieve en su libro blanco que la eliminación de subvenciones injustificadas y el ejercicio de una competencia libre y sin falseamiento son parte esencial de la armonización de las opciones del mercado con las necesidades de la sostenibilidad. *Vid.* además el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Revisión de las Directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operan desde aeropuertos regionales. *DOUE*, 16 de diciembre de 2014.

ropuertos beneficiarios. En ese caso, el importe de las ayudas estará, entre otros factores, en función del número de pasajeros del aeropuerto y de la cercanía con otros aeropuertos. La Comisión es sensible así al hecho de que un apoyo público excesivamente liberal para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria ha llevado a la creación de aeropuertos redundantes cerca de los ya existentes, y sobre todo entiende que a este fenómeno no sirve cualquier objetivo de interés común, pues puede tener el efecto contrario al falsear la competencia entre los aeropuertos en la misma zona de captación, lo que además representa una pérdida de recursos estatales.

En otras palabras, estas ayudas han de tener como objetivo proteger a los transportistas aéreos de todo tipo, evitando que se concedan, por parte de las regiones o los aeropuertos regionales, ayudas financieras discriminatorias, opacas que falseen la competencia entre aeropuertos y entre compañías aéreas. Para el profesor DEIANA, la Comisión pretende por encima de todo, tener en cuenta las realidades del mercado y trata de aplicar las normas sobre ayudas estatales de forma concreta y no demasiado formal y burocrática. Así, queda por verificar con las futuras decisiones de la Comisión si se ha alcanzado el equilibrio perfecto entre la garantía de la conectividad de los territorios y de los ciudadanos europeos y las limitaciones de las distorsiones de la competencia. En este mismo contexto, la profesora CONTRERAS, analiza este mismo problema y la normativa comentada, siempre desde la perspectiva del derecho de la competencia, de la supervivencia de los aeropuertos regionales por los acuerdos suscritos con las compañías *low cost*.

La gestión de los aeropuertos en tanto que infraestructuras generadoras de un relevante y significativo volumen de negocios es objeto de especial atención por parte de un número significativo de autores, entre los que destaca Gustavo LUPETTI, el fenómeno de los Operadores Aeroportuarios Globales y las ventajas que aporta al sector. Estos nuevos agentes de la realidad aeroportuaria se caracterizan esencialmente por su carácter transnacional y el marcado carácter mercantil de sus objetivos. Entre sus evidentes ventajas frente a los operadores tradicionales se encuentra su capacidad para atraer nuevas inversiones, en tanto que su habilidad y organización para la gestión operan a modo de garantía y que poseen por su estructura societaria mejores condiciones de acceso al mercado de capitales. Además, dado su proceso de especialización, su capacidad para crear sinergias y aplicar economías de escala entre los aeropuertos gestionados les proporcionan ventajas competitivas evidentes.

Por otro lado, respecto de los aeropuertos españoles, se avanza en el estudio del modelo de gestión que establece para los mismos el Real Decreto-ley 8/2014. Esta nueva norma pretende avanzar en una reforma significativa en el sistema de gestión de las infraestructuras aeroportuarias. Dentro de los cambios diseñados por la norma cabe especialmente destacar el hecho de que se implanta una red, a modo de servicio de interés económico general, para los aeropuertos de interés general gestionados por el Estado, lo que permitirá la privatización tanto de la prestación del servicio como de las infraestructuras aeroportuarias, ello no obstante con una posible reserva de algunas por parte del Estado. Relacionado con este tema, se estudia al efecto (BLEDA RODRÍGUEZ) el abuso de la posición dominante en la gestión aeroportuaria española de AEANA aeropuertos S. A., a propósito de la SJMer. de Elche, de 26 de marzo de 2012, contra Ryanair Ltd.

III

«El aeroplano blanco de nieve
 Gruñe entre las palomas del atardecer
 Un día
 se había perdido en el humo de los cigarros
 Nublados de las usinas
 Nublados del cielo
 Es un espejismo
 Las heridas de los aviadores sangran en todas las estrellas»⁵.

