

Manuel J. Peláez
Patricia Zambrana Moral
María Encarnación Gómez Rojo
María del Carmen Amaya Galván
Cristina Castillo Rodríguez

*Una investigación sobre la
Historia de la
Asociación Española de Derecho
Marítimo*

Eumed.net
Universidad de Málaga
Málaga/Madrid 2012

Los autores dedican la presente obra a los catedráticos ya jubilados LEONARD ŁUKASZUK (Derecho internacional público. Universidad de Varsovia), JAN ŁOPUSKI (Derecho marítimo. Universidad de Toruń), GUIDO CAMARDA (Derecho de la navegación. Universidad de Palermo) y JANUSZ GILAS (Derecho internacional público y Derecho marítimo. Universidad de Toruń), junto al profesor en activo GEORGY PENCHEV (Derecho del medio ambiente marítimo. Universidad de Plodiv), cuya intensa colaboración científica, que en algún caso habría que remontar a los últimos veintiséis años, con el área de Historia del derecho y de las instituciones de la Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga y con algunas profesoras de Traducción e interpretación de dicha Universidad, sirvió para ilustrarles, formarles y enriquecerles en el conocimiento del Derecho marítimo, no pudiendo dejar caer el olvido a la benemérita figura del tristemente desaparecido ARCADI GARCIA I SANZ (Historia del derecho. Universidad Jaume I), el mejor historiador del Derecho marítimo que ha tenido España en todos los tiempos, de cuyo asesoramiento y de cuya obra se sienten igualmente deudores. No menor es sin duda nuestro agradecimiento a sendas generaciones de WIJFFELS, que nos han permitido colaborar desde hace trece años en su prestigiosa revista "European Transport Law" de Amberes.

© Manuel J. Peláez (Facultad de Derecho. Universidad de Málaga)
© Patricia Zambrana Moral (Facultad de Estudios Sociales y del Trabajo. Universidad de Málaga)
© María Encarnación Gómez Rojo (Facultad de Derecho. Universidad de Málaga)
© María del Carmen Amaya Galván (Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga)
© Cristina Castillo Rodríguez (Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga y Universidad Internacional de La Rioja)
© eumed.net libro electrónico
ISBN-13: 978-84-15547-59-4
N.º de Registro: 201233134
Impresión: Print House. Recoplar. Madrid

La presente publicación se inscribe dentro de los tres proyectos: "Derecho Europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827. Proyecto de Excelencia. Junta de Andalucía); "Espacio único de sistemas de información ontológica y tesauros sobre el medio ambiente: ecoturismo" (FFI2008-06080-C03-03. Proyecto I+D del Ministerio de Ciencia y Tecnología) y "La contratación turística electrónica multilingüe como mediación intercultural: aspectos legales, traductológicos y terminológicos" (HUM-892, 2006-2009. Proyecto de Excelencia, Junta de Andalucía).

All rights reserved to the spanish edition for the authors and eumed.net.

Toutes reproductions ou adaptations d'un extrait quelconque de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, réservées pour tous pays, a eumed.net.

The nature of this book is to comply with non-discrimination against any person for reasons of race, color, religion, sex, national origin, age, military status, or employment.

NOTAS SOBRE LA HISTORIA RECIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO A TRAVÉS DE SUS ACTIVIDADES JURÍDICAS Y ECONÓMICAS

Patricia Zambrana Moral

La Asociación Española de Derecho Marítimo se creó en el año 1949 con el fin de dedicarse al estudio, promoción, actualización y divulgación del Derecho Marítimo tanto en el ámbito público como privado y, al mismo tiempo, realizar una continua tarea de armonización y unificación del mismo. Constituye una rama del Comité Marítimo Internacional (CMI) en España¹. El Comité

¹ La difícil situación económica por la que atravesaba, en un determinado momento, obligaría incluso a la Asociación Española de Derecho Marítimo a plantear una posible desvinculación del CMI. Siendo Ignacio Arroyo Presidente, solicitó información al Presidente anterior José María Alcántara sobre el CMI, dado que el pago de sus cuotas suponía un 30% de los gastos ordinarios de la Asociación. Al respecto, Alcántara explicó que el CMI proporcionaba a la Asociación Española de Derecho Marítimo participación en sus actividades, información y derechos en todo lo que hacían. En el supuesto de que la Asociación Española de Derecho Marítimo se desvinculara del CMI, posiblemente éste crearía otra rama española "legitimada". Lo que sí creía posible Alcántara era negociar con el CMI una rebaja de la cuota, hablando con el Tesorero y explicándole la situación, aunque no veía perjuicio alguno en una desvinculación total que implicaría una evidente ventaja económica. Por su parte, Fernando Jiménez opinaba que habría que intentar explotar al máximo los recursos del CMI: concesión de becas, organización de un seminario conjunto, y, a su vez, plantearles el pago temporal de una cuota más reducida. En línea similar, José Luis del Moral pensaba que habría que maximizar la utilización de las ventajas del CMI y, por otro lado, incrementar el número de socios, ingresos, etc. Concluiría el Presidente que dejar el CMI supondría posiblemente que se creara otra rama española paralela y que la Asociación Española de Derecho Marítimo quedara arrinconada, por lo que propuso una colaboración inteligente. Además, las relaciones de los miembros de la Asociación Española de Derecho Marítimo con el CMI siempre habían sido muy valoradas por los despachos, por la posible aportación de clientela (Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo

Marítimo Internacional se creó en 1897. Es una organización internacional no gubernamental cuyo objetivo es la unificación del Derecho Marítimo en todos sus aspectos. Está formada por 51 Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo. La Asociación desempeña un importante papel en nuestro país, sobre todo, por su estrecha relación con el referido CMI, además de otras organizaciones y organismos internacionales o nacionales. Su ritmo de actividad ha sido siempre notable, en el que destaca su plena participación en las tareas del CMI y en las Conferencias organizadas por éste, así como su dedicación al Derecho Marítimo español mediante el impulso de la reforma de nuestra legislación interna y seguimiento atento al proceso de adopción de los últimos Convenios Internacionales.

Las distintas formas de actuación que asume la Asociación en sus correspondientes Estatutos se desarrollan mediante labor de cátedra, estudio y divulgación, propuestas, informes, publicaciones, seminarios, conferencias, reuniones y similares, así como a través de colaboraciones con personas, entidades y organismos públicos y privados.

Como hemos apuntado, su principal línea de acción va encaminada a la revisión, armonización y unificación del Derecho Marítimo internacional.

A esta tarea responden sus principales objetivos que se pueden concretar en los siguientes:

1. Informar y manifestar su opinión en todos los estudios que se realicen para la reforma, modificación o mejora de cualquier aspecto de una disciplina de tanta importancia como es la del Derecho Marítimo.

2. Estudiar y promover la actualización y divulgación del Derecho Marítimo en general, y en particular, la reforma del Derecho Marítimo en el Estado español.

3. Fomentar el recurso a la solución arbitral de los asuntos y controversias marítimas.

4. Cooperar con las Administraciones de Fomento y Justicia y con otras instituciones para el mejor desarrollo de las regulaciones que afectan tanto al Derecho Marítimo como al Derecho Portuario.

Entendemos que no hay mejor forma de analizar históricamente una institución que a través de sus actos concretos, de su quehacer diario y de los resultados obtenidos, justificando así su existencia. Por este motivo, seguidamente, intentaremos ubicar algunas de las

celebrada el 7 de octubre de 2004, *de qua vid.* Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

actividades más recientes de la Asociación Española de Derecho Marítimo, según la documentación contenida en sus archivos, en cada uno de los objetivos enumerados, teniendo en cuenta que los dos primeros se encuentran íntimamente relacionados.

Conseguimos, así, un primer acercamiento a esta institución dejando abierta la puerta para un análisis en profundidad y retrospectivo de la misma, que seguirá al menos en otras tres publicaciones más, que siguen a la presente.

1. Informar y manifestar su opinión en todos los estudios que se realicen para la reforma, modificación o mejora de cualquier aspecto de una disciplina de tanta importancia como es la del Derecho Marítimo.

Corresponde a la Asociación Española de Derecho Marítimo responder a cuestionarios sobre diferentes aspectos del Derecho Marítimo que van a ser regulados o sometidos a reforma, remitidos por el CMI. Así, en relación a un cuestionario del CMI sobre Avería Gruesa, la Asociación Española de Derecho Marítimo recibiría la contestación de la Asociación Española de Liquidadores de Averías (AELA), obviamente interpretada desde el punto de vista de los liquidadores. La particular visión jurídica estaría a cargo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, siendo el entonces Vicepresidente de la misma, Raúl González Hevia, el encargado de elaborar y de remitir la contestación al CMI².

En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 23 de octubre de 2000, el entonces Presidente, José María Alcántara, comunicó la iniciativa llevada a cabo por el Presidente del Comité Territorial de Andalucía, Guillermo Giménez de la Cuadra, de considerar un protocolo de asistencia jurídica especializada a las Capitanías Marítimas, a cargo de la Asociación Española de Derecho Marítimo³.

Más adelante, propuso que la Secretaria General, Soledad García-Mauriño, colaborase con Giménez de la Cuadra a fin de

² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de marzo de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 23 de octubre de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

impulsar dicha iniciativa⁴. En la reunión de la Junta Directiva de 22 de marzo de 2001, Guillermo Giménez de la Cuadra informó acerca de las últimas gestiones realizadas en relación con el proyecto de Protocolo de Asistencia Jurídica especializada a las Capitanías Marítimas, comunicando que esa misma mañana se había reunido con el Subdirector General de la Marina Mercante, Luis Miguel Guérez Roig quien, a pesar de la negativa inicial por parte del Ministerio de Fomento, motivada por la atribución de esa función a los Abogados del Estado, le había prometido una segunda gestión frente a José Luis López Sors, al cual le entregaría copia del proyecto de protocolo⁵.

Por otra parte, el 14 de diciembre de 2000, el citado Subdirector General de Ordenación y Normativa Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, Guérez Roig, ante la celebración de la Conferencia Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustibles de los buques, prevista para el 19 de marzo de 2001 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres, remitiría a la Asociación Española de Derecho Marítimo («para su conocimiento y a los efectos de conocer su parecer») una copia del proyecto de Convenio elaborado en el seno del Comité Jurídico de la OMI cuyo texto sería debatido en la referida Conferencia Diplomática⁶. En concreto, se solicitaba la opinión de la organización sobre «cuál sería el arqueo mínimo de los buques a los que sería de aplicación este proyecto

⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 13 de diciembre de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 22 de marzo de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶ Asimismo se adjunta el Orden del día provisional con los siguientes puntos: Apertura de la Conferencia. Elección del Presidente. 1. Aprobación del Orden del día. 2. Aprobación del Reglamento (también se remite una copia). 3. Elección de los Vicepresidentes y de otros miembros de la Mesa. 4. Designación de la Comisión de Verificación de Poderes. 5. Organización de los trabajos de la Conferencia, incluida la constitución de otras comisiones, según sea necesario. 6. Examen de: a) un proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques; b) cualquier otro proyecto de resolución de la Conferencia. 7. Examen de los informes de las Comisiones: a) Comisión de Verificación de Poderes; b) Otras comisiones. 8. Aprobación del Acta final y de todo instrumento, recomendación y resolución que resulten de la labor de la Conferencia. 9. Firma del Acta Final (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

de Convenio». Con este fin, el Subsecretario precisaba que dichos buques debían contar con un seguro obligatorio que «habría que poner en relación con el límite de responsabilidad del propietario del buque»⁷. Se aclaraba que el Proyecto de Convenio hacía referencia al combustible de los buques, por lo que debía tenerse en cuenta «al determinar el tonelaje mínimo de los buques, tanto la capacidad media de transporte en sus tanques de combustible, así como el número de accidentes o los daños ocasionados por estas sustancias en las costas y puertos españoles». Se rogaba a la Asociación Española de Derecho Marítimo que adjuntase a su respuesta datos estadísticos que la avalasen⁸, para tener un mayor conocimiento y mejor juicio de la materia.

Respecto a este mismo tema, con posterioridad, la Dirección General de la Marina Mercante solicitó la colaboración de la Asociación Española de Derecho marítimo para que manifestase su opinión en torno al Protocolo al Convenio de Atenas⁹ (el 30 de marzo de 2001 se remitió a la Asociación Española de Derecho Marítimo una nueva versión del texto con modificaciones¹⁰), sobre la

⁷ Respecto a esto último se indicaba que «los límites establecidos para los buques de pequeño tonelaje en el Protocolo de 1996 al Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976», posiblemente entrasen próximamente en vigor a nivel internacional y España se vea obligada a la adhesión del Instrumento Internacional (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación.

⁹ En relación con este asunto, el referido Subdirector General de Ordenación y Normativa Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, Luis Miguel Guérez Roig, remitiría un escrito de fecha 9 de marzo de 2001 a la Asociación Española de Derecho Marítimo adjuntando copia del último borrador del Proyecto de Protocolo al Convenio de Atenas de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes, que estaba siendo estudiado en un grupo de trabajo creado por el Comité Jurídico de la OMI. Dicho Protocolo tenía por objeto establecer una garantía financiera obligatoria destinada a cubrir las indemnizaciones por daños y perjuicios. El Proyecto iba a ser estudiado en octubre por el referido Comité Jurídico y, por este motivo, se solicitaba a la Asociación Española de Derecho Marítimo que emitiese los oportunos comentarios sobre el texto del Protocolo para hacer las observaciones pertinentes en la 83.ª sesión del Comité Jurídico (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

¹⁰ Guérez Roig enviaría a la Asociación Española de Derecho Marítimo el 30 de marzo de 2001 una nueva versión revisada tras la reunión mantenida en Londres, el 14 de marzo, por las Delegaciones, rogando que las observaciones no se enviaran más allá del 30 de junio. Además, acompañaba copia del escrito del Coordinador del Grupo de Trabajo en el que se plasmaban tres opciones relacionadas con las cifras referentes a la cuantía de limitación de

necesidad de modificar los Convenios Internacionales CLC 1992 e IOPCF 1992¹¹ y sobre el Convenio sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos¹².

En otra ocasión, la Subsecretaría de la Dirección General de la Marina Mercante solicitó la opinión de la asociación española de derecho marítimo, sobre el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989¹³.

Más adelante, la Dirección General de la Marina Mercante solicitó los comentarios de la Asociación Española de Derecho Marítimo sobre el proyecto de Real Decreto preparado en cumplimiento de lo previsto en la Directiva 2002/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, en concreto sobre los artículos 20 a 25 de dicho proyecto referidos a lugares de refugio¹⁴.

2. Estudiar y promover la actualización y divulgación del Derecho Marítimo en general, y en particular, la reforma del Derecho Marítimo en el Estado español.

responsabilidad y del seguro obligatorio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

¹¹ Se creó un grupo de trabajo para estudiar la necesidad de modificar estos convenios donde se analizaría el régimen internacional de indemnización sobre la base de los documentos presentados por la delegación de Italia, de la República de Corea, de Francia y de Irlanda, y remitidos a la Asociación Española de Derecho Marítimo por Luis Miguel Guérez Roig, Subdirector General de Ordenación y Normativa Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, el 30 de marzo de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

¹² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 22 de marzo de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En esta reunión, se acordó que la Asociación Española de Derecho Marítimo acudiría a todas las peticiones de consulta científica que procediesen de la Dirección General de la Marina Mercante y, asimismo, se decidió repartir el trabajo, encargando a Félix Ruiz-Gálvez, dada su especialización en el tema, que contestase el cuestionario sobre "El Protocolo al Convenio de Atenas", ocupándose, el entonces Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, José María Alcántara, de cumplimentar los cuestionarios del resto de materias.

¹³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

La Asociación Española de Derecho Marítimo siempre ha tratado de estar al corriente de las diferentes iniciativas parlamentarias sobre la actualización de la legislación marítima española. En este sentido, Ricardo Gatzagaetxebarría Bastida, Senador del Partido Nacionalista Vasco, remitiría el 12 de diciembre de 2000 al Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, José María Alcántara, una serie de documentos relacionados con unas iniciativas parlamentarias realizadas por él mismo en torno a dicha actualización¹⁵. Entre ellos, se encontraba el texto de interpelación parlamentaria sobre la política por desarrollar por parte del Gobierno en relación con la actualización, modernización y codificación del Derecho Marítimo Español a la realidad y necesidades actuales de la navegación marítima.

La base es que la principal legislación de Derecho Marítimo se contiene en el Código de Comercio de 1885 y han sido pocas las modificaciones posteriores y, en consecuencia, se hacía necesaria una actualización. Además, la navegación marítima, debido a su carácter internacional, se regula por reglas y usos uniformes que «en muchos casos encuentran difícil acomodo en las normas de nuestro Derecho interno, con la consiguiente inseguridad en la aplicación del ordenamiento jurídico marítimo». Por otra parte, los convenios internacionales sobre la materia suscritos por España (tanto en el ámbito del Derecho público como del privado) se han ido incorporando al Derecho interno de forma asistemática y sin claridad sobre su ámbito de aplicación, lo que dificulta su interpretación. Como elemento positivo, se aludía a que ya existía un amplio consenso sobre la contratación de los seguros marítimos y la utilización de buques y sobre la responsabilidad de los navieros y el régimen aplicable en los accidentes de la navegación marítima¹⁶. Asimismo, el Senador remitía a la Asociación Española de Derecho Marítimo el texto del debate de la Interpelación con el Ministro de Justicia de 15 de noviembre de 2000, donde manifestaba que el propio Tribunal Supremo, en diferentes sentencias en las que incurría en contradicciones, había instado al legislador a actualizar el Derecho Marítimo. Seguidamente, se referían los trabajos de la Comisión General de Codificación, en su sección II de Derecho Mercantil hasta que la Ministra Margarita Mariscal de Gante, por Orden Ministerial de 18 de mayo de 1999, creó la Sección Especial para la Reforma del Derecho de la Navegación, en el seno de la Comisión General de Codificación,

¹⁵ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación.

¹⁶ BOCG, Senado, Serie I, núm. 91, de 13 de noviembre de 2000, pp. 13-14.

aunque sin plazo para la realización de los trabajos (infringiendo así el artículo 22 de los Estatutos de dicha Comisión General de Codificación). Se aludía, de esta forma, al borrador del Proyecto de Ley sobre el contrato de seguro marítimo, en avanzado estado en aquel momento; al borrador del Anteproyecto de Ley de contratos de utilización de buques; a los dos borradores del Anteproyecto de Ley de delimitación de la responsabilidad de las reclamaciones y sobre accidentes de navegación marítima; al Anteproyecto de borrador de legislación procesal marítima y a la cuestión relativa a la modificación del Libro III del Código de Comercio de cara a su adaptación a las actuales estructuras empresariales, sobre todo por lo que se refería a la figura del naviero. Se proponían dos técnicas para acometer la actualización, a través de leyes especiales o por medio de la realización de un Código o Ley general de la navegación que era la vía que se estimaba más adecuada: «una ley de navegación marítima de nueva planta que integrara el Derecho privado y la legislación pública básica de la navegación», en definitiva «una integración del ordenamiento jurídico público marítimo con el ordenamiento jurídico privado marítimo»¹⁷. En su respuesta, el entonces Ministro de Justicia, Acebes Paniagua, consideraba que la regulación de los aspectos jurídicos públicos de la navegación, contenida en normas administrativas (entre ellas la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 1992), se encontraba adaptada a las necesidades actuales de la sociedad y además estaba en constante evolución.

Por el contrario, sí que compartía la idea de que las normas del Libro III del Código de Comercio no se habían adecuado a las exigencias planteadas por la evolución de la sociedad y de las comunicaciones en el tráfico jurídico moderno, por lo que era partidario de actualizar esta legislación, sin olvidar la importancia que tiene en este sector el uso, aunque veía difícil poner fecha límite a las tareas de la referida Sección Especial por la complejidad

¹⁷ Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 15 de noviembre de 2000, núm. 21, pp. 954-955. La iniciativa del Senador Gatzagaetxebarría, sería apoyada en el turno de portavoces por el Senador Arroyo Hodgson del Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria; por el Senador Ganyet Solé del Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés; por el Senador Capdevila i Bas del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió; por el Senador González Príncipe del Grupo Parlamentario Socialista, quien insistiría en los problemas de la contaminación y por la Senadora España Moya del Grupo Parlamentario Popular (ver sus intervenciones en el Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 15 de noviembre de 2000, núm. 21, pp. 959-961).

de los trabajos, pese a que afirmaba que se encontraban ya muy avanzados¹⁸.

El principio que debía inspirar la reforma era el de flexibilidad, partiendo de la libertad de contratación e imponiendo normas de Derecho necesarias solo cuando lo demandase la seguridad del tráfico¹⁹. El tema de la seguridad de los buques y de los registros era considerablemente tenido en cuenta²⁰.

La Asociación Española de Derecho Marítimo también recibiría de Gatzagaetxebarría el texto de la moción concreta presentada (y

¹⁸ El Ministro precisaba que para realizar los trabajos de reforma se estaba estudiando toda la normativa existente, así como los proyectos ya elaborados y los convenios internacionales en los que España era parte aunque no estuviesen en vigor como sucedía con las Reglas de Hamburgo. Además, se intentaba conjugar la tradición española reflejada en las Ordenanzas de Bilbao y en los Códigos de Comercio con la práctica marítima actual (Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 15 de noviembre de 2000, núm. 21, p. 957).

¹⁹ Seguidamente el Ministro resumiría de forma escueta el estado de los trabajos señalando, con carácter previo, que el ámbito objetivo de la reforma era el Derecho de la navegación que va más allá del comercio marítimo, pero sin pretender abarcar todo el Derecho dedicado a la regulación del mar: «Se propone definir el régimen jurídico del buque, distinguiendo entre buques propiamente dichos, embarcaciones menores y artefactos navales. Se dispone que se regule por primera vez con rango de ley aspectos como la nacionalidad y abanderamiento del buque, la adquisición y baja del pabellón español, los efectos de la nacionalidad, el régimen del pasavante y de la patente de navegación o la prohibición de la doble nacionalidad».

²⁰ Además, se trabajaba en la seguridad del buque, siendo ésta «objeto de regulación desde la perspectiva tanto del Estado, del pabellón, como del Estado rector del puerto, a cuyo efecto se establecen los principios rectores de las inspecciones e inmovilizaciones de los buques». En tercer lugar, «la ordenación de los registros persigue los objetivos de mantener un registro de carácter jurídico a través del Registro Mercantil y un registro de carácter administrativo existente en las capitanías marítimas, regular sus funciones e imponer su coordinación». En relación con los contratos de utilización de buque, el objetivo sería «una regulación completa y moderna de los contratos que se emplean en la actividad naviera, singularmente los de arrendamiento, las diferentes modalidades de fletamento, pasaje marítimo y remolque». Por otro lado, se habían estudiado los principales casos de accidentes marítimos, sus consecuencias patrimoniales y su alcance, sobre todo, en lo referente a la indemnización de daños y perjuicios. Respecto del salvamento marítimo, se incorporarían los principios orientadores del Convenio Internacional de 1989. Finalmente, el contrato de seguro marítimo, que quedaba excluido de la legislación general de seguros, se regularía bajo el principio general de libertad de las partes, salvo cuando se estableciese con un carácter obligatorio (Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 15 de noviembre de 2000, núm. 21, pp. 957-958). Sobre los últimos trabajos en torno al estatuto jurídico del naviero y su régimen de responsabilidad, las formas colectivas de explotación del buque o los contratos de utilización del buque, cfr. p. 962.

más tarde aprobada) por su Grupo Parlamentario que proponía que el Senado instase al Gobierno a que presentase a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de actualización de legislación marítima española, en el que se señalaban como prioritarios los siguientes ámbitos: los contratos de construcción de buques, el seguro marítimo, la responsabilidad derivada de accidentes del navegación marítima, la regulación de las estructuras empresariales marítimas, las sociedades de administración de buques, los Consorcios marítimos, los consignatarios transitorios, los corredores marítimos y la regulación de la estructura laboral y social del empleo marítimo en los buques²¹. La moción se presentó en el Pleno del Senado de 28 de noviembre de 2000 e insistía en los principios sustanciales que deberían orientar la reforma con base en las conclusiones alcanzadas en el Congreso Internacional de Derecho Marítimo organizado por la Asociación Española de Derecho Marítimo y celebrado en Madrid en octubre de 1999, al que luego haremos referencia.

Estos principios serían básicamente tres: «primero, la realidad a regular debería ser la navegación marítima en general, no sólo la navegación para el ejercicio del comercio marítimo; segundo, las normas de origen interno deberían acomodarse a las normas uniformes internacionales a fin de evitar en la medida de lo posible duplicidad de regulaciones en función de la presencia o no de elemento extranjero en esa relación jurídica; y, tercero, la nueva regulación debería contemplar, en todo caso, la realidad de la navegación actual, siendo especialmente sensible respecto a soluciones consagradas en las legislaciones estatales más modernas de los países marítimos más importantes». En cuanto a la manera de abordar la reforma, de nuevo se mostraba partidario de «aprobar una Ley General de la Navegación Marítima, ordenadora de las relaciones públicas y privadas marítimas, lo cual supondría la derogación y sustitución del Libro III del Código de Comercio y de las disposiciones sobre marina civil, contenidas principalmente en la Ley de Puertos y Marina Mercante y en algunas otras normas legales administrativas». De este modo, se conseguiría «integrar en un único texto legal del ordenamiento jurídico toda la actividad pública y privada del ordenamiento marítimo» y, al mismo tiempo, «dotarla de autonomía legislativa, de un corpus jurídico propio, autónomo y distinto de lo que es propiamente la ordenación mercantil». Además, éste ha sido el

²¹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación.

modelo seguido por Italia, Argentina, Suecia, Finlandia, Noruega y Dinamarca²².

