ÍNDICE

Pág.

PRÓLOGO 17

PARTE I: AERONAVE

Ponencias

LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES, *por Mario O. Folchi* 21

I. BREVE NOTICIA HISTÓRICA 21
II. UNA NUEVA CATEGORÍA CONTRACTUAL 23
III. EL EXPLOTADOR DE AERONAVE 31
1. Concepto 33
IV. LAS DISTINTAS FIGURAS CONTRACTUALES 36
1. La locación de aeronave 38
2. El fletamento de aeronave 42
3. El intercambio de aeronaves 46
V. EL *CHARTER* AERONÁUTICO 49

EL EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES, *por Rodolfo A. González Lebrero*... 53

I. INTRODUCCIÓN 53
1. Normativa nacional 54
2. Normativa internacional 55

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO (CCC) Y EL PROTOCOLO PARA ELEMENTOS DE EQUIPO AERONÁUTICO (PEEA), *por M.ª Jesús Guerrero Lebrón* 57

I. INTRODUCCIÓN 57
II. EL SISTEMA DE CC COMO ORIGINAL INSTRUMENTO DE LEX MERCATORIA 59
1. La utilización de un Convenio (CCC) más un Protocolo (PEEA) 59
2. La garantía internacional como figura superpuesta a las garantías nacionales... 61
2.1. Superación del planteamiento de Derecho internacional privado 61
2.2. La restricción del ámbito de aplicación y el respeto a los Derechos nacionales 62

Pág.

2.3. Aproximación al concepto de «garantía internacional» 63

3. Las posibles declaraciones y reservas de los Estados parte..... 64

III. EL REGISTRO INTERNACIONAL PREVISTO EN EL SISTEMA DE CC..... 65

1. Consideraciones generales sobre el sistema de inscripción internacional diseñado por el CCC..... 65

2. El RI para elementos de equipo móvil aeronáutico 66

2.1. Introducción 66
2.2. Principios que rigen el Registro Internacional 67

IV. VENTAJAS QUE EL CCC REPORTA A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL... 69
V. ENTRADA EN VIGOR DEL CCC Y EL PEEA 70

ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DE LOS CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS, *por Julio López Quiroga* 73

I. INTRODUCCIÓN 73
II. NATURALEZA JURÍDICA DE LOS CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS 74
III. CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS 78

1. Créditos del Estado 79
2. Créditos salariales 80
3. Créditos derivados del contrato de seguro 81
4. Créditos de indemnizaciones por daños..... 82
5. Gastos de salvamento 83
6. Gastos necesarios de conservación 84

IV. PRELACIÓN ENTRE CRÉDITOS AERONÁUTICOS PRIVILEGIADOS..... 84
V. EXTENSIÓN DEL PRIVILEGIO 85
VI. CRÉDITOS PRIVILEGIADOS AERONÁUTICOS Y CONCURSO 86

LA AERONAVE COMO COSA COMPUESTA. LA SINGULARIDAD DEL RÉGIMEN DE LOS MOTORES, *por María José Morillas Jarillo* 91

I. INTRODUCCIÓN: CONCEPTO E IMPORTANCIA DE LA AERONAVE Y DE SUS MOTORES 91
II. CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE: LA AERONAVE COMO COSA COMPUESTA..... 93
III. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE DOCUMENTOS OBLIGATORIOS 96
IV. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE INSCRIPCIÓN REGISTRAL . 97

1. Registros administrativos 97
2. Registros jurídicos..... 98

V. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE DERECHOS REALES DE GARANTÍA..... 100
VI. AERONAVES Y MOTORES COMO OBJETO DE CONTRATOS..... 102

1. Contratos sobre motores de aeronaves 103

1.1. Arrendamiento a corto plazo de motores (Aircraft Engine Short-Term Lease Agreement) 103
1.2. Intercambio de motores (Interchange o Swap Agreements) 104
1.3. Agrupación de motores (Pooling Agreement) 104

2. *Swap* o *Pooling* de motores de aeronaves arrendadas, financiadas u objeto de garantía real 105

Pág.