Por último, dentro de este bloque se destaca como otro de los aspectos relevantes el de las alianzas estratégicas entre compañías aéreas. Los citados acuerdos como pactos empresariales generadores de efectos que benefician al mercado y a los consumidores, también producen un evidente impacto en la competencia (políticas de fijación de precio, programación de rutas, horarios y frecuencias, distribución de capacidades, la gestión, uso y planificación conjunta de los servicios en tierra, la comercialización de productos e, incluso, contener acuerdos de reparto de beneficios) que puede implicar la interposición de barreras de entrada a nuevos competidores en determinadas rutas, eliminando la competencia potencial en una parte sustancial del mercado. Así, se analiza por un lado, desde el punto de vista del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, por otra parte, desde la óptica del Derecho Europeo de la Competencia cuyo objetivo se dirige tanto a dirimir la validez de la alianza como acuerdo marco, como a la valoración particular de los distintos pactos singulares que se celebren en dicho entorno.

Desde la perspectiva de la aplicación de los Convenios internacionales, para ÁLVAREZ resulta evidente que las alianzas estratégicas han evolucionado en un sentido diferente a lo pretendido por el Convenio de Chicago de 1944. La realidad nos revela que la contradicción entre las conductas asumidas por las alianzas estratégicas y las normas examinadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, exhortan a modificar el Convenio o validar de alguna manera la legalidad y legitimidad de estos acuerdos. Llama así la atención sobre las *antitrust immunity*, que han venido básicamente a legalizar las actividades de las alianzas estratégicas en contra de lo preceptuado en el propio Convenio. Es por ello que sigue clamando la vigencia y aplicación del Convenio y demanda la adecuación a la legalidad de estas alianzas, dado que el Derecho de la Competencia debe precisamente su existencia a la ordenación de la conducta del mercado y los consecuentes beneficios que produce.

En este orden, una modesta aportación de mi autoría, parte de la realidad de que en el ámbito del transporte aéreo las políticas de competencia de la Unión Europea están por desarrollar, especialmente en lo referente a las alianzas estra-

⁵ Fragmento de «Las ciudades», de Vicente HUIDOBRO, en *Halali* (1918), pero citamos por *Obra selecta*, Selección, prólogo, notas, cronología y bibliografía: Luis Navarrete Orta, Fundación Biblioteca de Ayacucho, s. f., pp. 57 y 58.

tégicas. Es por ello que remarca la necesidad de acudir al régimen general que ha ido elaborando la propia Comisión Europea para aportar soluciones materiales efectivas. Partiendo de una delimitación más certera del concepto de mercado relevante y mercados conexos, reclama la aplicación de la doctrina *antitrust* para grupos de empresas por coordinación y una aproximación de las políticas *antitrust* europeas con las autoridades americanas competentes.

Por otro lado, en el caso concreto de las *transatlantic joint ventures*, el profesor OLMEDO analiza las condiciones en que la Comisión accede a las propuestas de las compañías implicadas, relativas a compromisos orientados a reducir las barreras de entrada, tales como la liberación de *slots*, (cesión condicionada a la cantidad de frecuencias ofrecidas en la ruta por las demás compañías que operan la misma), compromiso sobre las frecuencias (la Comisión ha condicionado la autorización de una operación que puede producir efectos sobre la libre competencia, a que se congelen las frecuencias que se ofrecen por las compañías afectadas), no acaparamiento de *hubs*, compromiso de suscribir acuerdos de interlínea con otras compañías y la participación en programas de *frequent flyers*. La Comisión es estos casos de autorización, conforme al art. 9.2 del Reglamento (CE) núm. 1/2003, se reserva específicas facultades de vigilancia en tanto que está facultadas para reabrir y valorar la autorización concedida si las condiciones así lo requieren.

IV

«Crucé el atlántico ayer.
 once horas de mi vida
 entregadas al aire
 al apretujamiento del avión
 atestado de trashumantes modernos
 cada uno enclaustrado en si mismo.
 Espacio promiscuo el de la cabina.
 Brazos y piernas que se rozan
 accidentalmente. Maletas de a bordo
 que revelan objetos íntimos.
 Comer, dormir uno al lado del otro,
 calores, olores, aliento de vecindario efímero
 tribu que cruza el mar adormilada
 lista para descender aprisa
 y olvidar la pasajera intimidad.
 En las inevitables disgresiones
 del vuelo trasatlántico
 cuando la luz tenue y las turbinas
 silencian a los viajantes
 pienso en barcos y diligencias,
 trenes incansables.
 Pienso en los días y semanas que tomaba
 ir de un país a otro»⁶.