Esta moción recibió una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, que sería aceptada por Gatzagaetxebarría y por los restantes Grupos Parlamentarios, en el sentido de no establecer fecha concreta para la reforma dada la complejidad de los trabajos y con el fin de alcanzar un proyecto de ley serio y de calidad²³. Finalmente, la moción consecuencia de la interpelación presentada por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos obtendría 226 votos a favor, uno en contra y una abstención²⁴.

Con el fin de incrementar el protagonismo de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los ámbitos nacional e internacional, el Presidente de la misma, José María Alcántara, plantearía una serie de iniciativas. Entre ellas nos encontramos con una directamente relacionada con la principal línea de actuación de la Asociación, es decir, la armonización y unificación del Derecho Marítimo y, a la vez, su actualización. Así, ante la falta de uniformidad en el Derecho del transporte marítimo y multimodal, y ante la próxima aprobación de la COGSA americana, propuso que la Asociación Española de Derecho Marítimo liderase una jornada de reflexión comunitaria a la que se convocaría a las 15 asociaciones de ámbito europeo con el fin de discutir dicha crisis de uniformidad. Se celebrarían en Alcalá de Henares en colaboración con la Universidad.

El tema sería la situación de la legislación y la regulación del transporte marítimo y multimodal a nivel europeo y no individualmente cada país. Se partiría de las amenazas del Código nórdico, de la COGSA americana y de la regulación china, y se intentaría sacar conclusiones al respecto.

Entendía Alcántara que celebrarlo antes del Coloquio organizado por el Comité Marítimo Internacional, que iba a tener lugar en Toledo en septiembre de 2000 (como así de hecho ocurrió), podía representar una oportunidad política, dado que España había tomado la iniciativa en Europa y tendría un mayor peso y

²² Ver la defensa de la moción por Gatzagaetzabarría en Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, pp. 1.068-1.069.

²³ Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, pp. 1.069-1.070.

²⁴ Diario de Sesiones del Pleno del Senado, 28 de noviembre de 2000, núm. 23, p. 1.073.

protagonismo²⁵. Sin embargo, en la reunión de la Junta Directiva de 27 de junio de 2000 se expondría el informe del Presidente Alcántara sobre aspectos organizativos del Coloquio de Toledo y se decidió posponer el de Alcalá de Henares²⁶.

El CMI había solicitado colaboración ante el proyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal que estaba elaborando en conjunción con UNCITRAL, quien convocaría al plenario a fin de celebrar una Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas (aunque era posible que en su lugar se llegase a una ley modelo o bien a reglas de aplicación voluntaria)²⁷.

²⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de marzo de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En la reunión de la Junta Directiva de 11 de abril de 2000 se aprobó esta iniciativa por unanimidad [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 11 de abril de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

²⁶ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 27 de junio de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Ya el 12 de junio de 2000, Alcántara dirigió una carta al Secretario General de la Universidad de Alcalá de Henares, Enrique Bustos, solicitando el aplazamiento del Coloquio, previsto para los días 23 y 24 de junio, alegando que «de trece Asociaciones Europeas de Derecho Marítimo sólo hemos recibido confirmación de asistencia de la del Reino Unido por razones de incompatibilidad de fechas y otras ocupaciones de los directivos de dichas Asociaciones. Tampoco hasta este momento hemos logrado un número de inscripciones que al menos representara el 50% de la capacidad de ocupación de la sala, por ello, nos parece claro que las fechas no son adecuadas y que se hace preciso reconsiderar la celebración del seminario, cuyo interés sí es ratificado por todos en otras circunstancias más convenientes» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En dicha misiva y en otra de 13 de diciembre, el Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo manifestaba su intención de celebrar el seminario en septiembre de 2001, antes del inicio del curso universitario. Confirmaría la fecha (24 y 25 de septiembre) en carta de 17 de julio de 2001 adjuntando el programa (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). El mismo 12 de junio de 2000 se enviaría carta a todos los inscritos en el Congreso comunicando el aplazamiento y la devolución del cheque de inscripción alegando «la imposibilidad de asistencia para la mayoría de las Asociaciones Europeas, dadas las fechas y también el “efecto Toledo”; bajo nivel de inscripciones, por un total de 26 hasta el momento (para una sala de 70); y sobre todo la necesidad de quedar bien ante la Universidad cuidando el prestigio de nuestra Asociación» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

²⁷ En aquel momento coexistían diversos convenios internacionales que abordaban de algún modo el transporte multimodal: CMR, COTIF, Varsovia, Montréal 99, etc. La problemática se encontraba en la fase marítima. Por su

Era un proyecto de gran significación política con el que se pretendía superar la situación existente de falta de uniformidad. Por este motivo, en respuesta a la petición de colaboración del CMI, en la Junta Directiva celebrada en octubre del año 2000, la Asociación Española de Derecho Marítimo acordó constituir una Comisión de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Multimodal e invitar a todos socios interesados a participar en ella²⁸. El primer objetivo de esta Comisión era elaborar un documento de comentarios y sugerencias basado en el borrador existente sobre dicho proyecto de Convenio y aportar calidad y contenidos de Derecho Civil en el sentido de contrarrestar los fundamentos anglosajones del Convenio. Al mismo tiempo, la Asociación debía interesar al Gobierno español sobre el transporte multimodal e instar a una toma de postura que agilizase el proyecto. La Comisión estaba presidida por el propio Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, José María Alcántara. Las reuniones se celebrarían en la sede de la Asociación Española de Derecho Marítimo, no siendo posible colaborar desde la distancia. El fin sería determinar la postura jurídica española sobre este tema de cara al referido seminario que tendría lugar en septiembre en Alcalá de Henares²⁹.

El 7 de febrero de 2001, a las 17.30 horas, se convocó, en la sede de la Asociación Española de Derecho Marítimo, una reunión constitutiva y preparatoria del Comité de Transporte Multimodal. Asistieron Fernando Aceitón, José María Alcántara, Francisco Arzoz, Luis Berenguer, Josep Bertrán, David Bürger, Francisco Goñi, Francisco Carlos López-Rueda, Ulises Morales, María Eugenia Parra, Guillermo Pérez-Holanda, Ricardo de Olagüe, Jaime Rodrigo de Larrucea y José Antonio Infiesta en representación del

parte, el CMI había elaborado documentos previos, sobre los que la Asociación Española de Derecho Marítimo debía pronunciarse y preparar el camino en el ámbito español, en los que instaba a que se aprobase el Convenio del 99 que solucionaría los problemas de la competencia sobre el fondo. Ni el Ministerio de Fomento ni el de Justicia estaban trabajando aún en el tema. A pesar de ello, la Comisión General de Codificación había previsto presentar en mayo un primer borrador sobre la futura Ley General de Navegación (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

²⁸ Circular de 13 de noviembre y de diciembre de 2000 dirigida por el Presidente José María Alcántara a los asociados (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta circulares). También Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 23 de octubre de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

²⁹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero del 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

bufete Ruiz-Gálvez (excusaron su asistencia Inmaculada Gomà, Pedro Maura y Ricardo Vigil).

En esta reunión, José María Alcántara expuso la postura del CMI y las gestiones y trabajos que se habían llevado a cabo hasta el momento en relación con el referido proyecto de Convenio sobre Transporte Multimodal y se entregaron a los asistentes los dos primeros documentos elaborados por el CMI (“*Door to Door Transport*” y “*Draft Outline Instrument*”) para que sirvieran como base de trabajo de este Comité.

Se planteó la necesidad de nombrar un Secretario-Relator que se encargaría de llevar adelante la marcha del Comité, coordinarlo, asistir a todas las reuniones, conducir los trabajos de una reunión a otra y tomar nota del trabajo científico. El cargo recayó en Francisco Arzoz y Luis Berenguer. En cuanto a la metodología de trabajo estaba previsto que se convocasen tres reuniones antes del verano y, finalmente, una preparatoria del Coloquio de Alcalá de Henares³⁰.

La siguiente reunión tuvo lugar el 28 de febrero³¹. En ella se informó de lo acordado en Singapur, se fijó la lista de áreas por tratar y se intentó estudiar la documentación entregada, aportando ideas y comentarios que se elevarían al CMI. El objetivo era preparar una “guía de trabajo” con el fin de lograr la uniformidad del Derecho del transporte, no solo marítimo, sino global. Primero, se tratarían áreas pacíficas y, después, cuando hubiese consenso sobre éstas se hablaría de responsabilidad, jurisdicción y competencia³².

En cuanto al *modus operandi* de este Comité, el enfoque radicaba en trabajar sobre la base de lo que ya se había hecho. Así, se enviarían al CMI comentarios más reservas. No se iba a favorecer a ningún sector, sino que todos estarían representados en la Asociación Española de Derecho Marítimo. La principal preocupación era la calidad del trabajo, la futura regulación y, sobre todo, romper con el predominio anglosajón (al tenerse en cuenta que el texto que serviría como base de trabajo estaba redactado por ingleses), buscando la cercanía y aproximación al Derecho Civil.

³⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

³¹ A esta reunión asistieron José María Alcántara, Luis Berenguer, David Bürger, Carlos López-Rueda, Pedro Maura, Ulises Morales, María Eugenia Parra, Ricardo de Olagüe y Juan García (Bufete Ruiz-Gálvez) y excusaron su asistencia Fernando Aceitón, Francisco Arzoz, Josep Bertrán, Inmaculada Gomà, Francisco Goñi, Guillermo Pérez-Holanda, Javier Portales, Jaime Rodrigo y Ricardo Vigil.

³² Nota informativa de la reunión de Comité de Transporte Multimodal de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 7 de febrero de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

En cualquier caso, no había duda de que era necesaria una regulación internacional uniforme, pero que dejase a la autonomía de la voluntad aspectos igualmente importantes. Los grandes cargadores sí podían plantearse que la única forma de continuar con sus documentos era pactar una “*unlimited liability*” acudiendo a un seguro comunitario.

Sin embargo, los pequeños no entraban en el transporte multimodal. En el fondo del asunto subyacía la depuración de mercado, que hacía necesaria y urgente dicha regulación internacional³³.

Con carácter previo a la reunión del Comité, prevista para el 25 de abril, se remitiría a los interesados la documentación sobre “*Issues of Transport Law*”³⁴. La siguiente reunión del Comité tendría lugar el 10 de mayo. En esta sesión se analizaron los capítulos 1 (*Definitions*), 2 (*Scope of Application*) y 3 (*Period of Responsibility*) del documento “*Draft Outline Instrument*”³⁵. Respecto a las definiciones, se propuso la revisión de los siguientes términos: *Contract of carriage*³⁶, *Carrier*³⁷, *Transport document*, *Goods*³⁸, *Container*³⁹ e *In writing*⁴⁰.

³³ Documento “Modus operandi del Comité de Transporte Multimodal de la Asociación Española de Derecho Marítimo” (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³⁴ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

³⁵ El objetivo era poner en común las reflexiones y puntos de vista de los miembros del Comité y examinar conjuntamente los mencionados capítulos. Además, se indicaban las fechas de las próximas convocatorias (inicialmente previstas para los días 13 de junio, 27 de junio y 25 de julio). Debido a la importancia del asunto, y «en aras de un óptimo funcionamiento del Comité, se acordó que, a partir de la próxima reunión, la no asistencia a tres reuniones implicaría la no permanencia en el mismo» [Copia del fax fechado el 4 de mayo de 2001 y remitido por la Asociación Española de Derecho Marítimo a los miembros del Comité para convocar la reunión que se celebraría el 10 de mayo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. Lo mismo comunicaría María Eugenia Parra, Vicesecretaria de la Asociación Española de Derecho Marítimo, a Begoña Álvarez Civantos, Letrada del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso Administrativo), quien finalmente asistiría, en una carta fechada el 4 de mayo, donde le remitía la documentación que se entregó en la primera reunión del Comité y que serviría de documento base de trabajo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³⁶ Se pospuso su discusión para la próxima reunión ante la complejidad de la definición (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³⁷ La definición existente se estimó acertada porque otorgaba mayor protección que las Reglas de Haya-Visby. David Bürger consideró interesante recoger la posibilidad de incluir al armador registral del buque y la empresa que

En cuanto al capítulo 2.º (*Scope of Application*) se precisaba que había ocasiones en las que no coincidía el lugar de entrega documental con el real, por lo que se estimaba acertado incluir un apartado, por el cual, si la mercancía se entregaba en lugar distinto del previsto, el receptor tendría la opción de aplicar el convenio. Además, se objetaba que no se decía expresamente si había posibilidad de contratar fuera de estas reglas, es decir, si iba a ser derecho necesario⁴¹.

Finalmente, por lo que se refería al capítulo 3.º (*Period of Responsibility*), se creyó necesario añadir a la definición el siguiente párrafo: «o los que contractualmente se haya comprometido cualquiera de ella más amplia». David Bürger consideró importante extender este periodo de responsabilidad no solo hasta la puesta a disposición sino hasta la entrega efectiva de la mercancía.

Parecía lógico que el embarcador y el receptor realizaran las operaciones de carga, descarga, etc. Consecuentemente, en este caso la responsabilidad iba a ser del embarcador y receptor, no del buque. Se constató la necesidad de aclarar de quién sería la carga de la prueba. La definición era acertada, pero muy anglosajona, al tratarse de una descripción amplia de la obligación de debida diligencia⁴².

Le seguiría una reunión del Comité de 13 de junio donde estaba previsto tratar los siguientes capítulos del *Draft Outline Instrument*: 4 (*Obligations of the Carrier*), 5 (*Liability of the Carrier*), 6 (*Obligations of the Shipper*) junto con el capítulo 3 (*Period of Responsibility*) que no fue analizado en su totalidad en la reunión anterior⁴³. En la cita

demostrase tener intereses en la nave, ya que pensaba que era una buena base para que saliese a la luz el verdadero responsable (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

³⁸ A pesar de que en un principio extrañaba la no inclusión de los animales vivos, se explicaba porque comercialmente significaba una minucia que obligaría a modificar bastante la regulación general. Parecía acertado incluir en la definición el *packing* y cualquier equipamiento y container.

³⁹ La definición se consideraba válida para todo tipo de transporte, aunque se estimaba necesario definir paquete y unidad de carga, a efectos de la aplicación de la limitación de responsabilidad (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴⁰ Se trataba de una definición amplia, a pesar de ello, se echaba en falta la inclusión en la misma del papel impreso, la carta (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴¹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁴² Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁴³ Copia del fax fechado el 8 de junio de 2001 y remitido por la Asociación Española de Derecho Marítimo a los miembros del Comité, en el que se convocaba la reunión que se celebraría el 13 de junio (Archivo de la Asociación

del 26 de junio se examinaron los restantes capítulos del “*Draft Outline Instrument*”: 7 (*Transport Document*), 8 (*Freight*), 9 (*Delivery to the Consignee*) junto con el capítulo 6 (*Obligations of the Shipper*) que, por motivos de tiempo, no pudo ser analizado en la última reunión. Dichos capítulos correspondían a los números 8, 9, 10 y 7 de la versión revisada del “*Draft Outline Instrument*”, que fue entregada en la última reunión y se facilitaría a todos los miembros del Comité que estuviesen interesados en el mismo⁴⁴.

La reunión del 25 de julio sería la última antes del Coloquio de Alcalá de Henares y en ella se estudiaría desde el capítulo 8 (*Transport Document*) hasta el final del “*Draft Outline Instrument*”, en su versión revisada que había sido remitida por correo a todos los miembros del Comité que no pudieron asistir a la reunión anterior⁴⁵.

En definitiva, el propósito del Coloquio de Alcalá de Henares era crear un foro de estudio y reflexión sobre la materia y analizar el proyecto de convenio elaborado por el Comité Marítimo Internacional/UNCITRAL (conocido como *Issues of Transport Law*), a fin de trasladar los criterios y conclusiones alcanzadas a estas Instituciones y a la Administración española y, de esta forma contribuir, desde nuestro país, a la futura regulación del transporte multimodal, aportando la perspectiva científica española que buscaba la aproximación entre el Derecho Civil y el *Common Law* para superar la hasta hoy referida predominancia anglosajona. Con este evento se trataba de impulsar el proceso de reforma de nuestras leyes marítimas, dando así cumplimiento a los objetivos fundacionales la Asociación y, en particular, la unificación del Derecho Marítimo internacional⁴⁶.

Se programaría para los días 24 y 25 de septiembre de 2001 y el tema sería la Regulación de los Transportes Marítimo y Multimodal

Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Se preveían las siguientes reuniones para 26 de junio (inicialmente fijada para el día 27) y 27 de julio.

⁴⁴ Copia del fax fechado el 22 de junio de 2001 y remitido por la Asociación Española de Derecho Marítimo a los miembros del Comité, en el que se convocaba la reunión que se celebraría el 26 de junio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴⁵ Copia del fax fechado el 18 de julio de 2001 y remitido por la Asociación Española de Derecho Marítimo a los miembros del Comité, en el que se convocaba la reunión que se celebraría el 25 de julio (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴⁶ Texto de las cartas enviadas el 30 de mayo de 2001, en las que se comunicaba la celebración del Coloquio de Alcalá de Henares a las diferentes asociaciones interesadas en el mismo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

en el ámbito de los países de Derecho Civil⁴⁷. Se estructuró en cuatro sesiones en régimen de debate libre, sin ponencias: Transporte Marítimo, Transporte Multimodal, Uniformidad del Derecho de los Transportes, Conclusiones y Clausura. La presentación de los temas se encomendó a los moderadores, José María Alcántara y los profesores Rafael Illescas⁴⁸ y José Luis

⁴⁷ Texto de las cartas enviadas el 30 de mayo de 2001, en las que se comunicaba la celebración del Coloquio de Alcalá de Henares (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). El 10 de mayo de 2001 se envió la información a las Asociaciones Europeas: Association Belge du Droit Maritime, Dansk Soretsforening, Finnish Maritime Law Association, Association Française du Droit Maritime, German Maritime Law Association, Greek Maritime Law Association, Icelandic Maritime Law Association, Irish Maritime Law Association, Italian Association of Maritime Law, Netherlands Maritime and Transport Law Association, Norwegian Maritime Law Association, Swedish Maritime Law Association, British Maritime Law Association (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Con fecha 16 de mayo de 2001 se había remitido la información relativa al Coloquio a Loyola de Palacio, entonces Vicepresidenta de la Comisión Europea y Comisaria Europea de Transportes; al Presidente del Consejo General del Poder Judicial; al Director de la Comisión Europea en España; al Presidente del Consejo General de la Abogacía, Eugeni Gay; al Director General de Relaciones Culturales y Científicas del Ministerio de Asuntos Exteriores; a José Luis López-Sors, Director General de la Marina Mercante; y, con fecha 11 de junio, al Presidente del Ente Público Puertos del Estado; a Ángel Acebes Paniagua, Ministro de Justicia; a Francisco Álvarez Cascos, Ministro de Fomento; a Francisco Bueno Arús, Secretario General Técnico del Ministro de Justicia; a Justino Duque de la Comisión General de Codificación; a Ramón Sáez Valcárcel, Magistrado del Consejo General del Poder Judicial; a Carlos Ibarz del Olmo, Jefe de Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes; y a Luis Martí Mingarro, Decano del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴⁸ En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 25 de abril de 2002 se acordó presentar la candidatura de Rafael Illescas para ser miembro titular del CMI. Esta categoría es de carácter honorífico. España tenía cubierta todas sus plazas, pero, en aquel momento, se había producido una vacante. Para cubrirla se propuso al Profesor Illescas, por entenderse que reunía méritos profesionales y académicos más que suficientes para ocupar dicho puesto, aparte de haber sido Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y representante de España en UNCITRAL [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 25 de abril de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. Dicha propuesta se presentó en la Asamblea Anual del CMI que se celebraría en Londres en mayo de 2002, según lo previsto en el artículo 3 de la Constitución del CMI, en la que José María Alcántara y Francisco Goñi serían los encargados de representar a la Asociación Española de Derecho Marítimo. Mediante fax de 22 de mayo de

Gabaldón, ambos de la Universidad Carlos III de Madrid, a los que se unirían representantes europeos. En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 12 de julio de 2001, el Presidente informó que la organización del seminario estaba bastante ultimada y que había recibido el documento *“Implementation of Multimodal Transport”* de la UNTACD que creía conveniente adjuntar a la documentación que se entregaría a los asistentes al Coloquio⁴⁹.

2002, la Asociación Española de Derecho Marítimo comunicó a Illescas que «en la Asamblea Anual del CMI celebrada el pasado día 12 de mayo se acordó tu admisión como miembro titular del CMI» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Ya en la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 11 de abril de 2000, el Presidente informó de que el CMI había convocado a la Asociación para la Asamblea anual que se celebraría el 12 de mayo en Londres y que había solicitado que la Asociación Española de Derecho Marítimo sugiriese candidatos para el Comité Ejecutivo del CMI. Además de los nombres propuestos por el Comité Nominador, se había recomendado por Australia a Herrington y por Europa a Timanegis. Alcántara consideraba que con esta nominación no era «oportuno ni costumbre» que se planteasen otros candidatos, al estimar conveniente que se esperase para proponer otros miembros a la próxima ocasión, es decir, la Conferencia de Singapur en el 2001. Por otra parte, de acuerdo con el artículo 3.B de la Constitución del CMI, se podían admitir nuevos miembros titulares y, por parte de España había dos vacantes, motivadas por el fallecimiento de Fernando Ruiz-Gálvez y López de Obregón, y por la baja voluntaria del CMI y de la Asociación Española de Derecho Marítimo de Álvaro Delgado. Se propusieron las candidaturas de Manuel González Rodríguez y de Javier Galiano Salgado, que fueron planteadas en la Asamblea del año anterior (25 de marzo de 1999). Javier Galiano había ratificado mediante fax su interés en ser miembro titular del CMI y se iba a solicitar la ratificación de Manuel González y, en caso afirmativo, la Asociación propondría dichas candidaturas [Acta de la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 11 de abril de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. De este modo, mediante fax remitido a González Rodríguez el 12 de abril de 2000, María Eugenia Parra Egea, Vicesecretaria de la Asociación Española de Derecho Marítimo, le solicitaba que ratificase su candidatura y enviase su “Currículum Vitae”. Por fax y correo fechado el 31 de mayo de 2000 se comunicaba a los candidatos que habían sido admitidos como miembros titulares (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁴⁹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 12 de julio de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

3. Fomentar el recurso a la solución arbitral de los asuntos y controversias marítimas.

La Asociación Española de Derecho Marítimo siempre ha intentado promover el arbitraje marítimo nacional e internacional. Al mismo tiempo, ha asesorado a todo interesado sobre la organización de dichos arbitrajes, pudiendo, a petición de parte, designar árbitros y dictar laudos conforme a lo dispuesto sobre esta materia. Por este motivo, una de las iniciativas presentadas por el Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo en la reunión de la Junta Directiva de 21 de marzo de 2000 fue la preparación de una cláusula y Reglamento de Arbitraje institucional y hacer partícipe a la Asociación Española de Derecho Marítimo en el debate público sobre reforma de la Ley de Arbitraje de 1988, con el objetivo de desarrollar la cultura del arbitraje marítimo y fomentarlo en los medios marítimos y de transporte españoles. Soledad García-Mauriño, entonces Secretaria General de la Asociación Española de Derecho Marítimo, propondría llegar a un acuerdo con la Cámara de Comercio a fin de impulsar esta iniciativa. Además, se acordó crear un Comité de trabajo interno que elaborase una propuesta sobre el tema⁵⁰. Posteriormente, se decidió constituir un Centro de Arbitraje Marítimo, en el seno de la asociación española de derecho marítimo, para lo que se presentó, a tal efecto, el referido Reglamento de Arbitraje que debía ser aprobado por la Asamblea General. Se encargó a Pedro Suárez y Manuel Ferrándiz para preparar la constitución de dicho centro⁵¹. Luego se formó una comisión, que se ocuparía del tema, integrada, además de Pedro Suárez y Manuel Ferrándiz, por José Antonio Baura⁵².

⁵⁰ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de marzo de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵¹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Alcántara informó, más tarde, de la necesidad de convocar Asamblea General a fin de someter a la misma la constitución y el Reglamento de Arbitraje de la Asociación Española de Derecho Marítimo [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 25 de abril de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

Por otra parte, la Asociación Española de Derecho Marítimo recibió una solicitud por parte del bufete Ortega de Santander para que designase a un árbitro para dirimir una controversia. Se decidió entregar la documentación a Pedro Suárez, para que despachase el asunto con la colaboración de Manuel Ferrándiz⁵³.

Cuando el proyecto de Reglamento de Arbitraje fue presentado en la Junta, José María Alcántara expuso que la única peculiaridad era si se permitía dar facultad a los árbitros para que realizaran tareas de mediación (antes de emitir el laudo, a fin de que sin emitirlo les ayudara a alcanzar el acuerdo). Esto supondría solo añadir un artículo más al proyecto. Asimismo, se acordó someter a la Asamblea General la constitución del Centro de Arbitraje, presentar el Proyecto de Reglamento de Arbitraje y solicitar la autorización a fin de que la Junta Directiva lo ultimase⁵⁴.

Antes de dejar su cargo, era intención del Presidente José María Alcántara⁵⁵ dedicarse al fomento y administración del arbitraje marítimo, de conformidad con la nueva Ley de Arbitrajes, aún no promulgada pero inminente, así como al impulso de la futura Ley de Navegación, que debía ser informada a la opinión pública⁵⁶.