LA RECIENTE REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL ABORDAJE AÉREO EN EL CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES, *por M.ª Victoria Petit Lavall* 109

I. INTRODUCIÓN 109
II. LOS DISTINTOS INTENTOS DE REGULACIÓN DEL ABORDAJE A NIVEL INTERNACIONAL 110
III. EL ABORDAJE EN EL CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES 112
1. Concepto de abordaje aéreo 112
2. El régimen de responsabilidad en caso de abordaje 116
IV. EL DERECHO INTERNO: EL RÉGIMEN DE LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA (LNA) 128

LA RESPONSABILITÀ DEGLI OPERATORI DI *HANDLING*: L'ESPERIENZA ITALIANA, *por Massimiliano Piras* 131

I. LE OPERAZIONI DI *HANDLING* AEROPORTUALE 131
II. L'AMBITO TEMPORALE DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO. 133
III. LA RESPONSABILITÀ PER I DANNI ALLE COSE TRANSPORTATE VERIFICATISI DURANTE LE OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA NELLA GIURISPRUDENZA ITALIANA 135
IV. LA RESPONSABILITÀ DELL'OPERATORE DI *HANDLING* DOPO LA RIFORMA DELLA DISCIPLINA INTERNA E INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO 136

Comunicaciones

EL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE COMO ELEMENTO DIFERENCIADOR ENTRE EL *«WET LEASE AGREEMENT»* Y EL *CHARTER* AÉREO, *por David Díez Ramos* 141

I. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN 141
II. MODALIDADES DE CONTRATOS DE UTILIZACION DE LA AERONAVE 142
III. *«WET LEASE AGREEMENT»* Y CONTRATOS DE *CHARTER* AÉREO; ELEMENTOS DIFERENCIADORES 143
IV. LA PÉRDIDA DEL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE POR PARTE DEL ARRENDADOR EN EL *«WET LEASE AGREEMENT»* 145
1. La atribución inmediata del control operacional de la aeronave 145
2. La atribución mediata del control operacional de la aeronave 147
V. CONCLUSIÓN 147

LA INFORMACIÓN Y CONSULTA A LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES CON OCASIÓN DE «SUCESOS» EN LA AVIACIÓN CIVIL, *por Fernando Elorza Guerrero* 151

I. INTRODUCCIÓN 151
II. LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL: APROXIMACIÓN CONCEPTUAL 152
III. APUNTES SOBRE LOS DERECHOS DE INFORMACIÓN Y CONSULTA DE LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES 154

Pág.

1. Claves de la legislación vigente 154
2. La investigación de accidentes por la empresa: el art. 16.3 LPRL 158

IV. LA NOTIFICACIÓN E INVESTIGACIÓN DE LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL 159

1. Los accidentes e incidentes graves 159
2. Los incidentes que no tienen la consideración de graves 160

V. REFLEXIONES SOBRE LA INFORMACIÓN Y CONSULTA A LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN RELACIÓN A LOS «SUCESOS» DE AVIACIÓN CIVIL 162

VI. BIBLIOGRAFÍA 166

LA BANALIZACIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE AERONAVES: ¿COLABORACIÓN EMPRESARIAL O CESIÓN ILEGAL DE TRABAJADORES? (A propósito de la Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo núm. 5.913, de 20 de julio de 2007), *por Olga Fotinopoulou Basurko* 167

I. INTRODUCCIÓN 167

II. DESCRIPCIÓN DEL SUPUESTO DE HECHO: UN CASO DE BANALIZACIÓN DE TRIPULANTES ENTRE EMPRESAS AERONÁUTICAS ESPAÑOLA Y ESTADOUNIDENSE 169

III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL DE LOS TRIBUNALES ESPAÑOLES PARA CONOCER DEL LITIGIO Y LA DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE AL SUPUESTO 171

1. Competencia judicial internacional de los tribunales españoles para conocer del litigio 172

1.1. El recurso al foro del domicilio del demandado y a los foros especiales por razón de la materia cuando el demandante es el trabajador: la aplicación del RB y del art. 25.1 LOPJ 174

1.2. El recurso al foro por conexidad (art. 6 RB) 175

2. Determinación de la legislación aplicable: el art. 6 del Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales 180

IV. LA BANALIZACIÓN AERONÁUTICA COMO SUPUESTO DE CESIÓN ILEGAL DEL ART. 43 ET 181

V. CONCLUSIÓN 183

EL LLAMADO *LEASING* DE AERONAVES. TIPOLOGÍA. PROBLEMÁTICA CONCURSAL, *por Andrés Gutiérrez Gilsanz* 185

I. PRELIMINAR 185

II. EL LLAMADO *LEASING* DE AERONAVES. TIPOLOGÍA. NATURALEZA JURÍDICA 186

III. EL TRATAMIENTO CONCURSAL DEL *LEASING* DE AERONAVES 189

1. Planteamiento 189
2. El *leasing* financiero de aeronaves en el concurso 192

2.1. Concurso de la compañía aérea 192

2.1.1. La compatibilidad entre la posibilidad de recuperar la aeronave y el carácter privilegiado especial del crédito en caso de incumplimiento del contrato 192

2.1.2. La rehabilitación de contratos resueltos 198

Pág.