⁶ Fragmento de «Espejismo de velocidad», de Gioconda BELLÍ, *Mi íntima multitud*, 2.ª ed., Madrid, 2004, pp. 88 y 89.

La segunda línea temática se dedica al pasajero como elemento esencial e imprescindible de la ecuación. La regulación de los derechos del pasajero, entre el Derecho del consumo y Derecho del turismo, constituye uno de los aspectos neurálgicos del Derecho aeronáutico y al que se les viene dedicando un esfuerzo considerable, no siempre fructífero, por parte de los legisladores. En efecto, tal y como sucede en otros ámbitos jurídicos, el legislador siempre cuenta con la misma limitación en el proceso de concreción y materialización de los derechos del pasajero, la imposición de los mismos como obligaciones a las compañías aéreas.

En este sentido, el profesor PUETZ aborda uno de los temas esenciales en materia de confrontaciones judiciales entre compañías aéreas y los usuarios: la asimétrica posición que ocupan ambos en relación con las posibles reclamaciones en materia de consumo, bien por el importe de la reclamación en cuestión, bien por los medios con los que cuentan las partes. Así, este autor pone la atención en la efectividad de las reclamaciones colectivas en materia de cláusulas abusivas en contratos de transporte aéreo de pasajeros. Son tres los problemas que se abordan en concreto en este trabajo, los que se suscitan al inicio del *iter* procedimental: el de la competencia judicial, el relativo a la ley aplicable y el no menos fácil de la determinación de la legitimación activa.

Por otro lado, en un trabajo propio vuelvo a centrarme en lo que, a todos los efectos, es la esencia de este tema, la delimitación conceptual y material de la responsabilidad de la compañía aérea por los daños ocasionados al pasajero, bajo la perspectiva del análisis de sus objetivos y de los modelos de responsabilidad existentes. Parte para ello de la función que cumple el establecimiento de un régimen de responsabilidad, no sólo de resarcimiento o restitución a la situación previa al daño producido, sino de valoración o cuantificación del riesgo de esta actividad económica y de instrumento preventivo de la seguridad, en cumplimiento de una función de orden público. Así señalamos que «hoy la principal función es la creación de incentivos para la mejora de la seguridad y para la eliminación de riesgos». Es por ello que preconizamos las virtudes del Convenio de Montreal y defendemos que los dos sistemas de responsabilidad contemplados en el mismo, conducen a resultados eficientes (la responsabilidad objetiva obliga a actuar con alguna diligencia y la responsabilidad por culpa también genera diligencia en tanto que sea posible realmente exonerarse intercediendo la prueba de la diligencia) y que no se precisa un régimen homogéneo para todas las circunstancias. Asimismo, llamamos la atención sobre una cuestión específica como es el de la cuantificación de las cantidades indemnizatorias óptimas que, en supuestos concretos, dan lugar a que la valoración de la vida en diferentes localizaciones sea diversa.

Igualmente, otros autores abordan este tema bajo la perspectiva de la uniformización del Derecho mercantil internacional, como la profesora ROJO que defiende que el éxito de la uniformización del Derecho mercantil internacional se basa precisamente en la iniciativa de la industria aeronáutica, al dotar de valor normativo a los principios que ya habían sido acogidos por las compañías aéreas años atrás. Respecto de las modificaciones proyectadas del régimen de responsabilidad de la Unión Europea, se valoran los cambios que se pretenden introducir en los Reglamentos (CE) 261/2004 y 2027/97 en relación con los objetivos declarados por las autoridades europeas. A este respecto, la profesora GONZÁLEZ

CABRERA, mantiene una postura crítica en relación con la supuestas mejoras que la Propuesta genera para los pasajeros, manifestando que si prospera esta reforma, mejora la posición de las compañías y ello conlleva la lesión de forma legal de algunos de los legítimos derechos de los pasajeros (ampliación del plazo de retraso, peores condiciones de asistencia al pasajero, anulación del vuelo de regreso si no se ha utilizado el de ida, entre otros).

V

«Cuando de vuelta de la peregrinación
 los aviones se caen, chocan los trenes
 se incendian autobuses, mueren los fieles
 los santos se defienden argumentando
 que van al cielo
 justamente por ser insobornables»⁷.