⁵³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 18 de julio de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵⁵ Alcántara reafirmó su deseo de dejar el cargo antes de que se cumpliera su mandato, aunque consideraba que debía continuar hasta la fecha de celebración del Congreso sobre Derecho Portuario en Valencia, dado que se comprometió a ello en su programa electoral [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de marzo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. En una misiva dirigida a los asociados, en la que informaba de las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en el año 2003, fechada el 22 de diciembre de dicho año, Alcántara señalaba que aunque el «término estatutario» de su mandato finalizaba en el año 2006, era su propósito, dejar el cargo en la Asamblea General de junio de 2004 «con el fin de permitir una mayor rotación en la Presidencia y dotar de más agilidad al funcionamiento estructural de la Asociación». De este modo, anunciaba que se convocarían las elecciones correspondientes para tal fecha en el momento oportuno [Modelo de carta dirigida a los asociados de 22 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto) y Circular de 19 de enero de 2004 firmada por José María Alcántara (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta circulares)].

⁵⁶ Modelo de carta dirigida a los asociados de 22 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto) y

En octubre de 2004 estaba redactado el Reglamento de Arbitraje pero no está la cláusula arbitral que era lo más importante y «lo más difícil de vender». Para ello era fundamental que los primeros arbitrajes se hicieran bien, y se designaran unos árbitros. El objetivo era la confianza que debía crear la institución, al tratarse de un arbitraje institucional. Así, la Asociación Española de Derecho Marítimo llevaría toda la administración del arbitraje y nombraría a los árbitros. Sería un servicio más que prestaría la asociación⁵⁷.

4. Cooperar con las Administraciones de Fomento y Justicia y con otras instituciones para el mejor desarrollo de las regulaciones que afectan tanto al Derecho Marítimo como al Derecho Portuario.

Otra de las iniciativas que quería llevar a cabo la Asociación Española de Derecho Marítimo era la formación marítima de nuestros órganos judiciales en concierto con el Consejo General del Poder Judicial⁵⁸.

En una reunión con José María Alcántara, Ramón Sáez Valcárcel solicitó a la Asociación Española de Derecho Marítimo que le remitiera una memoria para celebrar unas jornadas para la formación continuada de jueces y magistrados. Por otro lado, el Presidente consideró conveniente enviar una carta formal a los Ministerios de Justicia y de Fomento en la que se hiciera una petición para la ratificación de los Convenios de Ginebra sobre

Circular de 19 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta circulares).

⁵⁷ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 7 de octubre de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁵⁸ Ya en la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de marzo de 2000 se proponía realizar seminarios con el CGPJ y con la Escuela de Formación de Jueces sobre los temas de Embargo preventivo de Buques y Responsabilidad del Agente Consignatario de Buques (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En junio de 2001, la tarea de formación continuada de jueces y magistrados estaba resultando complicada, aunque parecía factible, pero había que esperar a la renovación del CGPJ, en septiembre, para poder avanzar. Se planteaba la posibilidad de que antes de que terminase el mandato de la Junta Directiva (15 de enero de 2001), se hiciera al menos una mesa redonda con magistrados y jueces en colaboración con la Escuela Judicial [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de junio de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

Privilegios e Hipotecas de 1993 y el de Embargo Preventivo de buques de 1999, y se acordó la remisión de la misma⁵⁹.

José Ignacio de Ramón propuso una colaboración entre la Asociación Española de Derecho Marítimo y la Asociación de Ingenieros Navales, mediante la cual se crearía una categoría de socio adherido que facilitara la pertenencia a ambas asociaciones. Por otro lado, también solicitó la colaboración de la Asociación Española de Derecho Marítimo si no era posible de forma económica sí de manera simbólica en la publicación de textos sobre construcción naval, contratos de compraventa de buques, etc. El Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo manifestó que este tema habría que plantearlo ante la Asamblea General de socios y, antes, era necesario su estudio y, en su caso, localizar qué clase de acuerdo sería viable⁶⁰.

En un momento determinado, la Liga Naval consideraba a la Asociación Española de Derecho Marítimo suscriptora de algunas de sus iniciativas, hasta el punto de remitir una carta al Presidente del Gobierno, a la que se adjuntaba una serie de conclusiones sobre el caso “Prestige”, y otra en la que se solicitaba al Ministerio de Educación y Ciencia la creación de la Academia del Mar. Ante ello, la Asociación Española de Derecho Marítimo se planteó la posibilidad de dirigir un escrito a la Real Liga Naval en el cual mostrar educadamente su disconformidad con estas iniciativas. Sin embargo, se llegaría a la conclusión de que esta medida no iba a ser tenida en cuenta⁶¹.

La Asociación se dirigió al Ministerio de Asuntos Exteriores para ofrecer su colaboración con la recién creada Comisión interministerial de política marítima internacional (CIPMI), y obtuvo respuesta del Director General, Germán Bejarano, agradeciendo y tomando nota de este ofrecimiento⁶².

El Consejo General del Poder Judicial remitiría una carta a la Asociación Española de Derecho Marítimo, de fecha 12 de

⁵⁹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 12 de julio de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶⁰ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶¹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de mayo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de mayo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

noviembre de 2003, en la que acusaba recibo del ofrecimiento de la Asociación para asesorar en materia de Derecho Marítimo, de cara a la creación de los tribunales de lo mercantil. El CGPJ consideraba que era destacable e interesante en un futuro, ya que significaba una posibilidad de contacto con los jueces y posibilitaría el apoyo de la Asociación Española de Derecho Marítimo a esta iniciativa⁶³.

En la referida misiva que José María Alcántara dirigió a los asociados, en la que resumía las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en el año 2003 y anunciaba su retirada en junio de 2004, manifestaba que, entre otras cuestiones, iba a dedicar sus últimos meses en el cargo «a la colaboración experta, y formativa, con el Consejo General de Poder Judicial en materia de los nuevos Juzgados de lo Mercantil, que tienen atribuida competencia plena para los asuntos relativos al Derecho Marítimo»⁶⁴.

Por otra parte, el CGPJ convocó al Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo a una reunión el 22 de enero de 2004, donde fue informado de que dicho Consejo tenía un presupuesto de seis millones de euros destinados a la formación, pero que lo que le correspondía al Derecho Marítimo era prácticamente nulo. No obstante, estaban interesados en recibir formación en la materia, siempre que ésta fuese subvencionada por la Asociación Española de Derecho Marítimo.

Al resultar imposible el apoyo económico, la Asociación se ofreció a remitirles información de todos los Congresos que organizase. En cualquier caso, el balance de esta reunión se consideró positivo, ya que implicaba mantener contacto con los jueces y magistrados, y posibilitaba el apoyo de la Asociación Española de Derecho Marítimo en las necesidades de formación de los mismos⁶⁵.

La Asociación Española de Derecho Marítimo consideraba que debía estar presente en todos los másters de Derecho Marítimo que se organizaran y pusieran en marcha en España, aunque fuese homologando el título.

⁶³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 18 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶⁴ Modelo de carta dirigida a los asociados de 22 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto) y Circular de 19 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta circulares).

⁶⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Era en ese momento Presidente Ignacio Arroyo, quien estimaba que la Asociación tenía marca de calidad, un nombre y una tradición. Por otra parte, creía necesario recuperar la formación permanente y los seminarios con carácter continuo, así como hacer foros de debate (por ejemplo, el comentario de alguna sentencia). Se trataría de organizar cosas sencillas, de actualidad, que abriesen mercado, entre las que se incluiría la formación a medida de las empresas. La Asociación Española de Derecho Marítimo podría ser un centro de encuentro y colaboración con diversas instituciones, lo cual sería valorado positivamente por el asociado⁶⁶.

Directamente relacionado con sus objetivos, la Asociación Española de Derecho Marítimo ha desarrollado en los últimos años una intensa actividad de *organización de eventos internacionales y de participación en los mismos*.

En febrero de 2001 se celebraría en Singapur una Asamblea del CMI a la que acudiría José Luis Goñi en representación de la Asociación Española de Derecho Marítimo⁶⁷. Posteriormente, la Asociación remitiría carta al CMI, en la que manifestaba su interés en acoger la siguiente Conferencia, que se celebraría en el año 2004, en Sevilla. Ya en 1992, desde la Asociación Española de Derecho Marítimo se hizo llegar invitación al CMI para celebrar una conferencia en nuestro país⁶⁸.

Los días 12, 13 y 14 de noviembre de 2001, tuvo lugar una importante reunión internacional del CMI en Madrid, en concreto del *International Sub-Committee on Issues of Transport Law* a la cual asistieron, además de los delegados de este grupo de trabajo, miembros del Consejo Ejecutivo del CMI y representantes de otras Asociaciones de Derecho Marítimo así como de organizaciones internacionales vinculadas con el transporte (UNCITRAL, BIMCO,

⁶⁶ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 7 de octubre de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁶⁷ Se trataba de la 37 Conferencia del CMI que se celebró entre el 11 y el 17 de febrero de 2001 y, por primera vez en la historia, en el continente asiático. Aparte de los temas generales sobre transporte, seguro, avería, piratería o convenios internacionales, se plantearía un seminario relativo a los derechos de los pasajeros por mar y si eran equiparables a los de los pasajeros aéreos. Ver Guillermo Giménez de la Cuadra, "De Toledo a Singapur", en *La Toga*, marzo 2001, p. 43.

⁶⁸ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero del 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

FIATA, etc.) y de la Dirección General de la Marina Mercante⁶⁹, por lo que se avanzó significativamente en la elaboración del proyecto de convenio. Con la celebración de esta reunión, la Asociación Española de Derecho Marítimo quiso fomentar la participación de nuestro país en los foros internacionales, trasladar al CMI los criterios y conclusiones alcanzadas durante el Coloquio de Alcalá de Henares y contribuir a la futura regulación del transporte marítimo y multimodal, al tiempo que avanzar en la consecución de los propios objetivos de la Asociación⁷⁰.

Por otra parte, se empezó a gestar la constitución de la Fundación Iberoamericana de Derecho del Mar, que se apoyaría en cinco grandes ideas:

a) Creación en el seno del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), en la que la Asociación Española de Derecho Marítimo sería promotora y colaboraría con el IIDM, al igual que lo hizo en 1987 para el nacimiento de éste.

b) Objetivos: promoción y desarrollo de oportunidades de investigación, formación, divulgación y práctica en materia de Derecho del Mar y Derecho Marítimo, público y privado, y de desarrollo y cultura del arbitraje de los conflictos marítimos.

c) Tareas regulares: coordinación con universidades para programas de formación; confección de una biblioteca en Internet sobre obras y publicaciones; edición de una Revista/Boletín periódico; ayuda a jóvenes para prácticas en despachos y organización de cursos de formación; publicación y ordenación de

⁶⁹ En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 30 de octubre de 2001, el Presidente informó que el *International Sub-Committee on Issues of Transport Law* ya se había reunido en seis ocasiones desde su constitución, siempre en Londres o en Nueva York y que, como para su próxima reunión no tenían local disponible, había propuesto la sede de Madrid, consiguiendo así que por primera vez se reunieran en un país de Derecho Civil. Eduardo Albors manifestó su interés por acudir a dicha reunión. El Presidente indicó que solo podían asistir tres delegados de la Asociación Española de Derecho Marítimo y que se había invitado a la DGMM a que estuviese representada en la persona de José Hernández [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 30 de octubre de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

⁷⁰ Reseña de las actividades desarrolladas por Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Con fecha 26 de noviembre de 2001, José María Alcántara dirigió una misiva a Armando Gracia Santamaría, Secretario General del Instituto Social de la Marina, agradeciéndole el apoyo del Instituto a esta reunión, así como las gestiones del personal (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

los trabajos impartidos en los Seminarios y Congresos del IIDM; promoción de obtención de fondos para dotación de becas; convocatoria de premios de investigación, etc.

D) Sede en Sevilla con carácter permanente.

E) Dependencia jerárquica: del Presidente de turno del IIDM, previo conocimiento y consulta al Consejo Directivo del IIDM, que elaboraría y aprobaría su reglamento de actividades⁷¹.

Cuando el CMI empezó a estudiar el tema *Issues of Transport Law* sometió sus trabajos a la UNCITRAL, organismo que empezaría su labor preparatoria de un convenio. Por este motivo, José María Alcántara, en conversación con Rafael Illescas, le expresó la conveniencia de que la Asociación Española de Derecho Marítimo formara parte de la representación española de UNCITRAL. Al parecer la propuesta debía elevarse oficialmente al Ministerio de Asuntos Exteriores, para que incluyese a la Asociación Española de Derecho Marítimo como asesora en estas materias, y conseguir además una retribución⁷².

La iniciativa de promover la reforma de los Convenios CLC 92 y Fondo 92 se planteó en el último Comité de la OMI, quien recabó la ayuda del CMI, a fin de evitar que algunos Estados actuaran por su cuenta y así disuadir iniciativas nacionales. El Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo consideró que ésta tendría que apoyar al CMI en esta reforma e intervenir también en el proyecto de convenio sobre Puertos de Refugio⁷³.

En junio de 2003 se celebraría en Burdeos el Coloquio del CMI, en el cual, entre otros, se tratarían los siguientes temas: el CMI e Internet, Convenio internacional sobre Derecho del transporte, revisión de la institución de la avería gruesa, piratería, puertos de refugio, etc. Se acordó que a este Coloquio asistieran José María Alcántara, Ignacio Arroyo, Rodolfo González Lebrero, José Luis Goñi y Francisco Goñi⁷⁴.

⁷¹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de marzo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de mayo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 18 de diciembre de 2003, el Presidente informó de que se había celebrado una reunión del Comité Ejecutivo del CMI, del que cesó Cova Arria y se designó a J. Guzmán de Chile. Había cierta agitación y actividad en el CMI. Por una parte, su propia estructura se iba a modificar (se estaba renovando el Comité de Nominaciones y habría un nuevo Presidente, Jean Serge), y, por otro lado, se iba a reformar la Constitución del CMI y sus Estatutos, a raíz de la consideración de entidad belga por parte del gobierno de ese país.

En materia científica, se había creado un Comité de Trabajo dentro del CMI que se ocupaba de discutir una posible reforma de los Convenios CLC y Fondo. José María Alcántara manifestaría que había tenido conocimiento de que uno de los integrantes de este Comité era Santiago Zabaleta, quien no era socio de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Por este motivo, creía necesario remitir una carta al CMI para comunicar el desacuerdo de la Asociación en que formase parte de dicho grupo una persona que no era miembro de la misma, ya que supondría un agravio comparativo, pues la participación de los miembros de las 51 asociaciones que formaban parte del CMI era básica y, además, estaba regulada en los Estatutos del CMI. Se aprobó esta iniciativa⁷⁵.

De otro lado, se planteó un Proyecto de colaboración entre la Asociación Española de Derecho Marítimo y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo que contaba con una oficina permanente en Argentina⁷⁶.

En enero de 2004, el CMI estaba preparando la conferencia de Vancouver, donde se daría importancia, entre otros, al tema de los lugares de refugio, la modificación del Convenio de Atenas y el Instrumento Uncitral sobre Derecho del Transporte⁷⁷.

⁷⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 18 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷⁶ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 18 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷⁷ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Finalmente, existía la intención de organizar un máster de Derecho y Negocio marítimo en Cuba, junto con el Instituto Europeo de Estudios Marítimos⁷⁸.

Otra interesante propuesta de la Asociación Española de Derecho Marítimo sería la formación y constitución de una Sección de Abogados maritimistas jóvenes (*Young CMI*), en su seno⁷⁹. Un mes después el proyecto *Young CMI* seguía en marcha, pero todavía no se habían recibido instrucciones del CMI. Se pretendía que se tratase de abogados o personas relacionadas con el sector y que cumpliesen unos requisitos de edad. El objetivo era facilitar oportunidades a jóvenes que no podrían tener de otra manera acceso a bufetes cuyos asociados formaban parte del CMI; así como facilitar el acceso a bibliografía especializada por vía Internet y a becas y fondos del CMI⁸⁰. José María Alcántara consideraba necesario convocar una Asamblea General a fin de someter a la misma las bases de la «Sección de abogados maritimistas jóvenes».

Era preciso decidir un parámetro de edad, que en el caso de algunas asociaciones se había fijado en los 40 años y en otras, en 30 años. Establecida esta condición se fijarían los beneficios que tendría: prácticas en despachos, convocatoria de un premio o concurso, etc.⁸¹. Pese a todo, a principios de 2004, la iniciativa estaba parada debido a la mentalidad anticuada de muchos de los que formaban parte del CMI y había quedado reducida a la mínima expresión: convocar certámenes y concursos de trabajos⁸².

Sin duda, el mejor reflejo de la actividad desarrollada por la Asociación Española de Derecho Marítimo para la consecución de sus objetivos son los *Congresos y Seminarios* organizados por la misma. Continuando con nuestro repaso a la historia más reciente

⁷⁸ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 7 de octubre de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁷⁹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁸⁰ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁸¹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 25 de abril de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁸² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

de la Asociación, comenzaremos con el Congreso Nacional de Derecho Marítimo celebrado con ocasión del cincuentenario de la Asociación Española de Derecho Marítimo⁸³.

El tema fue *La legislación marítima española. Estado actual y propuestas de reforma*. Tuvo lugar en Madrid, los días 18 al 22 de octubre de 1999, y contaba con el patrocinio y colaboración, entre otras entidades, del Ministerio de Justicia, de la Comisión General de Codificación, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Colegio de Abogados de Madrid y del Ministerio de Fomento⁸⁴. En

⁸³ Aparte del Congreso hubo otros actos de conmemoración del cincuentenario de la Asociación (que tuvo lugar el 10 enero 1998). El Presidente propuso una cena solemne, precedida de una Asamblea de la Asociación Española de Derecho Marítimo, a la que se debería invitar al presidente del CMI y a todos los que a lo largo de la vida de la Asociación hubiesen desarrollado en la misma un papel relevante, entre los que se incluían los socios constituyentes. También se indicó que en tal acto se procediese al nombramiento de los miembros honorarios que por la Junta fuesen propuestos. Otros actos conmemorativos serían la edición de un folleto explicativo de la historia de la Asociación, el encargo de una placa conmemorativa... [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 2 de abril de 1998 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

⁸⁴ El 16 de noviembre de 1999, la Asociación Española de Derecho Marítimo remitiría una carta a Albert Vilalta, Secretario de Estado para Infraestructuras y Transportes, del Ministerio de Fomento, en la que se le agradecía su colaboración al ceder las dependencias de su Ministerio como sede para la celebración del Congreso. Se expresaba del siguiente modo: «Nuestra intención ha sido hacer de estas jornadas un foro de estudio y reflexión y, desde la Asociación Española de Derecho Marítimo unirnos a los muchos que, a lo largo de los años han tenido la inquietud y preocupación de estudiar este tema. Hemos querido aprovechar esta oportunidad para continuar impulsando el proceso de reforma. Ello ha sido posible gracias al desinteresado apoyo recibido de todos los sectores comprometidos con el Derecho Marítimo: la Universidad; la Magistratura; la Abogacía y la Administración./ Estamos convencidos de que nuestro esfuerzo ha contribuido a ello y esperamos que nuestras propuestas puedan facilitar el estudio y trabajo de la Comisión General de Codificación./ Con nuestra gratitud por la atención demostrada, reciba un atento saludo, José M.^a Alcántara, Presidente; Soledad García-Mauriño, Secretaria General» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En los archivos de la Asociación Española de Derecho Marítimo se conservan las cartas de agradecimiento de la Asociación por el apoyo recibido en la celebración del Congreso, fechadas el 11 de noviembre de 1999 y dirigidas a Fernando Casas Blanco, Director General de la Marina Mercante; Francisco Bueno Arús, Secretario General Técnico del Ministerio de Justicia; Antonio Núñez García-Sauco, Director General de Asuntos Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, Ramón Sáez Valcárcel, Vocal Magistrado del Consejo General del Poder Judicial; Luis Marti Mingarro, Decano del Colegio de Abogados de Madrid (de 18 de noviembre);

las Jornadas se trataba de debatir, proponer y promover la reforma de nuestras leyes marítimas, a fin de «impulsar el proceso de uniformidad que las necesidades del tráfico multimodal y por mar y la globalización de la economía mundial exigen cada día con mayor fuerza»⁸⁵.

El Congreso se estructuró en diez sesiones: Introducción, el Estatuto del buque, el Comerciante Marítimo, Fletamento y Transporte Marítimo, los Accidentes de la Navegación, los Puertos y la Marina Mercante, la Responsabilidad Marítima, Seguridad Marítima y Medio Ambiente Marino, los Seguros Marítimos y, finalmente, una Conferencia de Clausura con unas “Reflexiones finales sobre la reforma a partir de la realidad del sector marítimo

así como a los abogados José María Ruiz Soroa, Eduardo Albors, Lluís Berenguer Comas (ésta fechada el 16 de noviembre), a Soledad García-Mauriño, a Ricardo Vigil, Asesor del Pacto Andino, y a los catedráticos de Derecho Mercantil, Aurelio Menéndez, Juan Luis Iglesias Prada, Rafael Illescas Ortiz, Fernando Sánchez Calero, Manuel Olivencia Ruiz y Aníbal Sánchez Andrés, por su participación como ponentes, moderadores o relatores. El 10 de diciembre se les remitirían las conclusiones finales del Congreso. Con fecha 24 de julio de 2000, la Asociación Española de Derecho Marítimo enviaría una misiva al entonces Ministro de Justicia, Ángel Acebes, para someter a su consideración las conclusiones sobre la reforma de nuestra legislación marítima alcanzadas al término del Congreso de octubre de 1999 (a través de un ejemplar de la *Revista de Derecho Marítimo*) en los siguientes términos: «Conscientes de la oportuna labor comenzada por la Comisión General de Codificación sobre una futura Ley de Navegación Marítima, quedaremos a V. E. muy agradecidos si pone nuestras Conclusiones en conocimiento de la Comisión, al tiempo que expresamos a V. E. nuestro interés y mejor disposición para colaborar en la gestación de dicha Ley reformadora de nuestro Derecho Marítimo» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁸⁵ Nota de prensa informativa de las Jornadas (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Estaba previsto que esta nota de prensa se insertase, entre otras, en las siguientes publicaciones: *ANAVE* (Asociación de Navieros Españoles); *Boletín de información mensual* (Puertos del Estado); *Boletín de Documentación del Transporte y las Comunicaciones* (Ministerio de Fomento); *Boletín informativo FEDETRAMAR* (Federación de Asociaciones de Empresas de tráfico marítimo y manipulación portuaria); *Butlletí de Transports* (Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya); *GOT-CARGA* (publicación especializada para los profesionales del transporte); *La Gaceta del Vigía* (Diario de Información Marítima); *Marítimas* (Diario del Puerto de Barcelona); *Transporte XXI* (Periódico del sector transporte), *COMME* (Colegios Oficiales Marina Mercante Española); *Prácticos del Puerto*, *Revista Proa a la Mar* (Real Liga Naval Española); *Rotación* (Revista Colegio Ingenieros Navales); *IMTA* (International Multimodal Transport Association); y *Diario Puerto Valencia* (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

español al final del siglo”, a cargo del entonces Catedrático Aníbal Sánchez Andrés, fallecido inesperadamente en 2006⁸⁶.

La Asociación Española de Derecho Marítimo contó con el apoyo y colaboración de todos los sectores comprometidos con el Derecho Marítimo: la Universidad; la Magistratura; la Abogacía y la Administración, en especial el Ministerio de Justicia que esperaba propuestas concretas para su estudio por la Comisión General de Codificación, de las que podrían extraerse las bases para reformar nuestras leyes marítimas. De este modo, la Asociación afrontaba una tarea pendiente y prevista en el artículo 2.2 de sus Estatutos (antes referida): «ser oída en cuantos estudios se realicen para la reforma, modificación o mejora de cualquier aspecto del Derecho Marítimo».

Ante la celebración de este Congreso, el Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, José María Alcántara, argumentaba que las leyes marítimas españolas, en su mayoría, tenían tanta antigüedad que «la evolución de la tecnología y del comercio marítimo en el siglo XX las ha convertido en arcaicas e inservibles»⁸⁷. Por otra parte, nuestra fisonomía marítima «ha cambiado radicalmente en los últimos quince años al haberse reducido hasta cifras casi testimoniales nuestra flota mercante con el contrapunto de un crecimiento notable del tráfico portuario». La paradoja era que, a las puertas del siglo XXI, nuestras normas marítimas eran del siglo XIX, sin que estas deficiencias pudieran ser suplidas con instrumentos internacionales ni con la ayuda de la jurisprudencia de los Tribunales «a los que era impensable pedir milagros y buenas sentencias aplicando unas leyes fuera de época y de contexto social y económico»⁸⁸.

⁸⁶ Falleció el 21 de agosto de 2006 en Cordeiro-Valga (Pontevedra), donde se encontraba veraneando. Era entonces Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid. Ver la nota necrológica que le dedicó Aurelio Menéndez y Menéndez, “Recuerdo de Aníbal Sánchez Andrés”, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 261 (2006), pp. 852-857. Una relación bastante completa de sus publicaciones puede verse en su semblanza publicada en el tomo IV.º (= volumen III) del *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza y Barcelona, 2012, que reproducimos en Apéndice en el presente libro.

⁸⁷ Así, seguía vigente (y aun sigue) el Libro III del Código de Comercio de 1885 y, a pesar de que se han introducido mejoras parciales por la adopción de Convenios Internacionales Marítimos, no se ha conseguido una renovación completa, sino que se han creado conflictos y lagunas de regulación e interpretación (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁸⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

Todas las iniciativas y proyectos de reforma desde la Universidad, la Abogacía y agentes económicos y sociales realizados hasta el momento no habían llegado a buen término⁸⁹.