2.1.3. La reintegración concursal con respecto a los contratos de *leasing* financiero 198
2.2. Concurso de la entidad de *leasing* 199
2.3. Concurso del vendedor 200
3. El arrendamiento de aeronaves en el concurso 200

SEGURIDAD AERONÁUTICA Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN, *por Rodolfo A. González-Lebrero* 203

I. INTRODUCCIÓN DESDE LA LITERATURA CLÁSICA 203
II. GENERALIDADES 204
III. HACIA UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA 204
IV. LA SEGURIDAD AERONÁUTICA 206
V. EL ACCIDENTE DE AVIACIÓN 209
VI. PROBLEMAS EMERGENTES DE LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN 210

ALGUNAS NOTAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES EN LA UNIÓN EUROPEA, *por José Huguet Monfort* 215

I. INTRODUCCIÓN 215
II. EL RÉGIMEN GENERAL DE RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE 216
III. LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES POR DEFECTOS EN SUS PRODUCTOS 219
1. La aeronave como producto defectuoso 219
2. El fabricante de aeronaves como sujeto responsable: los Organismos Certificados de Diseño y Producción de Productos Aeronáuticos 222
IV. LOS DEFECTOS DE LA AERONAVE 224
V. LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE DE AERONAVES 227
1. La falta de puesta en circulación de la aeronave 227
2. La inexistencia del defecto en el momento de la puesta en circulación de la aeronave 228
3. La fabricación de aeronaves para uso privado del constructor 229
4. La construcción de aeronaves conforme a normas imperativas 229
5. Referencia a la exoneración por riesgos de desarrollo 230
6. Exoneración del fabricante de una parte integrante 231

BIBLIOGRAFÍA 231

LOS PROCESOS JUDICIALES Y LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES AÉREOS, *por Irene Nadal Gómez* 235

I. LA SEGURIDAD AÉREA Y LOS PROCESOS JUDICIALES 235
II. EL INFORME TÉCNICO EN EL PROCESO PENAL 237
1. La elaboración técnica del informe 237
2. El informe técnico y el proceso penal en el marco del Anexo 13 al Convenio de OACI 238
3. La Ley de Seguridad Aérea y el proceso penal 240
III. EL INFORME TÉCNICO EN EL PROCESO CIVIL 248
IV. CONCLUSIONES 250

Pág.

PARTE II: CONSECUENCIAS DE LA LIBERALIZACIÓN

Ponencias

UNA VISIÓN HISPANOAMERICANA DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, *por Jorge L. Álvarez Méndez* 253

I. INTRODUCCIÓN 253
II. LA BÚSQUEDA DE UN CONCEPTO 254
III. LA CRUDA REALIDAD 256
IV. EL JUSTO EQUILIBRIO 257
V. LO QUE MUESTRAN LAS CIFRAS 259
VI. CONCLUSIONES 260

EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES TRAS EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 1008/2008, DE 24 DE SEPTIEMBRE, *por Fernando Martínez Sanz y José Huguet Monfort* 261

I. INTRODUCCIÓN 261
II. EL ARRENDAMIENTO COMO CONTRATO DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE: DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES 262
1. Concepto 262
2. Modalidades de arrendamiento de aeronaves: los contratos de *dry lease* y *wet lease* 264
3. El arrendamiento y el *leasing* de aeronaves 266
4. El charter aéreo 268

III. EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES EN EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 1008/2008 269
1. La concesión de licencias de explotación 270
2. La matrícula de aeronaves 272
3. La autorización previa para la concesión de licencias de explotación 273

BIBLIOGRAFÍA 276

LA LIBERALIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS CON RESPECTO AL ESTADO: INTERVENCIÓN DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y SUJETOS PRIVADOS EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO, *por Miguel Nieto Menor* 279

I. SITUACIÓN ACTUAL 279
1. Regulación aeroportuaria actual 280
2. Situación actual de la gestión aeroportuaria 282

II. NECESIDAD DE DESCENTRALIZAR Y UTILIZAR TÉCNICAS DE GESTIÓN PRIVADA 283
III. DELIMITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO Y LAS CCAA 284
1. Concepto constitucional de «aeropuerto» 285
2. Concepto de «aeropuerto de interés general» 286
3. Competencia residual del Estado sobre aeropuertos autonómicos 287
4. Competencia de las Comunidades Autónomas sobre aeropuertos 288
5. Cláusula de abandono de gestión directa por el Estado 289
6. Imposibilidad de descentralización total de aeropuertos autonómicos: competencias del Estado concurrentes 289

IV. TÉCNICAS DE GESTIÓN PRIVADAS EN LOS AEROPUERTOS 291

Pág.