Por otro lado, se analiza de forma especial la regulación del transporte aéreo de pasajeros como elemento integrante de un viaje combinado. Entre las contribuciones destaca la de la profesora GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, quizás la mayor autoridad en la materia en la doctrina española, que aborda el nuevo marco conceptual europeo de los viajes combinados. Pone de manifiesto la necesidad que la Unión Europea ha tenido de realizar un cambio legislativo debido a la desconexión absoluta entre lo regulado y la práctica del sector que introdujera, entre otros, los aspectos derivados de la comercialización que la nueva era digital conlleva, la introducción del concepto de paquetes dinámicos y otros aspectos relevantes. En efecto, enfatiza la autora el hecho de las pautas y conductas de los viajeros a la hora de contratar sus viajes han sufrido serias transformaciones en la última década. Así, el usuario ha adoptado una actitud más activa en el diseño del contenido de sus viajes a partir de las ofertas de servicios turísticos que puede encontrar y adquirir directamente en la Red, abandonando paulatinamente la rutina de la adquisición de viajes pre-empaquetados cerrados, elaborados por las agencias.

Este proceso de reforma se traduce actualmente en la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) núm. 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE. Los aspectos más importantes de esta propuesta se centran, en consecuencia, en la valoración de la inclusión de los paquetes dinámicos dentro del concepto de viaje combinado, de la consecuente revisión de la actual noción de viaje combinado y de la consideración de los paquetes dinámicos como servicios asistidos de viaje. A este respecto, varias son las ideas esenciales sobre las

⁷ José Emilio PACHECO, «Romerías y desastres», en *Irás y no volverás. Poemas 1969/1972*, México DF, Ediciones Era, 1.ª reimp. de la 2.ª ed., 2001, p. 50.

que debate la autora, como la eliminación de concepto de paquete ya cerrado como aspecto básico del viaje combinado, incluyéndose la posibilidad de sugerencia o selección del viajero de los servicios incluidos. Otro elemento novedoso es la posible consideración dentro del concepto de viaje combinado de las combinaciones que resulten de adquirir los servicios a incluir en el viaje a *distintos operadores independientes* (a través de sus distintas y respectivas webs, por ejemplo) pero relacionados comercialmente entre sí. A este respecto, la autora muestra sus dudas sobre esta medida por cuanto se sustrae a los turoperadores tradicionales parte del objeto de su negocio.

En relación con los viajes combinados también resultan relevantes las contribuciones (DONATO y CORBRÁN) que se centran en un modelo de regulación que aspira a tener un ámbito de aplicación mayor como es el proyecto de legislación internacional sobre el contrato de viaje, elaborado por el grupo de trabajo de ALADA. Este proyecto nace con la aspiración de solventar las deficiencias del Convenio de Bruselas de 1970, especialmente en lo referente a la necesidad de delimitación de un régimen de responsabilidad tanto del organizador como del intermediario que sea eficaz y eficiente en su función de protección de los lesionado intereses de los clientes. Es por ello, que los esfuerzos del legislador deben partir de garantizar un nivel de información suficiente del cliente a cargo del agente de viajes, especialmente al relativo a las circunstancias azarosas que pueden perturbar el disfrute del viaje contratado: documentación requerida, vacunas recomendadas, condiciones climáticas, situación política, etc. En este contexto, se reclama un elevado nivel de responsabilidad: *«contractual de base subjetiva de presunción de responsabilidad, ilimitada, integral compensación, para responder a la tendencia universal de reparación íntegra y no limitada»*.

VI

«Hay que volar en este tiempo, a dónde?
 Sin alas, sin avión, volar sin duda:
 ya los pasos pasaron sin remedio,
 no elevaron los pies del pasajero.
 Hay que volar a cada instante como
 las águilas, las moscas y los días,
 hay que vencer los ojos de Saturno
 y establecer allí nuevas campanas.
 Ya no bastan zapatos ni caminos,
 ya no sirve la tierra a los errantes,
 ya cruzaron la noche las raíces,
 y tú aparecerás en otra estrella
 determinadamente transitoria
 convertida por fin en amapola»⁸.

⁸ Pablo NERUDA, «Soneto XCVII», *Cien sonetos de amor*, 1959, pero citamos por la edición de Seix Barral (Barcelona, 2012).