Por otro lado, los foros de reunión y debate se habían prodigado en los últimos años, por ejemplo, el Congreso celebrado en mayo de 1993 en Bilbao con motivo de la conmemoración del X aniversario de la Escuela de Administración Marítima, con el título “La Reforma del Derecho Marítimo”; así como el curso de verano de Laredo (Universidad de Cantabria), en el que se trataba el mismo tema⁹⁰.

Las conclusiones del Congreso de 1999 se estructuraron de la siguiente manera: Sesión I. 1) Anuncio de la reforma por vía de una Ley General de Navegación; 2) Búsqueda de la uniformidad con seguimiento de los trabajos UNCITRAL/CMI; 3) Impulso de las enseñanzas marítimas desde las Cátedras de Derecho Mercantil y las Escuelas de Marina Civil; 4) Reclamar un papel de colaboración activa para la Asociación Española de Derecho Marítimo en el proceso de reforma de nuestras leyes marítimas. Sesión II. El Estatuto del Buque: 1) Regulación clara de las competencias de los Registros y acabar con los problemas de dualidad. Atención al registro de buques en el Registro de Propiedad Mobiliaria; 2) Ratificación del Convenio de Ginebra de Privilegios e Hipotecas de

⁸⁹ Aquí Alcántara recordó la tentativa fallida de los últimos años de la década de los veinte, de reformar nuestro Código, así como anteproyectos elaborados en la Comisión General de Codificación sobre el contrato de seguro marítimo y los contratos de utilización del buque (ambos gestados en la Asociación Española de Derecho Marítimo), el buque y los privilegios marítimos, los accidentes de la navegación marítima y el estatuto jurídico del naviero y de la gente del mar. También refirió la labor realizada desde el ámbito parlamentario, en concreto, la proposición no de ley presentada en noviembre de 1994, por el Grupo EAJ-PNV, en la que se instaba al Gobierno para que actualizara la legislación marítima, a la que seguiría, un año después, una pregunta formulada por el Senador del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, Ricardo Gaetxebarría, con el fin de clarificar cuál era la postura del Gobierno en relación con el estado de la legislación marítima en España y posterior Moción del mismo Grupo Parlamentario (antes analizada), para que se presentase en las Cortes Generales «un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español, adaptado a la realidad y a las necesidades actuales del transporte marítimo». En respuesta a esta iniciativa, el Ministerio de Justicia inició el proceso de contratación de especialistas para revisar el material prelegislativo y desarrollar el trabajo previo para su posterior discusión en el Pleno de la Sección II.^a de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, como paso necesario para la elaboración definitiva del Anteproyecto (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁹⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

1993. Descargar al Registro Administrativo de funciones jurídicas, propias del Registro Mercantil; 3) Estudio de la conveniencia de ratificar el Convenio de Ginebra sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, atendiendo a su eventual aceptación internacional y por motivos de conjunción con el de Privilegios e Hipotecas de 1993. Sesión III. El comerciante marítimo: 1) Nueva y moderna regulación del Naviero (incluyendo la publicidad registral), Propietario/Gestor en la Ley de Navegación a fin de superar la actual confusión sobre estas figuras; 2) Modernización de la figura del Capitán (menos funciones comerciales y más técnicas y de seguridad). Regulación del valor jurídico y probatorio de los libros de a bordo. Sesión IV. Fletamento y Transporte marítimo: 1) Categorización correcta de los contratos de explotación de buque: arrendamiento/fletamento/remolque y pasaje. Atención a otras realidades de fletamento presentes en el mercado; 2) Regulación urgente e individualizada del Transporte Multimodal; 3) Regulación urgente y delimitada de la responsabilidad del transitario y otros intermediarios que intervienen en la cadena de transporte; 4) Tratamiento regulatorio moderno de los nuevos documentos de transporte no negociables y de la contratación electrónica; 5) Adopción del régimen jurídico de la responsabilidad del porteador marítimo previsto en las Reglas de Hamburgo; 6) Regulación del remolque basada en el principio de la mínima injerencia en la autonomía de la voluntad, distinguiendo entre remolque transporte y remolque maniobra; 7) La regulación del contrato de pasaje debería seguir el modelo uniforme del Convenio de Atenas de 1974 y sus futuras modificaciones; no obstante, habría de valorarse su idoneidad para regir los supuestos internos teniendo en cuenta que la regulación vigente del consumidor podría resultar más tuitiva para los pasajeros. Sesión V. Los accidentes de la navegación: 1) Modificación del régimen de responsabilidad sin culpa que sigue el Código de Comercio y adopción del principio de culpa probada establecido por el Convenio de Bruselas de 1910. Se había valorado el principio de solidaridad del Código de Comercio, si bien se hacía necesario graduar las responsabilidades según el Convenio de Bruselas de 1910; 2) Regulación del salvamento según el régimen del Convenio de Londres de 1989 y ratificación inminente del mismo por nuestro país; 3) Apoyo al proyecto de Convenio de UNESCO sobre patrimonio cultural sumergido para un régimen regulatorio de propiedad de los bienes hundidos en alta mar (fuera del mar territorial). Se haría necesario que España hiciera uso de la reserva a la hora de ratificar el Convenio de Londres de 1989 sobre salvamento en relación con su patrimonio

cultural sumergido. Sesión VI. Los puertos y la marina mercante: 1) Regulación moderna del consignatario de buques y de su régimen de responsabilidad como agente del naviero en la Ley General de Navegación, despejando toda posible duda sobre su actuación administrativa y mercantil; 2) Regulación de la responsabilidad de operadores de terminales portuarias en la Ley General de Navegación con los criterios de las Reglas de Hamburgo; 3) Regulación del régimen de responsabilidad de las empresas de carga y de descarga en la Ley General de Navegación; 4) Favorecer la creación de Tribunales Marítimos especializados, o bien de asesores náuticos para los Juzgados Ordinarios, con el fin de evitar el vacío que ha de producir la previsible desaparición de la jurisdicción especial de salvamento; 5) Fomentar el desarrollo de la regulación portuaria en sus aspectos de Derecho Privado y de Derecho de la Competencia; 6) En relación con la ordenación de líneas regulares, existía una excesiva dispersión normativa, y se hacía necesario un nuevo cuerpo legal que las recogiese, prestando especial atención a aspectos económico-públicos como los consorcios, el transporte multimodal, las conferencias de fletes y el fletamento de espacio. Sesión VII. La responsabilidad marítima: 1) Necesaria e inmediata derogación de los preceptos del Código de Comercio sobre esta materia en aras a la uniformidad internacional. El Convenio de Londres de 1976 debía presidir toda regulación sin que la limitación quedase necesariamente condicionada a la constitución de un fondo. La limitación de responsabilidad debía estar prevista en todos los procedimientos incluso en los penales; 2) Denuncia inmediata de los Convenios de 1924 y 1957 sobre limitación de responsabilidad; 3) Regulación procesal en régimen concursal del fondo de limitación. Unificar las reglas de procedimiento para CLC 69, SNP 96 y otros Convenios internacionales de limitación de responsabilidad. Sesión VIII. Seguridad marítima y medio ambiente: 1) Continuar la actualización permanente de SERVIMAR y MARPOL bajo los auspicios de la OMI; 2) Debía profundizarse en toda la actividad de control de los buques por el Estado del puerto, prestando atención al cumplimiento de STCW 95 y de la normativa comunitaria; 3) En una futura regulación deberían contemplarse los principios de seguridad en materia de navegación y de defensa del medio ambiente, especificándose derechos y obligaciones del Estado de pabellón, Estado del puerto y Estado ribereño; 4) Regulación de las Sociedades de Clasificación de buques, y de su régimen de responsabilidad en la Ley General de Navegación, valorando los trabajos del CMI en la materia. Sesión IX. Los seguros marítimos: 1)

Apoyar el anteproyecto de Ley de Seguros Marítimos, con una puesta al día del mismo, impulsando una rápida entrada en vigor de sus normas; 2) Atención especial a la labor del CMI en la elaboración de reglas uniformes internacionales en materia de seguros marítimos; 3) Necesidad de restringir la Avería Gruesa en torno al objetivo de la seguridad común en tiempo de peligro, pero sin contemplar la abolición de esta institución.

Antes de la celebración de este Congreso, José María Alcántara dirigiría una Circular a los miembros de la Asociación Española de Derecho Marítimo, fechada el 18 de mayo de 1999. Consideraba que la Asociación llevaba, en ese momento, un camino de superación «obligado y coherente con el momento del Derecho Marítimo español en vísperas del cambio de siglo». Se trataba de trabajar y reflexionar sobre los objetivos y sobre lo que se podía esperar de la Asociación. Así, tras celebrar los actos conmemorativos del cincuenta aniversario de su fundación, las actividades se proyectaban en tres direcciones principales:

A) *La reforma de la legislación marítima.* Con tal fin se había abierto «una colaboración, sincera y operativa, con el Ministerio de Justicia a fin de orientar y asesorar los futuros pasos legislativos en nuestra materia». A esta misma línea respondería el analizado Congreso nacional de octubre de 1999 del que se esperaba «el debate necesario madurador de todo planteamiento de reforma».

B) *El papel de la Asociación en el seno del Comité marítimo Internacional.* Los pasos en este sentido pasarían por la puesta al día de las obligaciones económicas, la asistencia a todas las convocatorias del CMI (en particular a la Asamblea de Nueva York del 8 de mayo con un número considerable de miembros que integrasen la delegación y otros Miembros Titulares del CMI); la respuesta a todos los cuestionarios del CMI y el haber abierto «una positiva relación de entendimiento con su actual Presidente, Mr. Patrick Griggs». Asimismo, la Presidencia del CMI había propugnado, entre otros objetivos, una mayor apertura hacia los sectores no jurídicos (empresarios de la navegación, agentes y operadores portuarios, aseguradores, etc.), y un esfuerzo de comunicación y asesoramiento de los Gobiernos en materia de Convenios Internacionales Marítimos. La Asociación Española de Derecho Marítimo esperaba cumplir ambos objetivos con la celebración del referido Congreso «llamando a todos los sectores interesados en el comercio marítimo para estudiar una regulación legal que pueda ser presentada y sugerida al Gobierno español».

C) *La misión docente y formativa en nuestro país y en el ámbito internacional.* Aquí, el Presidente destacaría la convocatoria de

Congresos y Seminarios; la relación con el área de formación de Jueces y Magistrados del CGPJ; la gestión del acceso de los asociados a los grupos de trabajo con el CMI o la colaboración con unas Jornadas sobre Derecho Marítimo con la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, que tendrían lugar en Puerto Madryn (Argentina), en la última semana de octubre⁹¹.

Casi cincuenta años después de la Conferencia de Madrid en septiembre de 1955, la Asociación Española de Derecho Marítimo convocaría un Coloquio del Comité Marítimo Internacional (CMI) en España, en concreto en la ciudad de Toledo, capital del Derecho, de las ciencias y las letras en tiempos de Alfonso X el Sabio⁹². Se trata del *Coloquio Internacional sobre Derecho Marítimo*, que tuvo lugar entre los días 17 y 20 de septiembre del año 2000⁹³. Desde entonces, no se había convocado ningún evento internacional del citado organismo en nuestro país.

El Coloquio tuvo un gran éxito y contó con la participación de más de 250 personas, de treinta nacionalidades distintas. De nuevo, la Asociación Española de Derecho Marítimo recibió el apoyo de todos los sectores comprometidos con el Derecho Marítimo: la Universidad, la Magistratura, la Abogacía y la Administración⁹⁴. La

⁹¹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

⁹² Se elegiría la ciudad de Toledo, por su carácter emblemático y su gran valor histórico, simbolizando así, a la vez, la larga tradición de los estudios hispanos y la moderna interrelación de los aspectos terrestres y marítimos en el comercio mundial (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁹³ La Asamblea de Nueva York aprobó con entusiasmo y por aclamación la celebración de este Coloquio. Las bases de colaboración entre el CMI y la Asociación Española de Derecho Marítimo serían las siguientes: a) Los temarios los fijaría el CMI, previa consulta a la Asociación Española de Derecho Marítimo. Su temario sería un ensayo para la Conferencia de Singapur prevista para el 2001. El CMI se encargaría de enviar los ponentes de fuera y de la promoción exterior; b) La Asociación Española de Derecho Marítimo se ocuparía de la organización (montaje, intervención, consulta de temas) y de la promoción del mismo en España; c) El CMI propuso un reparto de beneficios del 50%; d) El coste por persona (sin incluir acompañante) sería de 525 dólares con hotel incluido; e) Las fechas iniciales previstas para su celebración eran del 18 al 22 de septiembre [Actas de las Reuniones de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebradas el 20 de septiembre y el 16 de noviembre de 1999 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

⁹⁴ Reseña de las actividades desarrolladas por Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Ver también la circular de 13 de noviembre y de diciembre de 2000 dirigida por el Presidente a los asociados (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta circulares).

presencia española fue de unos cuarenta congresistas (entre ellos, José Luis Goñi, José María Alcántara y los profesores José Luis Gabaldón y Aníbal Sánchez).

El objetivo era tratar y discutir a nivel internacional las principales cuestiones y problemas que afectaban al Derecho Marítimo en el inicio del siglo XXI y que configurarían el programa de estudio futuro en el seno del CMI (Conferencia Internacional del año 2001 en Singapur⁹⁵) y de otras organizaciones internacionales y regionales⁹⁶. Se trataba de buscar un Derecho Marítimo “digital y

⁹⁵ En la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo de 4 de junio de 2001, José María Alcántara informó nuevamente del éxito del Coloquio de Toledo que fue muy aclamado en contraste con la Conferencia de Singapur de ese año que había tenido un resultado muy desigual. Asimismo, comentó que en dicha Conferencia se decidió celebrar el próximo coloquio del CMI en Canadá y que el lugar de celebración de la siguiente conferencia todavía no estaba acordado. Como dijimos, la Asociación Española de Derecho Marítimo había invitado al CMI para celebrar esta reunión en Sevilla, aunque había otros países interesados, entre ellos Grecia, donde el CMI nunca se había reunido [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de junio de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

⁹⁶ Utilizando el fácil recurso al símil se justificaba el encuentro en los siguientes términos: «Parece como si el Derecho Marítimo, tras la singladura del siglo XX, navegase sin rumbo cierto y sin objetivos definidos para el nuevo milenio, con riesgos de caer a la deriva. Azotado por la proliferación de las leyes nacionales, casi resignándose a una diáspora de regulaciones de transporte marítimo, desvaneciéndose la uniformidad alcanzada otrora por la labor del CMI, este barco parece no saber navegar en los nuevos mares de la tecnología, de las necesidades medioambientales, de la irrupción del Derecho de consumidores, de la aparición de nuevas figuras en el tráfico mercantil, del auge y crecimiento de las fases portuarias, de la globalización del transporte, en suma. Su tripulación, y hasta los oficiales de puente, no han logrado la buscada conciliación entre el Derecho Común y el Derecho Civil en un momento en que quizás deberíamos, superando viejas tradiciones y la persistencia de intereses privados y gremiales, girar el timón hacia el encuentro inevitable con el Derecho Público de la seguridad en la navegación y en el tráfico. De aquel Derecho de “*freedom of contract*”, liberal y trasnochado, a un nuevo orden basado en el “*safety of the environment*”» [borrador de la nota de prensa que se incluiría en la *Revista de Derecho Marítimo*, 2.º semestre de 2000 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. En la editorial prevista para el referido número de la Revista, firmada por María Eugenia Parra, Vicesecretaria de Redacción, se señalaba: «Como aspiración y puerto de destino: un Derecho Marítimo internacional más uniforme, respetuoso con el medio ambiente y acorde con las nuevas tecnologías. Como escalas necesarias: elaborar reglas uniformes internacionales sobre seguros marítimos; regular el transporte multimodal y las nuevas figuras aparecidas en el tráfico mercantil; reformar la institución de la Avería Gruesa, buscar la aproximación entre el Derecho Civil y el *Common Law*, y en fin, tantas otras materias que hoy

ecológico” que fuese más allá del aspecto puramente comercial, trascendiendo hacia una preocupación social y universal sobre la protección y conservación de la vida humana y de la riqueza del planeta, y un Derecho Marítimo más internacional y uniforme, que diese respuesta a las necesidades del tráfico moderno.

Hubo cinco sesiones en las que se analizaron los siguientes temas:

1.º) Incorporación y posibles interpretaciones de los Convenios Internacionales.

2.º) Cuestiones de Derecho de los Transportes.

3.º) Cuestiones de Seguros Marítimos.

4.º) La Avería Gruesa (propuestas de la IUMI).

5.º) Cuestiones actuales de Derecho Marítimo Internacional.

A la cita acudirían los más prestigiosos iusmaritimistas del mundo, por ser su contenido de indudable interés para empresarios, abogados, aseguradores, profesores y estudiantes universitarios, liquidadores de averías, árbitros y, en general, para todos aquellos interesados en el comercio marítimo y en el Derecho del Transporte.

La Asociación Española de Derecho Marítimo preparó un seminario sobre *El régimen jurídico del embargo preventivo de buques*⁹⁷ que se celebró en Barcelona los días 18 y 19 de junio de 2002.

aparecen como escollos en el camino que es necesario salvar. El buen navegante sabe de la templanza necesaria para dirigir la nave y es ésta una travesía que consiste en estar permanentemente adaptándose y superándose, en un proceso complejo que incumbe a muchas partes e intereses que están interconectados, por lo que es imposible mover una pieza sin que se muevan todas. Avanzar exige dejar atrás viejas tradiciones y vencer la predominancia de intereses privados y gremiales, conjugar la visión lus Privacista (*sic*) y economicista del transporte marítimo con la protección de la vida humana y del medio ambiente marino, y en consecuencia con el Derecho Público de la seguridad en la navegación y en el tráfico marítimo buscando siempre la unidad legislativa entre las naciones» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁹⁷ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). El 27 de septiembre de 2001, la Comisión de la Escuela Judicial puso en conocimiento de la Asociación Española de Derecho Marítimo su interés en formular una propuesta de actividad sobre el embargo preventivo de buques en España y su tratamiento por los Tribunales de Justicia. La Asociación Española de Derecho Marítimo comunicaría, en carta de 15 de octubre de 2001 a José Luis de Benito y Benítez de Lugo, Director del Servicio de Formación Continua de dicha Escuela Judicial que era intención de la Asociación abordar dicha iniciativa en

Se consideraba un tema de gran importancia ante la aprobación de la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil y en un momento en el que nuestro gobierno se había dispuesto a ratificar el Convenio de Ginebra de 12 de marzo 1999 sobre embargo preventivo de buques, y en el Senado había un estudio para informar de su conformidad o enmienda.

La aprobación del Convenio de 1999 incluía una «reserva extraña» que inhabilitaba de forma importante la propia eficacia del convenio, y es que España sólo lo aplicaría a los buques que enarbolasen el pabellón de un Estado contratante⁹⁸. Por su parte, la

la próxima Junta Directiva que se celebraría a finales del mes de octubre con el fin de presentarles en breve la propuesta que había sido solicitada (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En la reunión de la Junta Directiva de 30 de octubre de 2001 ya se trató este seminario cuya celebración se había propuesto al Consejo General del Poder Judicial en julio, y se acordó delegar en las personas del Presidente y de Eduardo Albors la preparación de este proyecto [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 30 de octubre de 2001 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. Estaba inicialmente previsto para los días 30 y 31 de mayo de 2002, pero por razones presupuestarias no fue finalmente aprobado por el CGPJ, por lo que se aplazó [Fax de 14 de marzo de 2002, dirigido por la Asociación Española de Derecho Marítimo a Eduardo Albors, Ignacio Arroyo, Guillermo Giménez de la Cuadra, José Luis Goñi y José María Ruiz Soroa, en el que se comunicaba este particular (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. En un fax de 19 de abril de 2002 se confirmaría de manera definitiva la fecha y se indicaría a cada destinatario la ponencia que le correspondía (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

⁹⁸ Sobre este particular se aludiría también en la posterior reunión de la Junta Directiva de 20 de marzo de 2002 [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. En la reunión de 25 de abril de 2002, Alcántara informó que el Senado había aprobado la reserva española al Convenio de Bruselas de 1999, y que se publicaría en el BOE al día siguiente. El único partido que defendió otro planteamiento fue el PNV. Como hemos indicado, la reserva consistía en que España aplicaría el Convenio de 1999 sólo en los supuestos en los que el pabellón del buque embargado fuese de un Estado contratante y para el resto, regiría el Convenio de 1952, por lo que nuestros Tribunales tendrían que aplicar la nueva LEC en relación con uno y otro convenio. Para Alcántara esta situación perjudicaba a los armadores y acreedores españoles. Además, consideraba que el tema era complicado, porque, a pesar de que se preveía que la Ley General de Navegación saliese en breve, difícilmente podría modificar a la LEC [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 25 de abril de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

Comisión General de Codificación, presidida por Justino Duque, recomendó esta reserva porque se pretendía que la futura Ley General de Navegación regulase el embargo preventivo de buques de forma interna. Se trataría de una ley nacionalista para permitir aquí embargar todo buque, con la dualidad de respetar el Convenio y aplicar la ley interna a todos aquellos que no fuesen parte del mismo.

Sobre este asunto, José María Alcántara manifestaría, como Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, que ésta era una rama española del CMI, y por tanto su fin sería impulsar el movimiento unificador, por lo que «salvo que se nos convenza con buenos argumentos, será difícil que estemos de acuerdo con proyectos nacionales»⁹⁹.

Se acordó celebrar estas jornadas en Barcelona¹⁰⁰, en colaboración con la Facultad de Náutica de dicha ciudad, haciéndolo coincidir con la reconstitución del Comité Territorial de Cataluña de la Asociación Española de Derecho Marítimo. El fin era crear «un foro de debate en torno a una materia de indiscutible

⁹⁹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁰ La elección de la ciudad de Barcelona como sede de las Jornadas se justificaba en los siguiente términos: «Hemos escogido la ciudad de Barcelona por tres motivos: como ciudad abierta y progresista, donde hay un gran puerto con expectativas de convertirse en un futuro en la plataforma logística del sur de Europa, por la gran experiencia judicial de sus jueces y magistrados en materia de embargo preventivo y porque queremos que el antiguo Comité de Barcelona vuelva a tomar el protagonismo que tuvo entre los años 1954 a 1983 en los que desarrolló una importante actividad jurídica» [Folleto explicativo del Congreso y extracto de la carta de abril de 2002, en la que se invitaba a participar en las jornadas a los colectivos interesados y explicaba de forma provisional su programa (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. La carta se remitiría a las siguientes entidades e instituciones: 1) Autoridades Portuarias de Barcelona, Tarragona y Palamós; 2) Decanos de los Colegios de Abogados de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona; 3) Universidades de Cataluña: Decanos de las Facultades de Derecho; 4) Consejerías de Transporte y de Justicia de la Generalitat; 5) Secretario General del Comité Español de la CCI; 6) Presidentes de las Cámaras de Comercio de Barcelona, Tarragona y Gerona; 7) Escuela Judicial; 8) Jueces-Decanos de los Juzgados de 1.ª Instancia de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona; 9) Asociación de Consignatarios de Barcelona; 10) ATEIA-FETEIA; 11) Principales entidades bancarias; 12) Principales aseguradoras; 13) Representantes de P&I Clubs en Barcelona y Tarragona; 14) Principales grandes Bufetes; 15) Terminales del puerto de Barcelona; 16) Escuela de Náutica; 17) Clubs de embarcaciones deportivas, etc. (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

actualidad, que tiene una frecuente incidencia en los puertos de Cataluña»¹⁰¹ y que debía tratarse con el rigor y la profundidad que demandaban las circunstancias, con la esperanza de que fuese un primer paso a la celebración de futuros encuentros en torno a la legislación y problemática marítimo-portuaria. Las ponencias serían presentadas por jueces y magistrados, profesores universitarios y prestigiosos abogados en ejercicio, con el propósito de conjugar los conocimientos y la experiencia de la judicatura, la docencia y el ejercicio profesional del Derecho.

El Congreso estaba destinado a convocar la asistencia de los operadores jurídicos, operadores logísticos, estudiantes y profesores universitarios, aseguradores marítimos, y a todos aquellos que necesitasen profundizar en la materia. Se intentaría que las conclusiones a las que se llegase fuesen elevadas a la Administración del Estado para interés de nuestra legislación y en beneficio del tráfico mercantil.

Tras la inauguración de la Jornadas, intervino Ignacio Arroyo Martínez con una “Introducción al embargo preventivo de buques y antecedentes internacionales”, seguido de Tomás Fernández-Quirós Tuñón, disertando sobre “El Convenio de Bruselas sobre embargo preventivo de buques de navegación de altura, de 10 de mayo 1952”. “La incorporación española del Convenio de Bruselas 1952. Interpretaciones. La ley especial sobre embargo preventivo de buques extranjeros 2/1967” fue la ponencia presentada por José Luis Goñi Etchevers; “El Convenio de embargo preventivo de 1952 y la experiencia de aplicación en los procedimientos españoles”, la de Belén Mora Capitán y “Análisis de la jurisprudencia emanante de las antiguas A.T. y de las A.P. sobre embargo preventivo de buques”, la del Magistrado Luis Garrido Espá. Después del oportuno coloquio, intervino el Magistrado Juan Francisco Garnica Martín para hablar sobre “El nuevo régimen de medidas cautelares en la LEC 1/2000. (I)”, seguido del también Magistrado-Juez, José Ramón Ferrándiz Gabriel, que presentó una ponencia sobre el mismo tema titulada “Interpretación y aplicación de las reglas sobre medidas cautelares de la LEC 1/2000 en relación con el Convenio de Bruselas 1952 y la Ley especial 2/1967”. Eduardo Albors

¹⁰¹ Texto de la carta de abril de 2002, en la que se invitaba a participar en las jornadas. Con una finalidad práctica se entregó, de forma previa, documentación de trabajo consistente en esquemas con los que se trataba de clarificar «el nuevo encaje de la institución del embargo preventivo en nuestro ordenamiento, su coexistencia con los regímenes internacionales y además proporcionar la orientación de la Jurisprudencia» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Méndez cerraría las intervenciones del primer día con “El nuevo Convenio de embargo preventivo de buques y sus efectos sobre la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil 1/2000”.