1. Utilización de técnicas de gestión privada por AENA 291
   1.1. Contrato de concesión de obra pública 291
   1.2. Gestión de servicios aeroportuarios mediante Sociedades Privadas Instrumentales 293
2. Aeropuertos de interés general de titularidad privada 295
   2.1. Trámite de autorización y calificación del aeropuerto 296
   2.2. Aprobación del proyecto constructivo 297
   2.3. Apertura al tráfico del aeropuerto 299
   2.4. Gestión de los servicios aeroportuarios autorizados 300

V. BIBLIOGRAFÍA 301

INTERVENTI INTERPRETATIVI DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA SUL REG. (CE) N. 261/2004, *por Leopoldo Tullio* 303

I. LE TRE SENTENZE 303
II. LA PRIMA SENTENZA: ASSISTENZA IN CASO DI RITARDO 303
III. LA SECONDA SENTENZA: APPLICABILITÀ DEL REGOLAMENTO 305
IV. LA TERZA SENTENZA: COMPENSO IN SEGUITO A CANCELLAZIONE 306

Comunicaciones

LA RIFUSIONE DELLA DISCIPLINA COMUNITARIA SULLA PRESTAZIONE DEI SERVIZI AEREI (REG. CE N. 1008/2008), *por Donatella Bocchese* 311

I. LE ESIGENZE DI RIFORMA DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI INTRACOMUNITARI 311
II. LE NOVITÀ IN MATERIA DI REQUISITI TECNICO-GIURIDICI PER RILASCIO DELLE LICENZE DI ESERCIZIO 313
III. LE CONDIZIONI FINANZIARIE PER IL RILASCIO DELLA LICENZA DI ESERCIZIO 319
IV. I POTERI DI CONTROLLO DELLA COMMISSIONE SULLA CONFORMITÀ DELLA LICENZA DI ESERCIZIO E LA SORTE DEGLI ACCORDI BILATERALI TRA STATI MEMBRI NEL REG. (CE) N. 1008/2008 326
V. LE DEROGHE AGLI ACCORDI BILATERALI TRA STATI MEMBRI NEL REG. (CE) N. 1008/2008 328
VI. L'IMPOSIZIONE DI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO: PRESUPPOSTI E PROCEDURA 330
VII. LA DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO TRA AEROPORTI E L'ESERCIZIO DEI DIRITTI DI TRAFFICO 335
VIII. LE NOVITÀ IN MATERIA TARIFFARIA 338

LA LIBERALIZACIÓN AEROPORTUARIA EN ESPAÑA, *por Cristina Casamitjana Olivé* 341

I. RESUMEN 341
II. INTRODUCCIÓN 342
III. MARCO NORMATIVO AEROPORTUARIO ESPAÑOL. CONTRADICCIONES CON EL DERECHO EUROPEO 343
IV. PRINCIPALES MODELOS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA EUROPEOS 352

Pág.

1. Gran Bretaña 352
2. Francia 353
3. Alemania 353

V. CONCLUSIONES 354
VI. BIBLIOGRAFÍA 355

LA CONSOLIDACIÓN DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y SU ASALTO A LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA: ¿LIBERALIZACIÓN DE AENA?, *por Anabelén Casares Marcos* 357

I. LA PROMOCIÓN POR LA UE DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA 357

1. Los orígenes de la regulación comunitaria de la participación privada en la provisión de obras públicas 358
2. El alumbramiento de las fórmulas de colaboración público-privada en el marco comunitario 360

2.1. Comunicación interpretativa sobre las concesiones en el Derecho comunitario 361
2.2. La reforma comunitaria de 2004 363

3. Libro Verde sobre la colaboración público-privada y el Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones 363

II. LA APLICACIÓN DE NUEVAS FÓRMULAS DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA AL ÁMBITO AEROPORTUARIO ESPAÑOL 366

1. La incidencia del reparto constitucional en la materia 366
2. El rol tradicional de AENA y la ruptura de su monopolio respecto a los aeropuertos de interés general 367
3. La liberalización en la promoción, construcción, financiación y gestión de los aeropuertos españoles de interés general 370

III. BIBLIOGRAFÍA 372

EL CASO *CHARLEROI* Y LAS DIRECTRICES DE 2005 A EXAMEN TRAS LA SENTENCIA DEL TPI DE 17 DE DICIEMBRE DE 2008: EL PROBLEMA DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO, *por Isabel Fernández Torres* 375

I. LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR AEROPORTUARIO Y LAS AYUDAS A LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTE 375
II. LA DECISIÓN *CHARLEROI* DE LA COMISIÓN 378

1. Los contratos suscritos entre «Ryanair» y las autoridades locales 378
2. La decisión de la Comisión 379

III. LAS DIRECTRICES DE 2005: LÍNEAS GENERALES 381
IV. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE 17 DE DICIEMBRE DE 2008: LA CUESTIÓN DEL PRINCIPIO DEL INVERSOR PRIVADO 385

1. Planteamiento general 385
2. La STPI de 17 de diciembre de 2008: valoración crítica 386

V. CONSIDERACIONES FINALES 388

LOS CIELOS ABIERTOS Y LAS COMPETENCIAS EXTERNAS DE LA UE: LA ÚLTIMA FRONTERA, *por Lorena Sales Pallarés* 393

Pág.

I. INTRODUCCIÓN 393
II. EL SISTEMA COMPETENCIAL COMUNITARIO 394
1. El reparto de competencias 394
2. Las competencias externas 396
3. El Tratado de Lisboa 397
III. LA SENTENCIA DEL TJCE SOBRE LOS *«OPEN SKIES»:* UNA MIRADA DESDE LA VERTIENTE EXTERNA 398
1. Antecedentes 399
2. La reacción de la Comisión: acciones a favor de una competencia comunitaria 401
3. Alcance de la competencia externa exclusiva de la comunidad 401
4. El contexto actual y su relación con las sentencias del TJCE de «cielos abiertos» 403
IV. EL CIELO ÚNICO EUROPEO I Y II 405
V. CONCLUSIONES 407
VI. BIBLIOGRAFÍA 407

LOS AEROPUERTOS PRIVADOS EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL: HACIA UN NUEVO MARCO JURÍDICO CAPAZ DE ADECUARSE A LA DEMANDA DE MOVILIDAD, *por Irene Sánchez del Río Moreta, Esteban Sánchez Mantiñán y Bernardo Sánchez Pavón* 409

I. LOS AEROPUERTOS PRIVADOS EN MARCO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES ESPAÑOLA 409
II. LA DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO Y SU RELACIÓN CON LA INICIATIVA PRIVADA EN EL SECTOR 412
III. LA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL 415
IV. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA CREACIÓN DE AEROPUERTOS 418
1. Esquema normativo para la creación de aeropuertos públicos y privados 418
1.1. Autoridad competente 418
1.2. Tramitación 419
2. Distinción entre aeródromo y aeropuerto. Transición de una condición a otra. Reflexiones 422
V. CONCLUSIONES 424
VI. BIBLIOGRAFÍA 425

LIBERALIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN EN LOS SISTEMAS AEROPORTUARIOS, *por Bernardo Sánchez Pavón* 427

I. LOS SISTEMAS AEROPORTUARIOS: CONCEPTO Y REQUISITOS 427
1. Concepto 427
2. Requisitos del sistema aeroportuario 428
2.1. Unidad 428
2.2. Coherencia 429
2.3. Completitud 430
II. LA IMPORTANCIA DE UNA ADECUADA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO 431
III. PRIVATIZACIÓN Y LIBERALIZACIÓN 432
IV. SERVICIOS PÚBLICOS Y SERVICIOS DE INTERÉS GENERAL 436
V. CONCLUSIONES 439

Pág.

1. Un proceso de privatización sólo debe ser abordado en el marco de una política económica suficientemente definida y tras un minucioso análisis del pro y el contra 439
2. El éxito de la privatización tiene un alto grado de dependencia respecto de las condiciones contextuales del correspondiente sector 442
3. No deben minimizarse las posibilidades que todavía puede ofrecer el sistema tradicional del servicio público 443

VI. BIBLIOGRAFÍA 444

SPUNTI DI RIFLESSIONE SU ALCUNE QUESTIONI DI GIURISDIZIONE E DI COMPETENZA NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL 1999, *por Alessandro Zampone* 447

I. INTRODUZIONE 447
II. L'IDENTIFICAZIONE DEL LUOGO DI DESTINAZIONE FINALE DEL TRASPORTO 448
III. IL FORO DEL *PLACE OF BUSINESS THROUGH WHICH THE CONTRACT HAS BEEN MADE* 448
IV. LA RILEVANZA DEI CRITERI DI COLLEGAMENTO AI FINI DELLA INDIVIDUAZIONE DELLA COMPETENZA INTERNA 450