La relación de las compañías aéreas con la clientela se analiza por el profesor y empresario tucumano NATIELLO, en el contexto de los contratos de fidelización. El programa de incentivos a los pasajeros frecuentes, como evidente y necesaria técnica de marketing dentro del ámbito turístico, presenta su faceta más eficiente ante la presencia de los contratos de fidelización. Su importancia económica ha alcanzado tales dimensiones que han alcanzado cierto nivel de independencia y autonomía dentro de las empresas, de tal manera que se consideran como una fuente independiente de recursos económicos, trasladando su gestión a empresas especializadas o creando *ad hoc* una empresa al solo efecto de la administración del programa. Se estudia aquí la naturaleza de este contrato, que aunque de apariencia gratuita, se basa principalmente en el consumo previo del cliente y también se abordan las cláusulas contractuales más conflictivas.

Entre los aspectos más relevantes de los pasajeros en la toma de decisiones se encuentra necesariamente el relativo al precio del contrato. A este respecto, dentro del ámbito de la Unión Europea se analiza el impacto del Reglamento 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Los principios de libertad de precios y de transparencia en la información de los mismos chocan con la práctica habitual de las líneas de bajo coste y, en algunas ocasiones, con lo preceptuado con normas internas como la Ley de Navegación Aérea española. En ese contexto se analizan en este libro la licitud y adecuación a la norma comunitaria de las cláusulas más habituales relativas al precio del transporte, que han tenido ya un recorrido en el ámbito judicial.

VII

«Hay quien sueña con los ríos
que conduzcan a El Dorado
hay quien sueña con las fuentes
de la Eterna Juventud
Hay quien sueña con el Oro
del Becerro idolatrado
y quien sueña con la Alquimia
que haga del vicio, virtud...
Pero yo que no pretendo
fortalezas ni fortuna,
sólo un sueño soñaría...
entre un mar de girasoles
buscaría un Giraluna
que velara y desvelara
cada noche la otra cara de la luna...
gira, gira Giraluna,
gira, gira, gira, luna
gira, gira y mírame...»⁹

⁹ Luis Eduardo AUTE, fragmento de «Giraluna», canción incluida como primer corte en *Alas y Balas*, EMI, 2003.

Por último, el tercer bloque temático condensa la mayor sensibilidad del Derecho a las innovaciones tecnológicas. Ello nos introduce directamente en la necesidad de analizar dos aspectos como son la evaluación jurídica de la explotación comercial del espacio exterior y la Luna y de las aeronaves no tripuladas.

Respecto del espacio exterior, diversos trabajos abordan el tema desde la perspectiva de la configuración y conformación del *corpus iuris spatialis*, valorando la actividad de diversos organismos regionales e internacionales, desde un análisis de los objetivos que marcan su colonización jurídica: la exploración e investigación, el uso y explotación militar y civil del espacio exterior. Así, la profesora MORILLAS, realiza un exhaustivo y completo compendio de todas las normas y acuerdos internacionales relacionados con el espacio exterior y analiza la importancia de la legislación espacial nacional, bajo la perspectiva de que estas normas regulan aspectos trascendentales como la autorización por parte de los Estados soberanos a los sujetos comprendidos en su jurisdicción, para desarrollar actividades espaciales, ejerciendo así el control sobre dichos sujetos, los objetos espaciales y las actividades desarrolladas allí. De especial relevancia se presenta la Ley francesa núm. 2008-518, de 3 de junio de 2008, por el detalle, minuciosidad y extensión con la que regula la citada autorización. Entre las condiciones que habitualmente se imponen a los operadores espaciales, llama la atención la relativa a la exigencia de contar con la cobertura de un seguro u otra garantía financiera que cubra el riesgo de tener que indemnizar, hasta el montante a partir del cual comienza la garantía del Estado, los daños susceptibles de ser causados a consecuencia de la actividad espacial.

No obstante, el efecto de la irrupción de los sujetos privados o de formas de colaboración público-privadas, la privatización de actividades espaciales, la multiplicación de las aplicaciones comerciales hace sentir sus efectos en los textos internacionales, entre el que destaca la ruptura de la uniformidad de los mismos, teniendo en cuenta que es un asunto internacional en la medida en que el «espacio ultraterrestre no puede ser objeto de apropiación nacional».