La segunda jornada del Congreso se abriría con la ponencia “Gestación y antecedentes del nuevo Convenio de Naciones Unidas 1999 sobre embargo preventivo de buques” a cargo de Guillermo Giménez de la Cuadra, seguido de José María Alcántara González con “Análisis comparativo del mismo en relación con el Convenio de Bruselas 1952 y la Ley 2/1967”.

La última intervención fue la de Albert M. Muixí Rosset en torno a “Los embargos de buques. Situaciones de conflicto para el orden portuario”. Después del coloquio tuvo lugar un caso práctico y un debate¹⁰².

Por otro lado, la Asociación Española de Derecho Marítimo organizó, con motivo de la constitución del Comité Territorial de Canarias, el *Congreso sobre abanderamiento, matriculación y registro de buques. Régimen registral de inscripciones y anotaciones de cargas y gravámenes* que se celebró en Tenerife los días 26 al 28 de septiembre de 2002. Esta iniciativa contaría con el respaldo y patrocinio del Gobierno de Canarias, de la Dirección General de la Marina Mercante, de la Dirección General de Registros y Notariado y del Colegio de Registradores de la Propiedad, Mercantiles y Bienes Muebles de España¹⁰³ y con la colaboración de dos socios en Canarias: Myriam Hodgson y Octavio Rodríguez Beltrá, quienes se iban a encargar de poner en marcha la constitución del Comité Territorial.

El tema que se trataría era la problemática del nuevo registro de bienes muebles, que afectaba de forma importante a la financiación, construcción naval, cargas y gravámenes. Se recogerían las innovaciones legislativas sobre esta materia¹⁰⁴. Tras realizarse una serie de visitas a autoridades e instituciones canarias, se consiguió, como hemos indicado, el patrocinio del Gobierno y el apoyo del Jefe del Registro de Tenerife, Fernando Cabello y el de la alcaldía del Puerto de Santa Cruz¹⁰⁵.

¹⁰² Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

¹⁰³ Reseña de las actividades desarrolladas por la Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 20 de marzo de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

La Asociación Española de Derecho Marítimo era consciente de la realidad del auge de los intereses marítimos y portuarios en Canarias. La existencia del Registro Especial de Canarias junto con la intensa actividad portuaria de las Islas, hacía que allí se polarizase la atención sobre la problemática jurídica y comercial de los abanderamientos y registros de buques, cuya complejidad de tramitación registral y administrativa afectaría siempre grave y directamente a las instituciones financieras, a los constructores de buques, a los navieros y a los aseguradores en torno a las garantías de seguridad que el tráfico marítimo necesita.

Además, estos aspectos constitutivos y registrales de derechos sobre los buques se encontraban en evolución, no solo por las modificaciones introducidas en el ámbito nacional (Ley de Acompañamiento a los Presupuestos 2002) sino también en el internacional, ante la decisión española de ratificación del Convenio de Ginebra 1993 sobre Privilegios e Hipotecas navales.

Por este motivo, parecía oportuno, celebrar este importante y necesario debate en el ámbito de la Comunidad Canaria. Las jornadas se desarrollaron por medio de ponencias-base, a cargo de reconocidos expertos, y de presentación de comunicaciones por los participantes.

Los temas sobre los que debían versar las conferencias eran: Abanderamiento, matriculación y registro de buques en España; Duplicidad registral existente: registro marítimo administrativo y registro de bienes muebles; Registros marítimos en España. El Registro especial de Canarias; Registro administrativo y cambio de pabellón del buque en la actual regulación administrativa; El nuevo Registro de Bienes Muebles; Inscripción de títulos, cargas y gravámenes, con atención especial a la hipoteca naval. Problemas de coordinación interregistral y Cuestiones registrales que introduciría el Convenio Internacional de Naciones Unidas relativo a Privilegios e Hipotecas de Ginebra 1993¹⁰⁶.

Las conclusiones alcanzadas fueron elevadas a la Administración del Estado a fin de impulsar la reforma de nuestra legislación. El Congreso convocó a navieros, financiadores de buques, entidades bancarias, abogados, agentes marítimos y, muy especialmente, a registradores mercantiles de los principales puertos españoles, con un total de 92 asistentes¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Programa provisional del Congreso (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹⁰⁷ Reseña de las actividades desarrolladas por Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

El 6 de febrero de 2003 tuvo lugar en Vigo un Seminario-Mesa Redonda sobre *El caso "Prestige". Reflexiones Jurídicas*. A posteriori, José María Alcántara explicó que la celebración de este Seminario se impulsó a instancias de la Junta Directiva y de algún asociado que se dirigió a la Asociación Española de Derecho Marítimo a fin de que la Asociación diera su opinión y organizara un foro de debate, estudio y reflexión acerca del caso "Prestige" para clarificar todos los aspectos jurídicos que incidían en el mismo.

No obstante, en la Mesa de debate se apreciaron ausencias significativas, respecto a muchos de los que se comprometieron a asistir y participar y que finalmente no fueron. A pesar de todo, el Seminario fue un éxito. Se tuvo gran interés en que estuvieran representados bufetes de toda España y la jornada tuvo eco en la ciudad de Vigo, en la que todos los ponentes aportaron criterios interesantes. Además, se acordó incluir en el próximo número de la Revista de la Asociación Española de Derecho Marítimo una exposición final con las conclusiones¹⁰⁸.

El Seminario se organizó por la Asociación Española de Derecho Marítimo con la colaboración del Centro Cultural Caixanova y de Empresas Ceferino Nogueira. Tenía notable interés, como otros seminarios anteriormente planificados, para todos aquellos que de una forma u otra tuviera relación con el Derecho de la navegación marítima o el Derecho de los transportes en general.

Los temas tratados en esta oportunidad fueron: "Aspectos penales de la contaminación marina. El delito ecológico" (por parte de José Luis Goñi); "Procedimiento penal, desarrollo e incidencias. Tratamiento de las acciones civiles" (Beatriz Goicoechea y Alberto Penelas); "La contaminación derivada de vertido de hidrocarburos desde buques. Régimen de responsabilidad y de compensación" (José Luis Gabaldón); "La indemnización a las víctimas y la reparación del ecosistema. Tipos de daños y mecanismos de pago. Régimen de funcionamiento del FIDAC" (Fernando Meana); "Medidas preventivas. Seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Lugares de refugio para buques. Derecho internacional e interno" (José María Alcántara), y "La legislación y política de la Unión Europea sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente marino" (Ignacio Arroyo).

Los ponentes, profesionales y profesores universitarios realizaron una breve introducción de cada una de las materias incidiendo en su regulación, tanto a nivel interno como en los Convenios

¹⁰⁸ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de marzo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Internacionales. Posteriormente, tendría lugar un coloquio dirigido por un moderador, que contaría con destacados profesionales y, finalmente, un debate abierto y la clausura del Seminario.

Como en otras ocasiones, se pretendía trasladar los criterios y conclusiones alcanzadas a la Administración española, «a fin de promover una reforma e impulsar el proceso de uniformidad que las necesidades del tráfico marítimo y la globalización de la economía mundial exigen cada día con mayor fuerza»¹⁰⁹.

Con esta iniciativa, la Asociación trataba de contribuir a que nuestro país dispusiese de «los mejores instrumentos jurídicos para evitar en la medida de lo posible, y afrontar y aminorar las consecuencias de cualquier tipo de siniestro marítimo que pudiera ocurrir en un futuro»¹¹⁰.

En Valencia se celebró el I Congreso Nacional de Derecho Portuario, *El Puerto, el Transporte y la Seguridad* (24 y 25 de mayo de 2004). La Asociación Española de Derecho Marítimo pretendía retomar en el ámbito nacional una iniciativa internacional que armonizase las disciplinas jurídicas que convergían en el ámbito portuario.

En relación con este Congreso, José María Alcántara presentó a la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo un memo sobre la temática que se trataría¹¹¹. En la misma reunión,

¹⁰⁹ Nota de prensa relativa al seminario de Vigo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁰ Nota de prensa relativa al seminario de Vigo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹¹ Reproducir, por su interés, el memo “Derecho Portuario” firmado por José María Alcántara el 23 de enero de 2003. «1. Antecedentes. El 3 de Junio de 1974 [debe existir un error y referirse a 1994] a iniciativas de la UNCTAD, fue constituida en Dunkirk (Bélgica) la organización “LEGIPORT” (Asociación Internacional de Juristas Portuarios) destinada al desarrollo del Derecho Portuario como disciplina autónoma. Algunos españoles, como Ricardo Ciudad, formaron parte inicial de la nueva organización, que posteriormente no logró consolidarse en el seno de Naciones Unidas. 2. Concepto y objetivos. La propuesta constitutiva radicaba en la fusión de materias multidisciplinares que proyectadas sobre un mismo espacio (el demanio portuario) convergerían, como de hecho así ocurre, en la actividad de los puertos. Racionalización en la configuración del marco regulatorio portuario. Puesta al día del Convenio de Ginebra de 1923 sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos. Reconocimiento del derecho de limitación de responsabilidad para los puertos. Clarificación y transparencia de las reglas que gobiernan las relaciones entre las autoridades portuarias y los usuarios. Analizar la actividad portuaria y su regulación a la luz de todas las leyes que le afectan. 3. Problemática-objeto. La acción de las diversas normativas: mercantil, administrativa (de ordenación y de policía), fiscal-tributaria aduanera, laboral, ambiental, penal, de la competencia y de protección al consumidor conlleva, asimismo, una

comunicó a los asistentes que la propuesta del Congreso había sido muy bien acogida por Puertos del Estado y que el Jefe de la Asesoría Jurídica, García Notario, le había ofrecido la colaboración del Puerto de Valencia al considerar interesante incluir dentro de la temática la legislación sudamericana¹¹².

interferencia entre disposiciones de Derecho Público y de Derecho Privado (como sucede en otros ámbitos), y en su conjunto puede dar lugar a distintos tratamientos a partir de fundamentos generales que no tienen mucho sentido, y producen inestabilidad y desconcierto para los usuarios, en un mismo y único marco operativo: el Puerto. Afectan con gran impacto, asimismo, a las ejecutorias de una administración portuaria. Podría acometerse, como así entendía “LEGIPORT”, el estudio de un enfoque común que hiciera posible la armonización –que no la unificación– de las diversas normativas reguladoras que confluyen en el demanio portuario. Si a ello se añade el efecto regulador de Convenios Internacionales, suscritos o por suscribir por España, sobre aspectos varios de la actividad portuaria (p. ej., transporte intermodal, terminales portuarias, etc.), podría convenirse en la necesidad de reordenar y conciliar las varias disciplinas. En las reformas portuarias se parte de viejos esquemas de legislación aduanera y marítimo-administrativa, olvidando a veces que las operaciones portuarias están igualmente influenciadas por otras leyes que deben ser adecuadas y modernizadas para sacar verdadero partido y provecho de los nuevos modelos portuarios que se pretenda implantar. 4 Propuesta. La propuesta es de investigación, con atención ineludible al Derecho comparado, de las posibilidades jurídicas, y jurisdiccionales, para alcanzar una armonización, mediante reforma legislativa, de las diversas fuentes reguladoras de la Actividad Portuaria, que permitiese concebir un proyecto único de Derecho Portuario, que no pretendería erigirse en disciplina nueva y autónoma sino en nueva recopilación de normas una vez fueren armonizadas y, en su caso, refundidas, que por razones evidentes de principio y de un Estado de Derecho no podrían perder su propia personalidad ni naturaleza por razón única del ámbito espacial portuario. 5. Razón del proyecto. Los profesionales del Derecho deben adentrarse en los numerosos aspectos operativos de los puertos desde un punto de vista integrador. La Asociación Española de Derecho Marítimo, de acuerdo con sus Estatutos, podría llevar a cabo la inmersión del Derecho Marítimo en el ámbito portuario con una perspectiva globalizadora de los diversos instrumentos legales aplicables a los puertos; y con ello presentar la más moderna aportación científica al Derecho Marítimo en el siglo XXI. A tal fin se organizará un Congreso nacional sobre “Los Puertos y el Derecho” en el año 2004, para el que se solicitará la colaboración especial del Ente Público Puertos del Estado» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carpeta documentación).

¹¹² Para considerar formalmente la propuesta, se encargó a Alcántara que redactase un borrador de convenio de colaboración entre la Asociación Española de Derecho Marítimo y Puertos del Estado [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 23 de enero del 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)]. En la siguiente reunión, el Presidente informó sobre el

Además, el Presidente propuso constituir dentro de la Asociación Española de Derecho Marítimo una Comisión de Derecho Portuario a cargo de Carlos López Rueda con el objetivo de estructurar y coordinar el contenido científico del Congreso y encargarse de tratar con el Ente Público¹¹³.

El 20 de mayo de 2003, se comisionó a Carlos Ibarz como responsable de la organización de este evento, y Alcántara manifestó que no consideraba oportuno extender el ámbito del Congreso al Derecho Portuario iberoamericano, ya que esto implicaría mayores costes e incertidumbre respecto a la asistencia de los ponentes¹¹⁴.

El temario del Congreso iba a ser el sugerido por la Asociación Española de Derecho Marítimo, a Puertos del Estado correspondería el apoyo logístico y material, y se organizaría una Comisión paritaria con un representante de cada organismo (se propuso al mencionado Carlos López Rueda por la Asociación Española de Derecho Marítimo)¹¹⁵. Se expuso la necesidad de

estado de las gestiones realizadas ante el Ente Público Puertos del Estado a fin de organizar el Congreso y se repartió entre los asistentes el Memo (antes reproducido) entregado a Puertos del Estado y el proyecto de borrador de convenio de colaboración que se les había sometido, y que la Asesoría Jurídica estaba considerando [Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 4 de marzo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

¹¹³ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 23 de enero de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁴ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de mayo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁵ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 21 de mayo de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). En una misiva de 17 de noviembre de 2003, dirigida a Juan Luis de la Rúa, Presidente del Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana, el Secretario General de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Francisco Goñi, le ofrecía formar parte del Comité de Honor y le solicitaba su patrocinio. Al mismo tiempo, le remitía el programa provisional del Congreso y le informaba de que el propósito del mismo era «estudiar la posibilidad de armonizar todas las fuentes reguladoras de la actividad portuaria, clarificar el marco regulador de nuestros puertos y convocar un debate de todos los interesados en la materia a fin de analizar los numerosos aspectos operativos, administrativos y comerciales de los puertos desde un punto de vista integral». Asimismo, Goñi señalaba que la aspiración de los organizadores era que el Congreso fuese «un primer paso a la celebración de futuros encuentros en torno a la legislación y problemática marítimo-portuaria, y a poder alcanzar conclusiones que, en beneficio del

presentar un documento de consulta legislativa integrado por la legislación portuaria¹¹⁶.

Entre los días 31 de mayo y 3 de junio de 1994, se había celebrado en Dunquerque (Francia), bajo los auspicios de la UNCTAD y del Puerto de Dunquerque, un encuentro internacional sobre legislación portuaria donde se sometieron a análisis distintas cuestiones que eran controvertidas, dentro del ámbito portuario, como las responsabilidades, riesgos y seguro.

Allí «se constituyó la Asociación Internacional de Juristas Portuarios LEGIPORT, cuya Declaración de Principios abogó, entre otras cosas, por el reconocimiento de la existencia y autonomía de un Derecho específico aplicable a los asuntos portuarios»¹¹⁷.

A pesar de que la Asociación Española de Derecho Marítimo no estimaba aún posible la concepción del tal Derecho Portuario como Derecho autónomo y especializado, sí que tomaba como punto de partida una serie de consideraciones relacionadas directamente con el marco regulador de los puertos y la necesidad de ser sometido a una profunda revisión¹¹⁸.

tráfico mercantil, sean elevadas a la Administración del Estado para interés de nuestra legislación. Pretendemos contribuir mediante la investigación jurídica, y desde nuestros medios, a la modernización de los puertos españoles» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto). Con la misma fecha y contenido, Francisco Goñi remitiría una carta al Presidente de la autoridad portuaria de Valencia, Rafael del Moral. Posteriormente, el 19 de enero de 2004, le enviaría otra misiva, en la que solicitaba una visita al puerto de Valencia, a fin de conocer “*in situ*” la dinámica y el *modus operandi* del mismo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁶ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 29 de enero de 2004 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁷ Folleto informativo del I Congreso Nacional *El Puerto, el Transporte y la Seguridad* (Valencia, 24 y 25 de mayo de 2004) (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹¹⁸ Estas consideraciones eran las siguientes: «a) El marco regulador de los puertos constituye la pieza angular para su comercialización; b) Ese marco regulador no viene referido únicamente al conjunto de normas consagradas en la legislación portuaria sino que, más allá, estará integrado por una totalidad de disposiciones heterogéneas de naturaleza administrativa, aduanera, tributaria, mercantil, marítima, ambiental, laboral, penal, de la competencia, de protección al consumidor, de policía territorial, de emigración, etc., que tienen gran impacto en las ejecutorias de una Administración portuaria; c) Las reformas portuarias deberían ser proyectadas sobre la base de una revisión integral del marco regulador que afecta a la actividad portuaria; de lo contrario se corre el riesgo de dar lugar a la co-existencia de normativas a veces contrapuestas que producen efectos negativos para los negocios del puerto; d) Hay una necesidad

Desde estos presupuestos de investigación jurídica, la Asociación Española de Derecho Marítimo, de acuerdo con sus Estatutos, buscaba contribuir a la modernización de los puertos españoles, para lo que era absolutamente necesario establecer de forma cuidadosa los términos contractuales según los cuales el sector privado podría operar dentro del recinto portuario. La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, supuso un paso adelante en la política de liberalización de los servicios portuarios «dentro del marco jurídico escogido en 1992 sobre privatización portuaria limitada o más bien híbrida, en el que quedan la titularidad y grandes parcelas de la actividad en el demanio portuario reservadas a la titularidad estatal o autonómica»¹¹⁹.

En la referida Ley, tendría especial importancia la actuación en el ordenamiento privado de todos los interesados en los diversos servicios portuarios.

Sin embargo, se mantenían numerosas obligaciones y sanciones de carácter público en el ámbito administrativo y fiscal. Por otra parte, «el puerto situado en la cadena logística del transporte cobra una indudable importancia mercantil, como eslabón en el transporte

latente de que los profesionales del Derecho se adentren y profundicen en los numerosos aspectos operativos, administrativos y comerciales de los puertos desde un punto de vista integral. Esa sería la única manera de evaluar en su globalidad la multitud de instrumentos legales aplicables a los puertos y, sobre todo, sus mutuas incidencias y efectos. Así, habríase de racionalizar la aplicación de reglas internas frente a normativas de producción internacional (por ejemplo, en materia de transporte y responsabilidad), y de objetivos liberalizadores en un contexto de ordenamiento privado con normas de policía y seguridad sometidas al Derecho Público; en todo caso, sería conveniente estudiar a la Autoridad Portuaria como un sujeto de obligaciones mercantiles con derecho a limitar su responsabilidad; en fin, sería de máxima importancia para el usuario lograr la mayor clarificación y transparencia de las reglas que gobiernan las relaciones que les vinculan con las autoridades portuarias; e) Todo proceso de privatización portuaria conlleva la aparición de un personaje protagonista: el Operador Portuario, que habrá de conocer bien la bóveda normativa que se cierne sobre su cabeza. Toda una legislación complementaria debe acudir en su ayuda y desarrollarse para regular las actividades de este crucial personaje y, así, para resolver aspectos relacionados con su inscripción y registro, sus responsabilidades, las coberturas de seguro requeridas, etc., aspectos todos que tienen gran incidencia sobre la comercialización de los puertos y para buen fin de la entrada de capitales privados de los que no dispone el sector público» [Folleto informativo del I Congreso Nacional *El Puerto, el Transporte y la Seguridad* (Valencia, 24 y 25 de mayo de 2004) (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto)].

¹¹⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

multimodal, en el que confluyen prestaciones y consecuencias originadas fuera del mismo y a muchos kilómetros de distancia».

El resultado era que en los puertos españoles convergían «relaciones y obligaciones de naturaleza administrativa, fiscal, mercantil, aduanera, competencial, etc.; que con frecuencia eran ignoradas en cada sede jurídica específica y frente a un único usuario»¹²⁰.

Asimismo se planteaba como objetivo científico del siglo XXI la incursión del Derecho Marítimo en el dominio portuario, gracias a la realidad tecnológica que imponía el transporte multimodal¹²¹.

El objetivo del Congreso era convocar un debate de todos los interesados en la materia (empresarios portuarios, autoridades portuarias, transportistas terrestres y marítimos, aseguradores, abogados, etc.) en torno a tres ejes inseparables: el puerto, la cadena del transporte y la seguridad de bienes y personas.

El Congreso se estructuró en diez temas, elegidos para las ponencias principales, sobre los que podían presentarse comunicaciones: 1. El demanio portuario. Régimen jurídico y régimen de utilización; 2. El ámbito portuario y el medio ambiente. Usos y actividades permitidas. Relación puerto-ciudad; 3. Régimen patrimonial y tributario de los puertos estatales; 4. Los servicios portuarios. Tipos, regulación y liberalización; 5. Transporte intermodal de mercancías con tránsito portuario; 6. Las terminales portuarias en la cadena de transporte. Régimen de responsabilidad; 7. Los seguros privados sobre buques y mercancías durante su estancia en puerto; 8. La responsabilidad civil de los operadores portuarios y su aseguramiento; 9. El régimen de seguridad marítima y las inspecciones de control del estado rector del puerto; y 10. La gestión de la seguridad portuaria en materia de protección de personas. El Código PBIP (ISPS) y normas concordantes.

Además, las comunicaciones podían tratar sobre otros algunas temáticas más relacionadas con:

1.º) Concesiones y autorizaciones del espacio portuario; usos del dominio público portuario y su régimen jurídico.

2.º) Los servicios portuarios y la defensa de la competencia; los servicios de practicaje y remolque.

3.º) La liberalización y el papel del Estado en la prestación de servicios.

4.º) Régimen de prestación de los servicios portuarios.

¹²⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

¹²¹ Ver Folleto informativo del I Congreso Nacional *El Puerto, el Transporte y la Seguridad* (Valencia, 24 y 25 de mayo de 2004) (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

- 5.º) El sistema tarifario, tasas y precios privados.
- 6.º) Régimen aduanero del tránsito de las mercancías por el puerto.
- 7.º) Fases portuarias del transporte marítimo.
- 8.º) La complementariedad modal: la política europea de transportes y redes transeuropeas.
- 9.º) La financiación de los puertos y los ingresos por la prestación de servicios.
- 10.º) Responsabilidad por la manipulación de mercancías en puerto: carga, descarga y almacenaje.
- 11.º) La remoción de restos y de buques abandonados en puerto.
- 12.º) Lugares y puertos de refugio para buques en estado de avería; la intervención administrativa sobre la navegación marítima: buques, servicios de transporte y mercancías peligrosas.
- 13.º) Los auxiliares terrestres del naviero y su régimen jurídico: agentes consignatarios, suministradores, almacenistas, estibadores, etc.
- 14.º) Los transitarios de mercancías, su responsabilidad en la cadena de transporte y su régimen jurídico.
- 15.º) Puertos seguros e inseguros en los contratos de transporte marítimo y fletamento.
- 16.º) El puerto como punto de recepción y de entrega de las mercancías, superposición de figuras contractuales.
- 17.º) Organización del sistema portuario estatal y distribución de competencias¹²².

El 20 de abril de 2004 tuvo lugar en Madrid, en colaboración con el Colegio de Abogados, una Mesa Redonda convocada por la Asociación Española de Derecho Marítimo sobre *Lugares de refugio para buques en peligro de naufragio. La solución española*¹²³. El

¹²² Folleto informativo del I Congreso Nacional *El Puerto, el Transporte y la Seguridad* (Valencia, 24 y 25 de mayo de 2004) (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹²³ El Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo presentaba la mesa redonda en los siguientes términos: «La necesidad de prevenir, o reducir, siniestros marítimos de graves consecuencias contaminantes para las zonas ribereñas mediante ayuda a los buques en situación de peligro con la habilitación de “lugares de refugio” es hoy, tras los precedentes del “Castor”, “Erika”, “Eastern Power” y sobre todo del “Prestige”, una cuestión de palpitante actualidad en aguas españolas, además de un debate ya comenzado a nivel internacional./ No estamos solamente ante un concepto técnico-jurídico que podría presumirse como nuevo, sino ante una auténtica realidad en la política de salvamento de los Estados que forman parte de la OMI y de la UE. Siendo aceptado por todos que un buque con carga contaminante a bordo que haya sufrido una avería y se encuentre en peligro de naufragio dentro de las aguas

Comité organizador estaba integrado por José María Alcántara, Raúl González Hevia, Pedro Suárez y Nieves Gómez de Segura.