Por otro lado, el profesor HERMIDA, también contrapone y analiza la deriva del Derecho espacial internacional desde sus inicios como un Derecho «público de la civilización», centrándose también en los problemas que originaría la conquista del espacio por los Estados (relaciones entre el espacio interplanetario y los intereses públicos, y a su vinculación estrecha e inseparable con la soberanía de las naciones) con carácter predominantemente público; hasta una paulatina conversión en un «Derecho espacial comercial» que centra su objeto alrededor de la regulación legal de las actividades espaciales comerciales, concretamente el transporte espacial, las telecomunicaciones por satélite, el seguro espacial, la teledetección de recursos desde el espacio y la fabricación de productos en el espacio exterior.

Además, en este orden y por tanto, conectado con lo anterior, se dedican parte de las contribuciones específicamente a valorar la explotación de los viajes espaciales, la Luna y los puertos espaciales, como aspectos más relevantes y cercanos del presente y futuro del espacio exterior. En concreto, respecto de la Luna, GAGGERO señala como uno de los aspectos más controvertidos del Acuerdo

de la Luna de 1979, el recogido en el artículo 11 del citado cuerpo normativo, por cuanto provocó la no ratificación del Acuerdo por parte de muchos países espaciales, y que declara a los recursos naturales como patrimonio común de la humanidad, circunstancia especialmente pensada para proteger o favorecer los intereses de los países en desarrollo.

VIII

«Dicen que vendrán los aviones.
No les tengo miedo.
Mis barcos de papel,
mis soldados de plomo
están listos.
Y si éstos se estropean,
mi padre me comprará unos nuevos»¹⁰.

Por último, otro aspecto novedoso e inquietante de los avances científicos y tecnológicos lo conforman los dispositivos no tripulados conocidos como drones. Es éste un tema de especial relevancia en el que los diferentes legisladores han tenido que actuar y adaptar el Derecho a marchas forzadas. Así, cuestiones como la responsabilidad se muestran una vez más como uno de los principales problemas que produce esta tecnología, que desafía nuevamente los principios del marco normativo vigente. En concreto, como afirma el profesor ZAMPONE, las características técnico funcionales de estos dispositivos y el sistema de control que los sustentan junto con la diversidad potencial de usos civiles y militares, provoca que sea más urgente que nunca proporcionar respuestas adecuadas a las siempre delicadas cuestiones de responsabilidad y, en particular, la responsabilidad civil.

En un primer acercamiento se puede observar una inicial dificultad de sede de responsabilidad civil, pues en caso de los aviones es directamente reconducible al ámbito de la actividad aeronáutica tanto en su vertiente de responsabilidad contractual o extracontractual, la responsabilidad por el uso de aviones no tripulados, que se realiza con fines meramente recreativos, aparece muy a menudo principalmente para indicar las actividades en las cuales el avión no tripulado es sólo una herramienta. Así, la cuestión es en última instancia dilucidar el criterio de atribución de la responsabilidad, esto es que sea directamente atribuible a la operación de la aeronave o a quien utilizó el dron y, en este último caso, resulta de mayor complejidad que en el anterior.

Por tanto, la dificultad parte de la tarea misma de la determinación del riesgo que se deriva del uso de un dron y de verificar en consecuencia la complejidad del

¹⁰ Citamos por la versión recogida por Conferencia de Clara Janés en las *Jornadas de Turquía* (22 de octubre de 2012) celebradas en la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid.

sistema y la multitud de personas potencialmente involucradas en las operaciones de vuelo. En este sentido, se trata de verificar si le son aplicables las normas internacionales sobre responsabilidad (Roma de 1952 y su Protocolo de 1978 y Montreal de 2009) bajo la premisa de que el uso de las aeronaves no tripuladas contra terceros en efecto, parece sustancialmente similar a la de la aeronave tradicional, en el tema de la responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie. En este punto, el profesor MORSELLO pone de manifiesto la dificultad de aplicación de estas normas en materia de responsabilidad extracontractual objetiva (en lo referente al *quantum* de la indemnización) entre otros motivos por no resultar adaptadas a la realidad fáctica de los drones: la base del cálculo del peso de estos dispositivos.