Tras la apertura de la sesión, intervendría el propio Alcántara disertando sobre “Proyecto internacional. Concepción europea. Cuestiones de Derecho Internacional. La labor del CMI”; le seguiría Pedro Suárez Sánchez con una intervención relativa a “Aspectos de Derecho Público” y Raúl González Hevia se ocupó de los “Aspectos de Derecho Privado y Seguros”.

El tema de la avería gruesa fue abordado por Ángel Galván Lamet y los “Aspectos logísticos y técnicos” por el Capitán Enrique Yturriaga Cantos. Finalmente, nada menos que Javier Arias-Camisón disertó sobre “La solución española: R.D. 210/2004”¹²⁴.

territoriales de un país, por tanto, amenazado de daños por contaminación debe ser objeto de ayuda y protección mediante su conducción a un “lugar de refugio”, donde pueda ser controlada su situación de avería, no están claras ni admitidas aún las condiciones operacionales de tales refugios, ni las obligaciones y responsabilidades de Estado ribereño, buque y cargamento durante la situación de refugio, ni las condiciones y garantías bajo las que la ayuda al buque han de prestarse, ni los efectos frente a terceros, ni la pervivencia o modificación de los seguros afectados por la medida, ni el propio mecanismo de actuación. Aunque la propuesta parte de Convenios internacionales marítimos ya en vigor, como el de Londres 1989 sobre Salvamento UNCLOS II Montego Bay 1982 o el de Londres OPRC 1990, aún no está establecido si se trata de un derecho del buque a recibir asistencia por el Estado ribereño, si de una obligación de prevención de daños por parte de éste o si de un compromiso intermedio de colaboración entre ambos para evitar una catástrofe mayor. En consecuencia de la Directiva 2002/59/CE España ha regulado esta cuestión de “lugares de refugio” mediante una disposición en la Ley de Acompañamiento Diciembre 2003, desarrollada en los Arts. 20-25 del R. D. 210/2004, de 6 Febrero 2004, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo./ Nuestra Asociación Española de Derecho Marítimo con su tradicional sensibilidad de tratamiento puntual y adecuado de las novedades legislativas que afectan al sector marítimo español, convoca un debate en Madrid, con el fin de estudiar y discutir todos estos aspectos de indudable trascendencia que la temática plantea así como de analizar en detalle la normativa española recientemente promulgada sobre lugares de refugio» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

¹²⁴ Entre los documentos que se conservan del Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo aparece, relacionado con este tema, el apéndice del informe sobre lugares de refugio que fue sometido por el Comité Marítimo Internacional al Comité Legal de la Organización Marítima Internacional precedido del siguiente resumen: «At the 85th session in October 2002 the IMO Legal Committee received a report (LEG/85/10/3) from CMI. In considering the report the Legal Committee identified a number of additional issues which it wished to explore concerning the liabilities that might arise as a result of decisions to permit or deny entry to a place of refuge, compensation

that might be payable as a result of such a decision and the position of third parties who became involved, such as salvors. The following report has been prepared on the responses received to a further questionnaire sent to National Associations by CMI, by the International Working Group of the CMI consisting of Stuart Hetherington (Chairman), Gregory Timagenis (Vice Chairman), Prof. Eric van Hooydonk, Richard Shaw and Dr Derry Devine». Asimismo, se contiene el detalle de las respuestas de cada país al segundo cuestionario que no reproducimos por su extensión y por quedar un tanto al margen de nuestros objetivos en el presente trabajo (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

ALGO MÁS SOBRE LA HISTORIA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, EL DERECHO MARÍTIMO Y EL ECOTURISMO

Cristina Castillo Rodríguez

Manuel J. Peláez

María del Carmen Amaya Galván

Sobre la historia más reciente de la Asociación Española de Derecho Marítimo ha publicado en esta misma sede en capítulo precedente un artículo bastante extenso Patricia Zambrana Moral, titulado “Notas sobre la historia reciente de la Asociación Española de Derecho Marítimo a través de sus actividades jurídicas y económicas”.

Aquí vamos a limitarnos, en esta oportunidad, a resaltar otros aspectos de la evolución, en el pasado siglo XX e inicios del siglo XXI, de la citada Asociación. Este artículo va seguido de dos más que se recogen a continuación del siguiente, con lo que cerraríamos nuestras investigaciones sobre la evolución histórica de la citada Asociación, hecha la salvedad de un último fuera de este libro.

Por otro lado, Ignacio Arroyo ha ido informando en varias ocasiones¹²⁵ desde 1981 sobre las actividades de la Asociación en

¹²⁵ Ignacio Arroyo Martínez, “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 1979 y 1980”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, I (1981), pp. 677-679; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo (1982 y 1983)”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, III (1984), pp. 649-651; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo en 1984”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, IV (1986), pp. 571-574; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo en 1985”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, V (1987), pp. 425-428; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo en 1986”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VI (1988), pp. 453-454; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo en 1987”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VII (1989), pp. 589-590; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo (1987-1988)”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VIII (1990), pp. 559-561; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo, 1992”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XI (1994), pp. 779-782; “A.E.D.M.: la Asociación Española

sede científica ilustrada, que le es muy cercana, y sobre la que luego volveremos a hablar.

Con independencia de toda esa información, Manuel Olivencia, en su disertación en el Congreso Nacional de Derecho Marítimo de 1999, ofreció un panorama muy sugerente sobre la participación de la Asociación Española de Derecho Marítimo en la reforma de las leyes españolas de navegación.

Decir que el Código de comercio de 1885, en lo referente a la navegación, estaba obsoleto es algo conocido y reiterado por la doctrina, aunque en el caso concreto se refería al contenido del libro III.

El gran mercantilista Olivencia puso de relieve en su ponencia la participación e iniciativa que la Asociación Española de Derecho Marítimo ha tenido «en el proceso reformador», lo que «no es un mérito, sino una exigencia estatutaria; el mérito será la forma en que ese papel se desempeñe o el resultado favorable que, gracias a él, se consiga, pero la contribución a la reforma no es sino cumplimiento de su propio fin asociativo»¹²⁶.

El propósito de elaborar un Código General de la Navegación, a imitación del *Codice della navigazione* italiano de 1942, es algo de lo que lleva hablándose desde hace mucho tiempo en España, sin resultados mensurables en 2011, pero igualmente carente de viabilidad e inadecuado en nuestros días.

Manuel Olivencia señaló que ya lo había propuesto en 1963 Fernando Ruiz-Gálvez en el Primer Congreso Nacional de la Marina Mercante¹²⁷.

Resaltó luego las iniciativas de la Asociación en materia de Leyes especiales sobre fletamento, seguro marítimo, conocimiento de

de Derecho Marítimo, 1993”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XII (1995), pp. 651-653; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 1994”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIII (1996), pp. 613-615; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 1995”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIV (1997), pp. 703-705; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 1996”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XV (1998), pp. 759-762; “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 1997”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XVI (1999), pp. 707-709; y “A.E.D.M.: la Asociación Española de Derecho Marítimo durante 2000”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XVIII (2001), pp. 759-761.

¹²⁶ Manuel Olivencia, *El papel de la Asociación Española de Derecho Marítimo en el proceso reformador*, p. 4. Manejamos el texto mecanografiado original, ya que no hemos localizado el impreso. Se encuentra en el Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, año 1999, documento suelto, acompañado de carta a mano de Olivencia.

¹²⁷ Manuel Olivencia, *El papel de la Asociación Española de Derecho Marítimo en el proceso reformador*, p. 7.

embarque, créditos marítimos y la elaboración de informes, ponencias y votos para la redacción de Convenios internacionales o la reforma de los mismos.

El paso de Joaquín Garrigues y Díaz-Cañabate, José Luis Azcárraga Bustamante, Álvaro Delgado, José Luis Goñi Gaztambide, Fernando Sánchez Calero¹²⁸, José María Alcántara González e Ignacio Arroyo Martínez por el máximo cargo de responsabilidad de la Asociación Española de Derecho Marítimo ha contribuido de forma muy considerable a engrandecer a dicha institución y a ennoblecerla de forma notable.

El perfil de Garrigues, de Sánchez Calero y de Ignacio Arroyo es distinto de los otros máximos responsables, ya que son tres catedráticos de Derecho Mercantil de reconocido prestigio (Garrigues ha sido considerado por algunos como el mejor jurista español del siglo XX, sin embargo son muchos otros los nombres que se dan que preceden al de don Joaquín¹²⁹) y en el caso de Arroyo se trata del mayor maritimista español de todos los tiempos.

Nadie ha cultivado con tanta profundidad, rigor y marcada internacionalidad en nuestro país la ciencia que da nombre a dicha asociación como lo ha hecho el catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Barcelona, y esto dicho al margen de que haya sido el fundador y el mantenedor de una de las más prestigiosas publicaciones de Derecho Marítimo que hay en el mundo, el *Anuario de Derecho Marítimo*, en el que han colaborado verdaderos números uno de la disciplina de Europa y América.

La etapa en que Fernando Sánchez Calero fue Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo puede considerarse

¹²⁸ De Fernando Sánchez Calero, publicamos en apéndice su semblanza, que ha aparecido editada en Barcelona y Zaragoza en 2012, en el tomo 4.º de la colección (= volumen III.º de la misma), del *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*.

¹²⁹ Hay varios lugares donde se han publicado referencias al respecto. Por regla general son más los que consideran que los nueve juristas españoles más importantes del siglo XX son Luis Jiménez de Asúa, Federico de Castro y Bravo, Eduardo García de Enterría, Álvaro d'Ors y Pérez-Peix, José Castán Tobeñas, Felipe Clemente de Diego, Adolfo González Posada, Juan B. Vallet de Goytisolo y Luis Díez-Picazo y Ponce de León. Por otro lado, se ha escrito que los doce juristas españoles más significativos y relevantes de todos los tiempos han sido San Ramon de Penyafort, Diego de Covarrubias, Francisco de Vitoria (para muchos el primero), Tomás Sánchez, Francisco Salgado de Somoza (para otros, en menor medida, éste estaría a la cabeza), Francisco Giner de los Ríos, Felipe Clemente de Diego, Luis Jiménez de Asúa, Federico de Castro, José Castán Tobeñas, Eduardo García de Enterría y Juan B. Vallet de Goytisolo (recientemente fallecido).

como una de las más fructíferas. Sánchez Calero fue catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Complutense en su Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

José Luis Goñi perteneció al Consejo ejecutivo del Comité marítimo internacional en 1993, junto a Patrick Griggs, Étienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron, Frank L. Wiswall jr., cuando el Presidente era Allan Philip y el Presidente de Honor Francesco Berlingieri (fue Presidente del Comité desde 1976 a 1991), los Vicepresidentes William Birch Reynardson, Anatoly Kolodkin, Jan C. Schultsz y William Tetley, el Secretario General Norbert Trotz y el Administrador y Tesorero Henry Voet.

Se ha de decir que particularmente Francesco Berlingieri¹³⁰ y William Tetley¹³¹ son dos estudiosos de relieve mundial del Derecho Marítimo, y en el caso de Tetley también del Derecho Aeronáutico. No da la impresión de que en su momento Goñi Gaztambide interviniera de modo particular en la modificación de las reglas de York y Amberes sobre averías.

No hemos podido localizar la totalidad de los españoles que han formado parte como miembros titulares del Comité Marítimo Internacional.

Sin embargo, sí es seguro que lo han sido Eduardo Albors Méndez, José María Alcántara, Ignacio Arroyo Martínez, José Luis de Azcárraga Bustamante, Eduardo Bagés Agustí, Pelegrín de Benito Serrés, Ignacio de Bertrand y Bertrand, Álvaro Delgado Garzón, Luis Figaredo Pérez, José María Garibi Undabarrena, José Luis Esteva de la Torre, Guillermo Giménez de la Cuadra, José Luis

¹³⁰ Francesco Berlingieri se inscribe dentro de una familia genovesa de maritimistas que ya alcanza a varias generaciones. Ha impartido clases en la Universidad de Génova y también ha sido docente en la Tulane University de Nueva Orleans, donde los estudios de Derecho Marítimo tienen una tradición consolidada de años y a la vez cuentan con una reconocida publicación periódica de carácter científico. Berlingieri ha recibido varios doctorados honoris causa. Es miembro honorario de la Orden del Imperio Británico y es el editor de *Il Diritto marittimo*, la celebrada publicación italiana, además de autor de varios libros e incontables artículos, de los que no vamos a ocuparnos en esta ocasión.

¹³¹ William Tetley nació en Montreal el 10 de febrero de 1927. Ha sido catedrático de Derecho Marítimo de la Universidad McGill de Montreal y ha impartido conferencias y lecciones de Derecho de los transportes en diversas Universidades canadienses y norteamericanas. Su paso transitorio por la política, dentro de las filas del Partido Liberal, le llevó a ser Diputado de la Asamblea Nacional del Québec y luego Ministro del Gobierno de la provincia del Québec. Sus publicaciones son numerosísimas, pero como es un personaje ajeno a la Asociación Española de Derecho Marítimo no vamos a reproducir aquí el listado resumido de las mismas.

Goñi Etchevers, Raúl González Hevia, Gabriel Julià Andreu, Aurelio Menéndez y Menéndez, Manuel Olivencia Ruiz, Antonio Polo Díez, José Luis Rodríguez Carrión¹³², José María Ruiz Bravo, Fernando

¹³² Fue un verdadero cultivador del Derecho Marítimo, entre cuyas publicaciones prácticamente no se encuentran apenas las que se salen de ese ámbito. Veamos las que lo son, pues de su elenco ya nos hemos hecho eco en las tres breves semblanzas que tuvo que escribir uno de los firmantes del presente capítulo, Manuel J. Peláez, sobre esa excelente persona e inmejorable profesional del Derecho Marítimo que fue José Luis Rodríguez Carrión [ver Manuel J. Peláez, “José Luis Rodríguez Carrión (1936-2001)”, en *Diccionario crítico de expertos en Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, en *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XXI-XXII (2005), pp. 3382-3383; “José Luis Rodríguez Carrión (1936-2001)”, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza-Barcelona, 2006, vol. II, tomo 1.º, pp. 415-416, n.º 910 y en el *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, 2012, en prensa]; “El fletador-porteador de los artículos 2 y 3 de la Ley española de 22 de diciembre de 1949 sobre Transporte Marítimo de Mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, I (1981), pp. 361-368; “El derecho de retención en el Derecho Marítimo español y la *Lien Clause*, en la práctica de la contratación”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 151-166; “El contrato de arrendamiento de buques”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, III (1984), pp. 297-345; *Consideraciones en torno a las coberturas proporcionadas por el seguro marítimo de mercancías del Instituto de Aseguradores de Londres*, Sevilla, 1985; “Fuentes e interpretación del contrato de seguro marítimo”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, IV (1986), pp. 279-314; “La exclusión del vicio propio o naturaleza de la cosa en el seguro marítimo de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VI (1988), pp. 205-221; “La exclusión de pérdida en peso o volumen y uso y desgaste natural en el seguro marítimo de mercancías”, en *Revista General de Derecho*, n.º 525 (1988), pp. 3787-3794; “El dolo y la culpa del asegurado, sus auxiliares y terceros en el seguro marítimo con especial referencia a la baratería del patrón”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VII (1989), pp. 39-74; “La insuficiencia del embalaje y marcas de las mercancías transportadas en el seguro marítimo de facultades”, en *Revista General de Derecho*, n.º 541-542 (1989), pp. 6919-6929; “La problemática del retraso en el seguro marítimo de mercancías”, en *Revista General de Derecho*, n.º 541-542 (1989), pp. 6931-6939; “La exclusión de la «frustración del contrato» en las coberturas proporcionadas por el contrato de seguro marítimo de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, VIII (1990), pp. 211-230; “La relación de causalidad pactada, en el marco de la póliza de seguro marítimo de mercancías con incorporación de las cláusulas del instituto de aseguradores de Londres, de 1982”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, IX (1991), pp. 15-47; “Las pólizas de fletamento por viaje. Análisis crítico”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, IX (1991), pp. 261-271; “Seguro marítimo: la medida cautelar del artículo 770 del Código de Comercio”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 66 (1991), pp. 7-37; *Estudios de Seguro marítimo*, Barcelona, 1992, libro del que se ocupó de hacer recensión María Reyes Martín Sánchez, en *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XIII (1997), pp. 1872-

Ruiz-Gálvez y López de Obregón, Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, Fernando Sánchez Calero, Luis San Simón Cortabitarte y Rodrigo Uría González.

El aterrizaje de Ignacio Arroyo en la Presidencia de la Asociación Española de Derecho Marítimo ha servido para la modernización de la misma y la entrada sin conflictos en los retos que viene comportando el siglo XXI.

Arroyo, vasco, de Bilbao, donde nació el 28 de julio de 1948, tanto el primero como, sobre todo, el segundo apellido de su padre, Aldaiturriaga, prueban las esencias euskáricas que corren por sus venas, junto a la universalidad de su formación universitaria y de su conocimiento de idiomas.

1874; “La cláusula de coaseguro y la excepción de falta de litisconsorcio pasivo necesario en el seguro marítimo”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, X (1993), pp. 173-212; “El aseguramiento de la Responsabilidad Civil en el artículo 78 de la Ley de Puertos del Estado y de la marina mercante”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 73 y 74 (1993), pp. 59-65; “Cláusulas inglesas del seguro de buques”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 77 (1994), pp. 89-105; “El salvamento marítimo de vidas humanas en el Convenio Internacional de Naciones Unidas de 1989”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XI (1994), pp. 137-158; “La aplicabilidad de los intereses moratorios del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro al Seguro marítimo”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XI (1994), pp. 403-425 y en *Revista Española de Seguros*, n.º 81 (1995), pp. 135-152; “Cláusulas inglesas del Seguro Marítimo (II)”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 79 (1994), pp. 95-109; “Cláusulas inglesas del seguro marítimo (III)”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 82 (1995), pp. 29-65; “El abordaje: su concepto y delimitación”, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, vol. III, *Contratos mercantiles, Derecho concursal y Derecho de la navegación*, Madrid, 1996, pp. 4047-4072 y en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIII (1996), pp. 107-140; “La definición de los riesgos asegurados”, en *V Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 1997, pp. 87-130; “Las enmiendas de 1995 a las cláusulas a término, para buques, del instituto de aseguradores de London, de 1983”, en *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Justino Duque Domínguez*, Valladolid, 1998, vol. II, pp. 1547-1568; *La responsabilidad civil por los daños causados por productos defectuosos*, Valencia, 2000; “Un nuevo modelo de póliza española de seguro marítimo de buques”, en *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000, pp. 281-315; *Los seguros marítimos y aéreos*, Madrid-Barcelona, 2003 [de este libro publicado por Marcial Pons existe comentario crítico en alemán publicado en Colonia a cargo de Manuel J. Peláez y María J. Varela, en *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, vol. 54, n.º 1 (2005), pp. 175-176, donde igualmente apareció recensión del libro –a cargo de los indicados Peláez y Varela– de la misma colección de Derecho Mercantil, del que era autor Pedro Jesús Baena Baena, *Privilegios, hipotecas y embargos preventivos sobre el buque y la aeronave*, Madrid, 2002, 262 pp., en *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, vol. 53, n.º 4 (2004), pp. 677-678].

Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Deusto y luego se doctoró en la Universidad de Bolonia con una tesis doctoral de seguros marítimos, que llevaba por título *La dinamica dell'abbandono nell'assicurazione marittima*. Amplió estudios en la mejor Universidad del mundo, la de Harvard, según las dos encuestas de calidad más importantes (Shanghai y Times), aunque la Facultad de Leyes más acreditada del planeta es actualmente la de Yale. Ignacio Arroyo, tras su paso por la Autónoma de Madrid¹³³, llegó a ser catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona.

No vamos a enumerar ni reproducir al completo sus publicaciones en el *Anuario de Derecho Marítimo*, pues superaría estrepitosamente los límites de la proporción e incluso habría algún malicioso lector de este artículo que pudiera pensar como impropio hacerse eco de lo que alguien ha publicado en publicación periódica de su propia dirección, sin apreciar que allí cualquiera podrá ver verdaderas páginas antológicas de la ciencia que nos ocupa (en nuestro caso que nos ocupa y preocupa en su dimensión histórica, y nos preocupa porque son pocos los que se dedican a cultivarla en el Derecho del pasado, cuando cuenta con instituciones con tres mil y dos mil años de antigüedad¹³⁴).

Sin embargo, no podemos menos que dejar de pasar desapercibidos algunos libros suyos¹³⁵ y diversos artículos aparecidos en otras sedes periódicas ilustradas, en homenajes o en ponencias en Congresos¹³⁶.

¹³³ Ver algunos datos más anteriores a que llegara a ser catedrático y sin indicación de sus publicaciones en Antonio Pérez Martín, *Proles Aegidiana*, vol. IV, *Los colegiales desde 1801 a 1977. Elenco de supuestos colegiales porcionistas. Rectores y otros cargos (1368-1978). Addenda et corrigenda. Índices*, Bolonia, 1979, p. 2.053, n.º 1.677.

¹³⁴ Nos referimos a la echazón, al fletamento fluvial en el Nilo, Eufrates, Tigris y Pasatigris, al préstamo marítimo para viaje de ida o de ida y vuelta, a la colisión entre embarcaciones que apunta un abordaje, etc.

¹³⁵ Ignacio Arroyo Martínez, *Estudios de Derecho Marítimo*, I y II, el segundo de los cuales aparecido en Barcelona en 1995 fue ampliamente recensionado. Desde nuestra sede lo hizo María Encarnación Gómez Rojo, en *Revista europea de Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, XIII (1997), pp. 1845-1848. Consultar también las ya dos ediciones existentes de su *Compendio de Derecho Marítimo*, publicado por Bosch en Barcelona.

¹³⁶ Ignacio Arroyo Martínez, "La distribución del riesgo en el Derecho marítimo", en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 143-144 (1977), pp. 7-120; "Panorama del Derecho marítimo español", en *Revista Jurídica de Catalunya*, vol. LXXXI, n.º 3 (1982), pp. 745-762; "La cláusula de jurisdicción en los contratos internacionales y la necesidad de revisar una jurisprudencia contraria al desarrollo del comercio exterior", en *Revista Jurídica de Catalunya*, vol.

Excluimos los trabajos que no sean de Derecho Marítimo o de los transportes, ya que en los últimos años Ignacio Arroyo ha salido del agua y comienza a estudiar el Derecho Aeronáutico. Aparte ha cultivado otras parcelas del área de Derecho Mercantil.

No obstante, en la tercera y cuarta entrega de esta obra sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo completaremos la información que se reproduce a pie de página con la señalización de otras publicaciones, tanto antiguas como nuevas, de Ignacio Arroyo y de otros anteriores Presidentes de la Asociación.

No debe menoscabarse la importancia de la labor de quienes han desempeñado la función de secretarios de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

Vamos a fijarnos en uno que se entregó con eficacia, tenacidad y constancia, Fernando Ruiz-Gálvez López de Obregón, que ocupó la Secretaría en tiempos tempranos y estuvo muy ligado a la publicación, que se mantuvo durante años, de la *Revista Española de Derecho Marítimo*.

En 1984 apareció el primer número del *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, del que fue nombrado director el catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid Juan Luis Iglesias Prada, cuya desaparición en marzo de 2011 deja a la ciencia jurídica española completamente consternada y al Derecho mercantil desasistido, hundido y desesperanzado¹³⁷.

LXXXIV, n.º 2 (1985), pp. 495-504; “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, en *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al profesor Manuel Broseta Pont*, Madrid, 1995, vol. I, pp. 191-236 [Broseta fue asesinado en Valencia el 15 de enero de 1992]; “El estado de la legislación marítima”, en *Perspectivas del Derecho Mercantil*, Madrid, 1995, pp. 205-220; “Reflexiones en torno a la Ley de puertos del Estado y marina mercante”, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Madrid, 1996, vol. III, pp. 3671-3726; “La reforma del seguro marítimo español”, en *La reforma de la legislación marítima*, Madrid, 1999, pp. 145-182; “Público y privado en los puertos españoles”, en *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000, pp. 31-56; y, “Concentración y asociacionismo empresarial en la actividad pesquera”, en *Cuadernos de Derecho pesquero*, n.º 1 (2000), pp. 109-130. Aparte hay que destacar los capítulos que redactó para las *Lecciones de Derecho mercantil*, Madrid, 2005 y ediciones posteriores sobre los seguros marítimos, empresario marítimo, préstamo a la gruesa, averías, seguro aeronáutico, accidentes marítimos, contaminación, fletamento y arrendamiento, etc.

¹³⁷ En el vol. III = tomo IV.º del *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos*, que aparecerá en 2012, se recoge su semblanza y una muestra detallada de sus principales publicaciones, casi

Era una publicación de artículos de Derecho Marítimo, en la que también se recogían noticias sobre la Asociación, y en esta primera entrega tres notas necrológicas, las de Joaquín Garrigues y Díaz-Cañabate¹³⁸, Juan Bautista Monfort¹³⁹ y Joaquín Hevia¹⁴⁰.

Luego, en posteriores números de dicha publicación periódica, de frecuencia irregular, se recogieron las de Pedro Lamet¹⁴¹, Miguel de Páramo Cánovas¹⁴² y José Luis de Azcárraga¹⁴³.

Más tarde fallecerían miembros de la Asociación tan destacados como Pelegrín de Benito Serrés, el 8 de noviembre de 1989, Ignacio de Bertrand y Bertrand, el 12 de enero de 1992, el catedrático de

todas ellas aparecidas en España, pues su proyección internacional escrita fue prácticamente nula, por lo que se refiere a publicaciones en Italia, Alemania, Inglaterra, EE.UU., Francia, Bélgica, Suecia y Holanda, aunque sí pasó en su etapa formativa por Bolonia, la Universidad de Roma, la de Múnich y la de Bonn. No consta que publicara nada en ninguno de estos sitios.