En lo referente al ordenamiento español, la regulación del uso de los drones no siempre se ha realizado con resultados brillantes, como afirma la profesora MÁRQUEZ LOBILLO. Así, la norma valorada es el régimen jurídico transitorio recogido en el Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante RD-L 8/2014), que luego fue confirmada y convertida en Ley el 15 de octubre de 2014. Bajo la perspectiva del legislador eran varios los objetivos pretendidos con la norma: la seguridad, el marco económico en el que encuentra un gran potencial y la mejora y potenciación de la competitividad que posiciones en igualdad de condiciones a la industria española del sector. No obstante, estos loables fines no se ven totalmente desarrollados por el propio texto de la norma. Así, su limitado ámbito de aplicación subjetivo (aplicable exclusivamente a aeronaves no tripuladas de menos de 150 kg de masa máxima en despegue y a las de peso superior destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios, búsqueda y salvamento) y objetivo (para trabajos técnicos y científicos y operaciones de prueba) y su regulación del modo en que han de realizarse las operaciones aéreas o las consecuencias y responsabilidades en las que pueden incurrir el operador o el piloto, hacen de esta norma una norma incompleta y parcialmente ineficiente en lo relativo a la regulación de la realidad a la que se aplica.

Por último, y en relación también con la normativa española, la profesora NADAL analiza de forma minuciosa la litigiosidad relacionada con las aeronaves no tripuladas, en concreto los conflictos jurídicos o litigios que puedan surgir como consecuencia de la integración de los RPAS en espacio aéreo no segregado y en definitiva de la operación de los mismos, señalando los problemas jurisdiccionales que la «operación» de las aeronaves civiles tripuladas por control remoto puede llegar a ocasionar en un futuro no muy lejano: procesos para la protección civil del honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen, procesos por vulneración de normativa sobre protección de datos, las relativas a conductas típicas y especialidades con el proceso penal y cuestiones procesales relacionadas con el anormal funcionamiento de los RPAS.

IX

«¡Alas quisiera tener
y recorrer los espacios
viviendo la libertad
deliciosa de los pájaros.
¡elevarse de la tierra
y surcar todos los mares
volando sobre los trópicos,
sobre las tierras polares.
Hacer nido en primavera,
Deshaciéndolo después.
¡Y pasar año tras año
sin recordar lo que fue!
¡Que existencia deliciosa!
¡Alas quisiera tener!»¹¹.

En definitiva, el lector tiene ante sí un conjunto de trabajos relevantes en los que se revisa un elenco importante de las materias de frontera en la regulación y, por ende, la investigación en Derecho aeronáutico y espacial, fruto de la colaboración de la comunidad científica latinoamericana, española e italiana.

No sólo los temas recogidos en esta obra colectiva atienden a la mayor relevancia y actualidad dentro de la materia, sino que los autores constituyen por sí mismos un elenco de aquellos que desde la práctica o la investigación, desde el Derecho de la navegación o el Derecho mercantil; al Derecho aeronáutico todos lo han convertido en objeto de su estudio, de su actividad intelectual y, también, de su pasión.

* * *

Málaga, 2 de agosto de 2015, cuando la cristiandad celebra la festividad de San Esteban, Papa y Mártir. Esteban fue vicario de Cristo en tiempos de persecuciones y en los que muchos cristianos eran despedazados y consumidos con atrocísimos tormentos. Esteban procuró la conversión a la fe verdadera de numerosos patricios romanos, muchos de los cuales ingresaron al poco en la nómina de los mártires. Valeriano, el emperador, decidió dar fin a esa sucesión de conversiones y martirios yendo a la raíz de su problema y prendió a Esteban y lo mandó al templo de Marte para que sacrificase al dios planetario y bélico o, de no hacerlo, fuera ajusticiado. Pero llegando allí, Esteban alzó sus brazos al cielo y rezó: «Señor Dios, Padre de mi Señor Jesucristo, que con tu brazo poderoso arruinaste la torre de Babilonia, yo te suplico humildemente que destruyas este

¹¹ Concha MÉNDEZ, *Inquietudes*, Imprenta de Juan Pueyo, Madrid, 1926, p. 53.

lugar en el cual el demonio es tenido por dios, y la superstición y la impiedad tan libremente se ejercita...» y dicho esto un rayo arruinó el templo haciendo huir a los soldados. Se repuso Esteban del trance y celebró misa, se repusieron los soldados y Esteban perdió la cabeza. Un nuevo mártir¹².

¹² *La Leyenda de Oro para cada día del año. Vidas de todos los santos que venera la Iglesia* (contiene las noticias de Croisset, Butler y Godescard), 4.^a ed., t. II, Barcelona, Sociedad Editorial La Maravilla, 1865, pp. 513-515.