¹³⁸ Ver Fernando Sánchez Calero, "Joaquín Garrigues", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 1 (1984), pp. 13-14. Luego el propio Sánchez Calero elaboró una reducida semblanza de Garrigues para el *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia, que todavía en abril de 2011 no se ha publicado cuando las previsiones apuntaban que aparecerían la totalidad de los tomos en 2006, pero sí ha aparecido ya, y de forma estruendosa, el conjunto de los tomos de dicho diccionario en 2011 y 2012, donde se aloja en uno de ellos la semblanza de Garrigues. Sánchez Calero igualmente publicó "Joaquín Garrigues y Díaz-Cañabate (1899-1983)", en *Juristas Universales*, Madrid-Barcelona, 2004, vol. IV, pp. 337-344. Por otro lado, Alejandro Martínez Dhier escribió "Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate (1899-1983)", en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos*, Zaragoza y Barcelona, 2005, vol. I, pp. 366-369, n.º 362. En ese mismo *Diccionario* se recogen las semblanzas de otros abogados de la familia; así ver Rafael Domingo, "Antonio Garrigues Díaz-Cañabate (1904-2004)", vol. I, pp. 365-366, n.º 361 y María Encarnación Gómez Rojo, "Joaquín Garrigues Walker (1933-1980)", vol. I, pp. 369-370, n.º 363. Ignacio Arroyo publicó "El Derecho Marítimo en la obra de Joaquín Garrigues", en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIV (1997), pp. 325-344. La familia de Joaquín Garrigues promovió una biografía muy documentada sobre el personaje.

¹³⁹ Francisco Miguel Sánchez Gamborino, "Juan Bautista Monfort", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 1 (1984), pp. 14-15.

¹⁴⁰ Raúl González Hevia, "Joaquín Hevia", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 1 (1984), pp. 15-16.

¹⁴¹ Pelegrín de Benito, "Pedro Lamet", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 2 (1984), pp. 13-14.

¹⁴² José Luis de Azcárraga, "Excmo. Sr. Don Miguel de Páramo Cánovas", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 4 (1985), p. 17. Páramo había nacido el 25 de julio de 1914 y falleció el 11 de mayo de 1985.

¹⁴³ José María Alcántara, "A José Luis de Azcárraga", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 5 y 6 (1986), pp. 9-10 y su "Breve semblanza biográfica", pp. 11-12.

Derecho Mercantil de la Universidad de Barcelona, Antonio Polo Díez¹⁴⁴, el 1 de marzo de 1992, o Rodrigo Uría González en 2001¹⁴⁵.

¹⁴⁴ La bibliografía sobre Polo es abundante. Consultar al respecto y, en primer término, sus *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo Díez*, Madrid, 1981, 1256 pp., aunque allí lo que se recogen son los típicos trabajos de una miscelánea científica de homenaje. Además Rodrigo Uría González, “Ultimo adiós a Antonio Polo”, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991) [sed 1992], pp. V-VI; Aurelio Menéndez y Menéndez, “Antonio Polo Díez, maestro y amigo”, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. VII-XIX; Fernando Sánchez Calero, “En recuerdo del profesor Antonio Polo”, *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. XXI-XXV; Manuel Olivencia, “In memoriam. Antonio Polo”, *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. XXVII-XXIX; su hijo y también catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Barcelona, Eduardo Polo Sánchez escribió “Antonio Polo, padre y maestro”, *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. XXXI-XXXVIII; Mercedes Vergez Sánchez, “Don Antonio Polo: saber de sabiduría”, *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. XXXIX-XL; Jesús Blanco Campaña, “Don Antonio Polo: su ejemplo y su obra”, *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 201 (1991), pp. XLI-XLVI; de nuevo Aurelio Menéndez y Menéndez, “In memoriam. Antonio Polo Díez”, en *Revista Española de Seguros*, n.º 70 (1992), pp. 67-78; Octavio Pérez-Vitoria Moreno, que fue catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Barcelona y bien conocía a Polo, “Antonio Polo y su generación universitaria”, en *Revista Jurídica de Cataluña*, año XCII (1993), pp. 409-413; Patricia Zambrana Moral y Elena Martínez Barrios, “Una forma particular de aplicación del Derecho: la depuración política de los mercantilistas y de los historiadores del Derecho a partir de 1937”, en *Rudimentos legales. Revista de Historia del Derecho*, 1 (1999), pp. 191-216; Patricia Zambrana Moral y Elena Martínez Barrios, “Notas sobre depuración política universitaria: algunos casos concretos”, en *Cuadernos Republicanos*, Centro de Estudio e Investigaciones Republicanas, 46 (2001), pp. 19, 20 y 35-37; Patricia Zambrana Moral y Elena Martínez Barrios, *Depuración política universitaria en el primer franquismo: algunos catedráticos de Derecho*, Barcelona, 2001, pp. 35-39; Manuel J. Peláez, “Antonio Polo Díez (1907-1993, sic)”, en *Juristas Universales*, vol. IV, pp. 777-778; Manuel J. Peláez, “Antonio Polo Díez (1907-1992)”, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos*, vol. II, tomo 1.º, pp. 327-329, n.º 810 y del mismo autor en el *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia, en prensa (desconocemos el tomo y también las páginas en que aparecerá publicado, aunque sabemos que será en 2012 ó 2013). No nos consta que Polo escribiera nada de Derecho Marítimo, ni tampoco de Derecho Aeronáutico, pero no nos es posible asegurarlo de forma rotunda. Antonio Polo estuvo al frente de la cátedra Consolat del Mar de Barcelona, en la que también aparecía Josep Maria Font i Rius como uno de los responsables, siendo el secretario de la misma Joan Jordi Bergós Tejero. Dicha cátedra estaba bajo el patrocinio de la Diputación de Barcelona y había sido creada el 31 de octubre de 1958. Organizó varios Cursos de Derecho Marítimo, cuyos frutos desconocemos. Además Polo fue Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona. Aunque hizo la tesis doctoral en

La organización de Congresos de Derecho Marítimo y la intervención en encuentros internacionales relacionados con esa ciencia es una de las actividades más llamativas que promueve la Asociación Española de Derecho Marítimo.

En Madrid, entre el 18 y el 22 de octubre de 1999, también tuvo lugar otro Congreso de Derecho Marítimo español en el que las materias abordadas eran un paseo científico-doctrinal por el conjunto de las instituciones marítimas desde el fletamento y el transporte a la naturaleza jurídica del buque, la propiedad del mismo, las averías, el seguro marítimo e incluso el Derecho Medioambiental Marítimo.

La preparación del Congreso Internacional de Derecho Marítimo, celebrado en Toledo los días 17 al 20 de septiembre de 2000, fue una oportunidad para poner de relieve la importancia y la proyección internacional de la Asociación.

Previamente, otra de las actividades con las que aparece directamente implicada la Asociación, en la época en que José María de Alcántara era Presidente, fue la puesta en marcha del Simposio internacional de Alcalá de Henares del 23 y 24 de junio de 2000.

La previsible participación de la Vicepresidenta de la Comisión Europea en el Congreso organizado por la Asociación en Alcalá de

Derecho Penal nada menos que con el ya citado Luis Jiménez de Asúa, uno de los pocos juristas españoles realmente valorados por la doctrina alemana, Antonio Polo se consideraba discípulo de Conrad Cosack, Justus Wilhelm Hedemann, Rudolph Müller-Erbach, Wilhelm Kisch y Hermann Schoch, lo que le llevó a traducir al castellano algunas de sus publicaciones, aunque fundamentalmente artículos, también vio la luz el *Tratado de Derecho Mercantil* de Cosack. Polo tomó del profesor de la Universidad de Pisa, Lorenzo Mossa, y, luego, el propio Polo desarrolló por su cuenta, la interpretación del Derecho Mercantil como Derecho de la empresa.

¹⁴⁵ Recoge casi todas las referencias a las semblanzas y notas necrológicas que sobre él se escribieron Alejandro Martínez Dhier en “Rodrigo Uría González (1906-2001)”, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos*, vol. II, tomo 2.º, *Apéndice Ψ*, pp. 607-610, n.º 2.292. También hay allí una más modesta nota sobre su hijo, el igualmente abogado “Rodrigo Uría Meruéndano (1941-2007)”, vol. II, tomo 2.º, *Apéndice Ψ*, p. 610, n.º 2.293, quien falleció trágicamente en Croacia el 17 de julio de 2007. El número de publicaciones referentes al Derecho de la Navegación de Rodrigo Uría González no es abundante, más bien reducido, pero sobre todo con la particularidad de que asume la interpretación italiana del Derecho de la Navegación, que agrupa el Derecho marítimo, el Derecho aeronáutico y el Derecho fluvial, en su afamado *Curso de Derecho Mercantil*, del que se han hecho infinidad de ediciones, en cuya actualización mucho tuvo que ver Aurelio Menéndez y Menéndez.

Henares los días 24 y 25 de septiembre de 2001 no pudo llevarse a cabo. Loyola de Palacio renunció a la representación en el Coloquio, pero agradeció la invitación que le cursaban y resaltó la importancia que cada día cobra el Derecho Marítimo, pues –para ella– «el transporte marítimo y el multimodal constituyen una parte substancial y prioritaria de la política de Transportes de la Comisión Europea.

Es un hecho, por ejemplo, que la división de responsabilidades entre las partes involucradas en el transporte multimodal es un tema importante para el desarrollo futuro de estos medios de transporte.

El próximo libro blanco sobre la Política de Transporte en Europa retiene como uno de los puntos mayores a desarrollar el transporte multimodal. En el futuro podremos estudiar entre nosotros su marco jurídico»¹⁴⁶.

Gran eco mediático tuvo el Congreso Nacional sobre *El Puerto, el Transporte y la Seguridad*, celebrado en Valencia el 24 y 25 de mayo de 2004, con diez argumentos de ponencias y veinte para las comunicaciones que abordaron todo el panorama del Derecho Marítimo.

La pertenencia de la Asociación Española de Derecho Marítimo al Comité Marítimo Internacional, que fue fundado en 1896, a pesar de que reporta beneficios considerables a la primera, conlleva que dicha Asociación, al ser miembro de pleno derecho, tenga que abonar una considerable suma económica que procede de sus miembros.

La tesorería del Comité Marítimo Internacional tiene su sede en la ciudad belga de Amberes, localidad portuaria donde se editan dos revistas de Derecho de los transportes por mar, una de ellas entre las más importante del Viejo Continente, *European Transport Law*¹⁴⁷, publicación en seis lenguas, donde aparecen artículos sobre todo de Derecho Marítimo, pero también de Derecho Ferroviario, Derecho Aeronáutico, Derecho del Transporte Terrestre, Derecho Fluvial, Derecho de las aguas interiores lacustres, etc.

¹⁴⁶ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Madrid, documento A-1589/D-1074, de 21 de junio de 2001. Carta de Loyola de Palacio a José María Alcántara.

¹⁴⁷ Lleva en su portada la titulación en seis lenguas y luego el subtítulo igualmente en seis idiomas (inglés, francés, alemán, italiano, español y holandés) de *Journal of Law and Economics*. Con seis números al año cuenta ya con cuarenta y cuatro volúmenes. Tiene su sede en la calle Maria-Henriettelei, 1, de Amberes, y fue fundada por Wijffels, uno de los profesores y a la vez abogado maritimista más prestigiosos de Europa.

Un aspecto sumamente significativo del Derecho Marítimo y en lo que afecta a la Asociación que, con tanto celo y rigor, viene presidiendo Ignacio Arroyo Martínez, es la repercusión en el mundo del turismo y en concreto del ecoturismo.

El turismo es una fuerza económica y una realidad social poderosa que ha suscitado el interés de los estados en tanto instrumento para alcanzar objetivos culturales, sociales, educativos e, incluso, políticos. Analizar el impacto económico del turismo es analizar el lugar que ocupa el turismo en el comercio internacional, así como en las economías nacionales.

El grupo de trabajo nombrado por el Gobierno francés para elaborar un informe que fue publicado en abril de 2009 y que llevaba por título *Aproche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes. Contribution à la décision publique*¹⁴⁸ y que presidía Bernard Chevassus-au-Louis, cuyo ponente era Jean-Luc Pujol, señalaba, entre otras cosas, que dentro de un ecosistema marítimo hay que tener en cuenta la forma en que se lleva a cabo la pesca, a la vez que se hace una opción ecológica o ecoturística.

Otro aspecto que habría de tenerse en cuenta es la importancia de los diferentes ecosistemas marítimos que se dan en una región o en una provincia, en Francia en un departamento dada su peculiar organización político-administrativa.

Desde hace más de un siglo y medio, el turismo se ha transformado en uno de los sectores esenciales de la actividad económica de una parte considerable de los estados.

Además, pone en juego enormes inversiones de capital en el ámbito de las infraestructuras públicas, construcción, transportes, agroindustria, y consecuentemente de los servicios de traducción e interpretación, entre otros.

De esta forma, la cuna del turismo moderno ha ido conformando, de alguna manera, las estructuras industriales de parte del mundo occidental.

Desde que comenzara a utilizarse por primera vez la palabra “turista” a partir del siglo XIX¹⁴⁹, el turismo se ha expandido de tal forma que ha influido irremediabilmente en el progreso económico e industrial de las naciones.

¹⁴⁸ *Aproche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes. Contribution à la décision publique*, Paris, 2009, p. 99.

¹⁴⁹ El empleo de esta palabra surge a partir de una publicación de Pegge en su artículo “A traveller is nowadays called a Tour-ist”, in *Anecdotes of the English Language*, publicada en los albores del siglo XIX; *apud.* R. Lanquar, *La economía del turismo*, Oikos-tau, Barcelona, 1991, pp. 7-8.

No obstante, el turismo no se ha desarrollado verdaderamente hasta que se adoptaron ampliamente algunas medidas sociales, como las vacaciones pagadas; esta última alcanzaría, a partir de los años treinta del pasado siglo, a prácticamente toda la población de los países industrializados.

El turismo internacional se viene caracterizando por ser una joven industria dependiente del impulso privado, adornada por el internacionalismo tanto de sus proyectos como de sus espacios.

En España, por el contrario, dentro del turismo destacaban ciertos rasgos tales como la notable dependencia de este país con respecto a las otras naciones turísticas provistas de mejores infraestructuras para hacer frente a las demandas, que estaban mucho más desarrolladas y eran más prósperas.

Además, en los albores del siglo XX el turismo se consideraba una gran negocio, y, por tanto, generador de divisas, por lo que, en consecuencia, España buscaba ante todo captar el interés y, especialmente, las divisas del turismo extranjero¹⁵⁰.

No obstante, es en el periodo que transcurre entre 1950 y 1973, conocido como el «gran *boom* turístico»¹⁵¹, cuando el turismo internacional crece más rápidamente de lo que lo había hecho en toda su historia.

Más adelante, fue también importantísimo el Tratado de Maastricht, rubricado en esa ciudad el 7 de febrero de 1992, el cual introduce los conceptos de ciudadanía europea y la libre circulación de personas, mercancías y capitales desde el 1 de enero de 1993.

En los países desarrollados, viajar ha dejado de ser un lujo para convertirse en una necesidad para miles de personas.

Desde el *boom* turístico, el número de turistas extranjeros se ha ido incrementando cada año, de tal forma que, según los últimos datos de la Organización Mundial del Turismo (de ahora en adelante, OMT), España consolidó en el año 2006 su segundo puesto mundial en cuanto al número de turistas extranjeros y a los ingresos por turismo¹⁵², ya que las llegadas turísticas

¹⁵⁰ Cf. Moreno Garrido, *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Editorial Síntesis, Madrid, 2007, para una panorámica más detallada del turismo en España durante todo el siglo XX.

¹⁵¹ Vogeler Ruiz y Hernández Armand, *El mercado turístico. Estructura, operaciones y procesos de producción*, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid, 2000, pp. 25-26.

¹⁵² En 1975 España logró ser el primer receptor europeo, gracias a los ingresos por turismo internacional. Esta situación se debió principalmente a que, en ese mismo año, España consiguió la sede permanente de la OMT, un hecho que tuvo lugar gracias a que fue admitida en la Organización de Naciones Unidas (ONU) en 1955 y a que se produjo un acontecimiento importante como fue la

internacionales a nuestro país alcanzaron los 58,2 millones¹⁵³, lo cual supuso un sustancial aumento con respecto al año anterior¹⁵⁴. Si contrastamos con datos anteriores, en Francia en 1990 el sector servicios suponía el 64,3% del Producto Interior Bruto, mientras que en España en ese mismo año alcanzaba el 57,5%, y por otro lado en Estados Unidos de América era del 72,3%

Sin embargo, y aunque las perspectivas apuntaban a que este crecimiento sería constante, lo cierto es que durante el año 2007 España registró un ligero crecimiento con respecto al año anterior¹⁵⁵, lo cual ha supuesto una desaceleración dentro del sector turístico que ha continuado produciéndose durante los siguientes años.

El descenso turístico y la desaceleración económica que han azotado en años precedentes y actualmente flagelan al sector turístico español han provocado el desplazamiento de España a la tercera posición en términos de llegadas de turistas internacionales, desde el año 2008.

No obstante, a pesar de este descenso, nuestro país «ha mantenido firmemente su posición como segundo país de todo el mundo, y primero de Europa, con más ingresos por turismo internacional¹⁵⁶».

Además de esta desaceleración en cuanto al crecimiento turístico en nuestro país, en la actualidad, desde el año 2008, los turistas están considerando otras opciones que podrían competir con

celebración del congreso de la American Society of Travel Agents (ASTA), en Madrid (Vogeler y Hernández, 2000, pp. 33 y 37).

¹⁵³ Datos obtenidos de la Secretaría de Estado de Comercio, *Turismo 2020. Plan Operativo Turespaña 2008*, Sociedad Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S. A., Madrid, 2008; del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, *Balance del Turismo en España en 2006*, Instituto de Estudios Turísticos, Madrid, 2006; y del periódico *El País*, en su versión digital, del 29 de enero de 2007, y cuyo acceso es gratuito en Internet. [http://www.elpais.com/articulo/economia/Espana/consolida/segundo/destino/turistico/mundo/elpepueco/20070129elpepueco_2/Tes].

¹⁵⁴ Durante ese mismo año, 2006, se alcanzó un crecimiento del 6,6% con respecto al año anterior en cuanto a los viajes por todo el mundo, y se llegó a registrar un total de 903 millones de turistas. Datos extraídos del Organización Mundial del Turismo, *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, 6 (2), (2008).

¹⁵⁵ Datos obtenidos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, *Frontur, movimientos turísticos en fronteras. Informe anual 2008*, Instituto de Estudios Turísticos, Madrid, 2008, y del periódico *El País*, del 29 de enero de 2008, en http://www.elpais.com/articulo/economia/ralentiza/llegada/turistas/Espana/elpepueco/20080129elpepueco_11/Tes.

¹⁵⁶ Organización Mundial del Turismo, *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, 7 (2) (2009), p. 9.

España, ya que ofrecen unos precios más bajos y cuentan aún hoy con recursos naturales casi sin explotar –es el caso de Turquía, Marruecos y Croacia–¹⁵⁷.

Por otro lado, el turismo ha tenido que enfrentarse en los últimos años a una serie de cambios que están delineando unas nuevas tendencias dentro del sector.

La nueva riqueza de la clase media y de los jóvenes, así como el envejecimiento de la sociedad, han provocado que haya un aumento de la demanda de viajes. Cada vez más gente se puede permitir ser un turista.

A esto hay que sumarle el impacto que ha tenido la red de redes y las nuevas tecnologías en la forma de contratar los productos que ahora están accesibles en línea.

En consecuencia, los responsables de la OMT alertan de la necesidad de garantizar la seguridad del turismo, fomentando así que se lleven a cabo políticas de mejora dentro del sector con la finalidad de ofrecer cierto grado de calidad, sostenibilidad, diferenciación y especialización de los segmentos turísticos.

En esta esfera de especialización de los segmentos turísticos, nace un nuevo concepto de turismo entre los ya archiconocidos como turismo de sol y playa, de salud y belleza, rural, cultural, etc. Se trata del «ecoturismo» que, según un informe publicado por Rahemtulla y Wellstead¹⁵⁸, fue acuñado por primera vez por el ecologista mejicano Ceballos-Lascurain en 1983, según constatan Scace, Grifone y Usher¹⁵⁹.

Sin embargo, en dicho informe, aunque basándose en las investigaciones llevadas a cabo por R. Ashton y O. Ashton¹⁶⁰, Higgings¹⁶¹ y Fennell y Eagles¹⁶², parece ser que fue en 1978

¹⁵⁷ Datos extraídos del *Barómetro OMT del Turismo Mundial* del año 2008. Cf. OMT (2008).

¹⁵⁸ Y. G. Rahemtulla and A. M. Wellstead, *Ecotourism: understanding the competing expert and academic definitions*, Natural Resources Canada [Information Report: NOR-X-380], Alberta and Ontario, 2001.

¹⁵⁹ R. C. Scace, E. Grifone and R. Usher, *Ecotourism in Canada*, prepared by Sentor Consultants Ltd. for Environ. Can., Can. Environ. Advis. Counc., Ottawa, 1992. Unpublished Report.

¹⁶⁰ R. Ashton and O. Ashton, *An Introduction to Sustainable Tourism (Ecotourism) in Central America*, Wild. Conservation Int., Gainesville, 1993.

¹⁶¹ B. R. Higgings, "The global structure of the nature tourism industry: ecotourists, tour operators and local businesses", in *Journal of Travel Research*, Vol. 35, No. 2 (1996), pp. 11-18.

¹⁶² D. Fennell and P. Eagles, "Ecotourism in Costa Rica: a conceptual framework", in *Journal of Parks Recreation Administration*, Vol. 1, No. 8 (1990), pp. 23-34.

cuando Miller lo utilizó por primera vez. Otros autores¹⁶³ aseguran que el término apareció por primera vez en lengua inglesa en un artículo publicado por Romeril en el año 1985¹⁶⁴.

Sin embargo, Fennell y Eagles afirman que el término «ecoturismo» ya cuenta con otro origen más antiguo que el de Miller y el de Romeril, y proponen a Hetzer como el autor que acuñaría el término en el año 1965¹⁶⁵, quien lo empleó para poder explicar la relación compleja existente entre los turistas y el medio ambiente y culturas con las cuales interaccionaba.

Por otro lado, los autores reconocen que es Ceballos-Lascurain a quien se le ha conferido su autoría, dado que es el primero en emplear el término a la hora de referirse a todos aquellos servicios y a toda la infraestructura que se necesita para impulsar y, por tanto, fomentar la industria que engloba el ecoturismo¹⁶⁶.

Según E. Boo¹⁶⁷, el ecoturismo comienza a esbozarse, aunque tímidamente, en los años setenta del pasado siglo, gracias al interés de un público-turista preocupado por el medio ambiente y, especialmente, por su protección y preservación a pesar de los viajes que puedan producirse.

Puede decirse que nace como contrapunto al turismo de masas, en el que los turistas tradicionalmente han venido utilizando los recursos y medios de un determinado lugar sin preocuparse un ápice de las consecuencias que pudieran repercutir negativamente sobre el medio ambiente.

Además, de una manera u otra, todos, como turistas, hemos sido testigos de esta especie de «violación» de las riquezas naturales ofrecidas por el entorno que, natural o no, son parte de nuestro patrimonio cultural, social y económico. Así, la aceptación de

¹⁶³ M. B. Orams, "Types of Ecotourism", in David Bruce Weaver, *The Encyclopedia of Ecotourism*, CAB International, London, 2001, p. 24.

¹⁶⁴ M. Romeril, "Tourism and the environment – towards a symbiotic relationship", in *International Journal of Environmental Studies*, Vol. 25 (1985), pp. 215-218.

¹⁶⁵ W. Hetzer, "Environment, tourism, culture", in *Links* (1965), pp. 1-3.

¹⁶⁶ Otro autor al cual se le ha conferido la autoría del término «ecoturismo» es Budowski, quien reconocía que la relación entre el turismo y el medio ambiente tiende a ser conflictiva, aunque la interacción entre ambos puede producir muchos beneficios mutuos. G. Budowski, "Tourism and environmental conservation: conflict, coexistence or symbiosis", in *Environmental Conservation*, Vol. 31, No. 1 (1976), pp. 27-31. Ver M. B. Orams, "Types of Ecotourism", in David Bruce Weaver, *The Encyclopedia of Ecotourism*, CAB International, London, 2001, p. 24.

¹⁶⁷ E. Boo, *Ecotourism: the potentials and pitfalls*, Vols. 1 and 2, World Wide Fund for Nature, Washington, 1990.

principios tales como la conservación y sostenibilidad¹⁶⁸ por parte de la población ha contribuido en el desarrollo y, por ende, en la evolución del término «ecoturismo».

De un modo general, podría decirse que el ecoturismo, materia en la que el Derecho marítimo (y consecuentemente la Asociación Española de Derecho Marítimo) y el Derecho administrativo tienen mucho que opinar, se considera como un segmento o tipo del turismo favorable al medio ambiente.

A pesar de ello, dado que se carece de una definición universal de este concepto de turismo emergente en el inicio del tercer lustro del siglo XXI, existen varias definiciones comúnmente aceptadas por la mayoría de los investigadores. Blamey¹⁶⁹ recoge varias definiciones sobre este segmento del turismo.

Para Ceballos-Lascurain¹⁷⁰ el ecoturismo es «travelling to relatively undisturbed or uncontaminated natural areas with the specific objective of studying, admiring and enjoying the scenery and its wild plants and animals, as well as any existing cultural manifestations (both past and present) found in these areas».

La Société Internationale de l'écotourisme, o Ecotourism Society (1991)¹⁷¹, propone otra definición: « un tourisme responsable en milieu naturel qui préserve l'environnement et participe au bien-être des populations locales », mientras que la Asociación de Ecoturismo de Australia (1992)¹⁷² afirma que se trata de un «ecologically sustainable tourism that fosters environmental and cultural understanding, appreciation and conservation».

Por último, según Tickell¹⁷³ es «travel to enjoy the world's amazing diversity of natural life and human culture without causing damage to either».

Merece la pena reflejar aquí la definición esbozada por Tourisme Québec, basada en otra definición propuesta por *Le Québec maritime* « forme de tourisme qui vise à faire découvrir un milieu naturel tout en préservant son intégrité, qui comprend une activité d'interprétation des composantes naturelles ou culturelles du milieu,

¹⁶⁸ M. B. Orams, "Types of Ecotourism", in David Bruce Weaver, *The Encyclopedia of Ecotourism*, CAB International, London, 2001, p. 24.

¹⁶⁹ R. K. Blamey, "Introduction to Ecotourism", in David Bruce Weaver, *The Encyclopedia of Ecotourism*, CAB International, London, 2001, p. 6.

¹⁷⁰ H. Ceballos-Lascurain, "The future of ecotourism", in *Mexico Journal* (1987), p. 14.

¹⁷¹ Ecotourism Society, *Ecotourism Guidelines for Nature-Based Tour Operators*, The Ecotourism Society, North Bennington, Vermont, 1991.

¹⁷² Ecotourism Association of Australia, *Newsletter* 1, 2, (1992).

¹⁷³ C. Tickell, "Foreword", in E. Cater and G. Lowman (eds.), *Ecotourism: a Sustainable Option?*, John Wiley & Sons, Brisbane, 1994. p. IX.

qui favorise une attitude de respect envers l'environnement, qui fait appel à des notions de développement durable et qui entraîne des bénéfices socioéconomiques pour les communautés locales et régionales »¹⁷⁴.

A partir de todas estas definiciones se pueden extraer una serie de características del fenómeno ecoturístico, de acuerdo con la OMT¹⁷⁵:

1º) Reúne todas las formas del turismo centradas en la naturaleza y el medio ambiente, cuyo objetivo principal es el de observar y apreciar la naturaleza así como las culturas tradicionales de las zonas naturales.

2º) Conlleva una parte de educación.

3º) Viene acompañada de repercusiones negativas limitadas sobre el medio ambiente y el contexto sociocultural.

4º) Favorece la protección de zonas naturales, proporcionando ventajas económicas a las comunidades que las acogen, a las administraciones públicas estatales, regionales, provinciales o locales que velan por la preservación de estas zonas, pero, igualmente, creando empleos, fuente de ingresos para las distintas poblaciones y localidades.

Otro aspecto muy importante del ecoturismo es que los turistas deben tomar conciencia de todas estas características, aunque también los habitantes del país, ya que de la preservación y conservación de este medio natural depende su capital y riqueza natural y cultural.

Así, el ecoturismo se inscribe dentro de la gestión del turismo sostenible con la voluntad y el deseo de contribuir a la mejora de la economía local.

Por otro lado, no hay que confundir ecoturismo con el turismo sostenible, ya que se trata simplemente de un segmento del turismo al igual que el turismo de sol y playa, cultural, deportivo o rural, mientras que el concepto de desarrollo sostenible y, por ende, el de turismo sostenible, debe aplicarse a todas estas formas de turismo.

La Asociación Española de Derecho Marítimo ha asumido entre sus cometidos el Derecho turístico, el ecoturismo y ha sabido, desde otro punto de vista, adaptarse al siglo XXI y cuenta con una página web con información reducida, pero bien seleccionada. De la mano de Ignacio Arroyo sigue caminando segura y su presencia allí « c'est une bague au doigt »¹⁷⁶.

¹⁷⁴ Tourisme Québec, *Nature et tourisme : L'écotourisme au Québec en 2002*, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 2002, p. 8.

¹⁷⁵ Tourisme Québec (2002 : 8).

¹⁷⁶ Se traduce como «viene como anillo al dedo».

SOBRE LA HISTORIA JURÍDICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO EN SU DIMENSIÓN TRANSNACIONAL¹⁷⁷

María Encarnación Gómez Rojo

Tras lo ya escrito sobre esta Asociación en esta misma sede¹⁷⁸, me permito ahora centrarme en aspectos relacionados, algo más profundamente, con su vertiente transnacional, no sin antes recordar que, por su propio carácter, el transporte marítimo precisa de unas normas unificadoras¹⁷⁹, que tienen como primer paso la codificación de la legislación marítima nacional de cada país que, aunque inspirada en el Derecho Marítimo medieval de carácter consuetudinario¹⁸⁰, debe reflejar también las diferentes tradiciones

¹⁷⁷ La presente colaboración fue realizada en el seno del proyecto titulado *La contratación turística electrónica multilingüe como mediación intercultural: aspectos legales, traductológicos y terminológicos* (Ref. n.º HUM-892, 2006-2009). Proyecto de Excelencia, Junta de Andalucía.

¹⁷⁸ Ver lo ya escrito con anterioridad sobre esta Asociación por Patricia Zambrana Moral, “Notas sobre la historia reciente de la Asociación Española de Derecho Marítimo a través de sus actividades jurídicas y económicas”, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, mayo 2009, [en línea: www.eumed.net/rev/cccss/04/pzm.htm] y Manuel J. Peláez, “Algo más sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo”, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, julio 2009, [www.eumed.net/rev/cccss/05/mjp.htm], que se reproducen ahora en el presente libro claramente modificados y en el segundo caso más ampliado y con otras colaboradoras que han aportado aspectos nuevos substanciales.

¹⁷⁹ Se pueden consultar, entre otros muchos, Paola Ivaldi, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990.

¹⁸⁰ Vid. a título de ejemplo los trabajos ya clásicos de Antonio de Capmany, *Código de las Costumbres marítimas de Barcelona (Libro del Consulado)*, 2 vols., Madrid, 1796 y reed., Barcelona, 1965; Jean-Marie Pardessus (edit.), *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, 6 vols., Paris, 1828-1848; Ernest Moliné Brasses, *Les Costums maritimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar*, Barcelona, 1914; Ferran Valls i Taberner, *Consolat de Mar*, 3 vols., Barcelona, 1930-1933; Josep Maria Font i Rius, “Estudio preliminar” al *Libro del Consulado de Mar*, Barcelona, 1965, que acabamos de citar; Arcadi Garcia i Sanz, “Estudios sobre

jurídicas, especialmente la latina y la anglosajona y los intereses de cada país en particular, por lo que sus normas quedan, en principio, muy lejos de ser uniformes internacionalmente¹⁸¹.

Por esta razón y con el objetivo de obtener la perseguida uniformidad, los diferentes gobiernos nacionales han venido acudiendo a las convenciones internacionales como instrumentos legales básicos al servicio de este fin¹⁸².

Este objetivo no podría ser cumplido en absoluto sin la intervención de organismos internacionales, por lo que parece claro que es de rigor efectuar siquiera una breve referencia a la tarea desarrollada por las organizaciones que, a nivel supranacional, han

los orígenes del derecho marítimo hispano mediterráneo”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXXIX (1969), pp. 213-316 y *Llibre del Consolat de Mar*, vol. III, 1. *Estudi jurídic* y vol. III, 2. *Diplomatari*, Barcelona, 1984. Sobre los Rôles d’Oléron y la tradición atlántica ver M. Deniel, *Études d’histoire maritime. Les Rôles d’Oléron du Moyen Âge au XVII^e siècle*, Brest, 1971; J. Shephard, *Les origines des Rôles d’Oléron*, Poitiers, 1983; Isabelle Cousin, *Les Rôles d’Oléron. Origines et destinée d’une règle maritime*, Nanterre, 1996; y “Aux origines des Rôles d’Oléron”, en *Méditerranées*, 13 (1997), pp. 145-170. Más recientemente, Gérard D. Guyon, “Les coutumes pénales des Rôles d’Oléron. Un droit pénal maritime original?”, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XVII (2001), pp. 2271-2286 y Margarita Serna, *Los Rôles d’Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, 2004.

¹⁸¹ Incide específicamente sobre este particular Jan Łopuski, “Maritime Law in the XXI Century: Tradition, Modernity, Rationality”, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XX (2004), pp. 2959-2970 y luego republicado en *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century*, Toruń, 2008, pp. 327-341 y el reciente trabajo de David Anderson, *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Leiden, 2008.

¹⁸² Cfr. Jan Łopuski, “International Maritime Conventions in Legal Systems of Civil Law and Common Law Countries”, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, V/VI (1990-1991), pp. 651-667, luego recogido en *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century*, pp. 247-259 y “The Role Played by International Law in the Formation of Maritime Law: a Retrospective View on the Turn of the 20th Century and in the Era of Globalisation”, en la misma sede, XVI (2000), pp. 2147-2158 e igualmente en *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century*, pp. 289-303. También se encuentran respuestas en Daniel Patrick O’Connell, *The International Law of the Sea*, 2 vols., Oxford, 1982-1984; Sergio M. Carbone y Francesco Munari, *Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali*, Milano, 1990; E. D. Brown, *The International Law of the Sea*, 2 vols., Dartmouth, 1994; Rafael Matilla Alegre, *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Bilbao, 1999; Ignacio Arroyo Martínez, “Derecho marítimo español y convenios internacionales marítimos: luces y sombras”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XVI (1999), pp. 21-79 y Julio Jorge Urbina, *Controversias marítimas, intereses estatales y derecho internacional*, Madrid, 2005.

sido creadas con el objetivo de buscar la unificación del Derecho Marítimo y en este punto, no desconociendo, entre otras susceptibles de ser destacadas, la labor de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo del Comercio Internacional (UNCTAD)¹⁸³, ni la de la Organización de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL)¹⁸⁴, que ha culminado en varios acuerdos internacionales¹⁸⁵, he decidido

¹⁸³ Consultar www.unctad.org.

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) es un órgano permanente de la Asamblea General de las Naciones Unidas, creado en 1964.

Sus objetivos generales son el comercio internacional y la expansión económica. Siendo el transporte marítimo un tema íntimamente ligado al comercio internacional, la UNCTAD dirige sus trabajos hacia el desarrollo del transporte marítimo, abordando temas como: el transporte multimodal y en contenedores, las pólizas de fletamento y seguros marítimos, los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

Para llevar a cabo su tarea en este área, la UNCTAD creó un Subcomité de Legislación Internacional Marítima que trabaja en constante relación con la UNCITRAL y el CMI.

¹⁸⁴ Se obtienen respuestas en www.unictr.org. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), mejor conocida por sus siglas en inglés UNCITRAL, fue creada mediante Resolución de la Asamblea General de la ONU en 1966. Actualmente tiene su sede en Viena, pero sus sesiones se realizan también en Nueva York, su sede inicial. El fin primordial con el que fue creada la UNICTRAL es la reducción o eliminación de los obstáculos legales al desarrollo del comercio internacional, en razón de dificultades que derivan de las legislaciones divergentes y la conveniencia de obtener una mayor uniformidad posible. Desde su creación, la UNCITRAL se ha convertido en el principal órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el área del Derecho Mercantil internacional.

¹⁸⁵ Como consecuencia del trabajo de estos organismos mencionados en texto y caracterizados en nota, las Naciones Unidas han promocionado y favorecido, en el campo del Derecho Marítimo Público y Privado, tratados internacionales entre los que merecen ser destacados los siguientes:

Código de Conducta de Conferencias Marítimas de Líneas Regulares de Navegación (1974);

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978), más conocido como Reglas de Hamburgo –este convenio se diferencia de las Reglas de La Haya, al transferir al transportista riesgos que antes asumían los intereses de la carga, suprimiendo la exoneración de responsabilidad en caso de culpas náuticas y modificando la fórmula de exoneración en caso de incendio. En concreto llega a establecer como principio general la responsabilidad del transportista por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de la carga o la demora en su entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora, se produce cuando las mercancías se encuentren bajo la custodia del transportista, a menos que éste pruebe que él,

centrar mi atención por su grado de especialización exclusivamente vinculada a asuntos marítimos, por su ámbito de actuación dentro de la unificación del Derecho Marítimo internacional y por la especial vinculación, que trataré, en la manera de lo posible, documentalmente de poner de manifiesto, de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

En el organigrama de la Asociación Española de Derecho Marítimo, bajo la Presidencia del considerado por muchos príncipe de los maritimistas españoles, Ignacio Arroyo Martínez, se encuentran hasta 2012, en que se producirá un cambio, José Luis del Moral Barilari y Félix Ruiz-Gálvez, como Vicepresidentes, mientras que Francisco Carlos López Rueda ocupa el cargo de Secretario y Luis F. Gómez de Mariaca, el de Tesorero, mientras que son miembros titulares el malagueño José María Alcántara González, Eduardo Albors Méndez, Ignacio Arroyo Martínez, Eduardo Bages Agustí, José Luis del Moral, Luis de San Simón Cortabitarte, Luis Figaredo Pérez, Javier Galiano Salgado, Guillermo Giménez de la Cuadra, Manuel González Rodríguez, Rodolfo González Lebrero, José Luis Goñi Etchevers, Juan Luis Iglesias Prada, Rafael Illescas Ortiz, Fernando Meana Green, Aurelio Menéndez y Menéndez, Manuel Olivencia Ruiz, Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, Fernando Sánchez Calero, además cuenta con 187 miembros individuales y 32 colectivos— como miembro de la misma, al Comité Marítimo Internacional (CMI)¹⁸⁶, constituido en Bruselas el 6 de junio de 1897 como asociación privada de ámbito internacional sometida a sus propios estatutos amparados en la legislación belga y compuesto por asociaciones nacionales (o multinacionales)

Y además «donde la condición de miembro se acuerda para las personas (tanto físicas como jurídicas) que participen en actividades marítimas o comerciales o, bien, sean especialistas en Derecho Marítimo y Mercantil. Los miembros individuales de las asociaciones

sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias—; Convenio sobre Transporte Multimodal (1980); Convención sobre el Derecho de Mar (1982); Registro de Buques (1986); Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991) y Convenio sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval (1993), entre otros.

¹⁸⁶ Consultar del actual Presidente de honor del CMI, Francesco Berlingieri, “El Comité Marítimo Internacional”, en *Revista del Comité Marítimo venezolano*, I (1980), pp. 11-23.

pueden ser nombrados miembros titulares del Comité Marítimo Internacional por la Asamblea a propuesta de la Asociación interesada, a razón de un máximo de 18 por Asociación»¹⁸⁷, siendo los principales órganos del CMI, la Asamblea, el Consejo Ejecutivo¹⁸⁸ y el Consejo de Administración¹⁸⁹.

En la práctica el funcionamiento del CMI en su labor de unificación del Derecho Marítimo internacional se fundamenta en la aprobación por los diferentes miembros de convenios internacionales con un procedimiento que comienza por la distribución de cuestionarios sobre el tema propuesto entre las asociaciones nacionales miembros del CMI, estos cuestionarios resueltos son enviados a una comisión designada por el Consejo Ejecutivo para su estudio a nivel general y para la elaboración de un informe final con un eventual proyecto de convenio que es después sometido a aprobación por la conferencia convocada por el CMI.

Cuando un proyecto de convenio era aprobado en el seno del CMI, se enviaba al gobierno belga para que éste convocara la mencionada conferencia internacional, esto ocurrió así hasta 1979, fecha en la que el gobierno belga convocó la XIII y última Conferencia Diplomática a petición del CMI, en ella –entre otras cuestiones de menor relevancia– se aprobó la incorporación de los

¹⁸⁷ Art. 3 del Estatuto del Comité Marítimo Internacional de 1981 que consulto en Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. I, Barcelona, 1986, pp. 129-130.

¹⁸⁸ En 2009, al redactarse este artículo, el Consejo Ejecutivo del CMI estaba integrado por Karl-Johan Gobrii (Singapur), Jean-Serge Rohart (Francia), Justice Johanne Gauthier (Canadá), Stuart Hetherington (Australia), Nigel Frawley (Canadá), Wim Fransen (Bélgica), Benoît Goemans (Bélgica), Christopher O. Davis (EE.UU.), José Tomás Guzmán Salcedo (Chile), Mans Jacobsson (Gran Bretaña), Sergej Lebedev (Rusia), Henry H. Li (China), Louis N. Mbanefo (Nigeria) Andrew Taylor (Gran Bretaña), Francesco Berlingieri (Italia) como editor de las publicaciones y De Mol, Meuldermans & Partners (Bélgica) como compañía auditora.

El cuadro de honor aparecía presidido por Francesco Berlingieri (Italia) seguido de Patrick J. S. Griggs (Inglaterra).

En cuanto a los Vicepresidentes de Honor aparecían en el organigrama Frank L Wiswall Jr. (USA), Eugenio Cornejo Fuller (Chile), Nicholas J. Healy (Irlanda), Anatoly Kolodkin (Rusia), J. Niall McGovern (Irlanda) Tsuneo Ohtori (Japón), Jan Ramberg (Suecia), José D. Ray (Argentina), Hishashi Tanikawa (Japón) y William Tetley (Canadá).

¹⁸⁹ Art. 4 del Estatuto del Comité Marítimo Internacional de 1981 que consulto en Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, p. 130.

Derechos Especiales de Giro (DEG)¹⁹⁰ para fijar los límites de responsabilidad del transportista de mercancías.

El Acta final de estas conferencias era enviada a los Estados signatarios para su ratificación y a los no signatarios para su adhesión, actuando el reino de Bélgica como depositario para las ratificaciones y denuncias de los convenios del CMI.

En este sistema se aprobaron diversos convenios sobre asistencia y salvamento (1910 con Protocolo modificadorio de 1967), abordajes (1910), limitación de responsabilidad de los armadores (1924 y 1957), sobre conocimientos de embarque (me refiero al Convenio internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque aprobado en Bruselas en 1924, más conocido como Reglas de La Haya, con sus dos Protocolos, uno, las Reglas de Visby de 1968 y otro de 1979 que introdujo los DEG, a los que me he referido en las líneas anteriores), sobre privilegios e hipotecas marítimas (convenios de 1926 y 1967), sobre inmunidad de los buques de Estado (convenio de 1926 y protocolo de 1934), competencia civil y penal en caso de abordajes (1952), embargo preventivo de buques de mar (1952), pasajeros clandestinos (1957), transporte de pasajeros por mar (1961), transporte marítimo de equipaje de pasajeros (1967), sobre

¹⁹⁰ Concepto creado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 1969 como un activo de reserva internacional para complementar los activos de reserva existentes de los países miembros a los cuales son asignados en proporción a sus cuotas en dicho Organismo, si bien en la actualidad dichos DEG funcionan como unidad de cuenta del FMI y otros organismos internacionales.

El DEG es, por tanto, un activo potencial frente a las monedas de libre uso de los países miembros del FMI, y sus tenedores pueden obtener estas monedas a cambio de sus DEG mediante dos operaciones, una, la concertación de acuerdos de canje voluntario entre países miembros y, por otro lado, la designación por parte del FMI de países miembros con una sólida situación externa para que compren DEG a países miembros con una situación poco firme. Inicialmente el valor del DEG era equivalente a 0,888671 gramos de oro fino, en paridad también en aquel entonces, finales de los años sesenta de la pasada centuria, a un dólar de los Estados Unidos de América; sin embargo, a partir de 1973, el valor del DEG se redefinió y en la actualidad se fija teniendo en cuenta el dólar estadounidense, el euro, la libra esterlina y el yen japonés. En concreto, el valor del DEG, que varía diariamente, se calcula sumando determinados montos de las cuatro monedas valorados en dólares de Estados Unidos, sobre la base de los tipos de cambio cotizados a mediodía en el mercado de Londres.

La composición de dicho grupo de monedas se revisa de forma periódica, a fin de velar porque refleje la importancia relativa de cada moneda en los sistemas comerciales y financieros mundiales.

responsabilidad de los explotadores de buques nucleares (1962), sobre inscripción de buques de construcción (1967).

A pesar de esta importante labor del CMI, a partir de 1968, las organizaciones internacionales gubernamentales incluyeron entre sus objetivos intervenir en los temas de Derecho Marítimo por lo que surgió el peligro de que la función principal del CMI quedara sin sentido.

Además cada vez con más frecuencia los Estados nacionales pretendían intervenir desde el comienzo en el proceso legislativo internacional de aprobación de convenios marítimos, por lo que el CMI iba quedando despojado de sus funciones, es decir, la preparación de los proyectos de convenios internacionales y la convocatoria de conferencias, por parte del Gobierno belga, para el análisis y, en su caso, aprobación de dichos proyectos¹⁹¹.

Ya en la conferencia del primer siglo de vida del CMI celebrada en Amberes en 1997, se analizó el futuro del CMI, y se llegó a la conclusión de que se debía dirigir a la preparación de soluciones a problemas comerciales que no requirieran la intervención de gobiernos o acuerdos internacionales para hacerse efectivos tal y como se había logrado con las Reglas de York y Amberes aprobadas el 5 de abril de 1974 en la XXX Conferencia Internacional del CMI convertidas en el instrumento internacional para la regulación de la liquidación de las averías gruesas.

Este otro método de unificación del Derecho Internacional Marítimo utilizado por el CMI ha producido, hasta ahora, además de las Reglas de York y Amberes, soluciones tales como las Reglas para la determinación de daños y perjuicios en casos de abordajes, Reglas de interpretación de los términos de estadía en los fletamentos por viaje, un estudio comparativo de los contratos de construcción de buques (con cláusulas modelos), Reglas para el arbitraje marítimo internacional, Reglas sobre el Estatuto de los aerodeslizadores y de los accesorios de navegación (*offshore mobile craft*), un estudio sobre la responsabilidad y relaciones de las

¹⁹¹ «La presencia de otras organizaciones intergubernamentales marítimas, principalmente la IMO y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo del Comercio Internacional, junto a la Conferencia de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho del Comercio Internacional, han incidido sensiblemente en el método de trabajo del Comité Marítimo Internacional.

La realidad muestra que el CMI deja el protagonismo en la elaboración y preparación de los Convenios internacionales a favor de los organismos especializados de las Naciones Unidas.

Su trabajo futuro se presenta como asesor y observador cualificado más que como protagonista de la unificación internacional» (Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. I, pp. 139-140).

sociedades de clasificación, las Reglas de París sobre los conocimientos de embarques nominativos no endosables (*sea way bills*) y las Reglas de París sobre Conocimientos de Embarque Electrónicos.

En relación con la intervención internacional de la Asociación Española de Derecho Marítimo¹⁹² en la resolución de cuestionarios enviados por el CMI, se observa que a principios de 1989 José María Alcántara¹⁹³ hacía llegar al entonces Presidente, José Luis Goñi, una misiva donde le exponía la relación de trabajos que el CMI tenía en aquel momento en curso y sobre los que la Asociación Española de Derecho Marítimo contaba con cuestionarios o comentarios pendientes de contestar¹⁹⁴, en relación con contratos sobre construcción, reparación y desguace de buques (que Luis Figaredo tenía preparado), a jurisprudencia marítima internacional (el despacho de Alcántara se comprometía a efectuar el envío de esta jurisprudencia), a gravámenes marítimos e hipotecas (sobre la que Alcántara adjuntaba toda la documentación), a la aplicación de convenciones internacionales, a la uniformidad de la legislación sobre el transporte de mercancías por mar y a un seminario sobre contratos de fletamento a casco desnudo; mientras que le recordaba la existencia de trabajos en curso sobre la distribución

¹⁹² Extraigo, de la totalidad de la documentación de la Asociación Española de Derecho Marítimo que he podido consultar, la que he considerado más significativa, y descarto –entre otras– la muy numerosa existente en los Archivos atinentes a asuntos de financiación de la propia Asociación y a sus cuotas de pertenencia a diversos organismos internacionales, por no ser cuestiones de trascendencia científica.

¹⁹³ José María Alcántara González es autor, entre otros trabajos de temática jurídico-marítima, de “El proyecto de Ley General de Navegación Marítima: Alicia a través del espejo”, en *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, n.º 4 de 2007, pp. 1555-1562; “La falta de uniformidad actual en la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal”, en *Derecho de los negocios*, 11, n.º 117 (2000), pp. 1-10; “La nueva Ley inglesa de arbitraje de 1996 y el arbitraje marítimo”, en *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, n.º 4 de 1997, pp. 1342-1345; “Privilegios marítimos e hipoteca naval: el Convenio Internacional de Ginebra de mayo de 1993”, en *Derecho de los negocios*, 4, n.º 39, 1993, pp. 1-13; “Arbitraje Marítimo: el juicio arbitral marítimo contado por un árbitro”, en *Revista vasca de Derecho procesal y arbitraje = Zuzenbide prozesala ta arbitraia euskal aldizkaria*, 5, n.º 3 (1993), pp. 287-296; “Estado de la regulación internacional sobre transporte puerta-puerta: el proyecto de UNCITRAL y CMI”, en *Actas del I Congreso Internacional de Transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, Castellón de la Plana, 2005, vol. 1, pp. 735-742.

¹⁹⁴ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto de 31 de enero de 1989.

del riesgo en el transporte de mercancías, sobre la revisión del Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (Atenas, 13 de diciembre de 1974)¹⁹⁵ y Protocolo al Convenio de Atenas de 1974 sobre el transporte por mar de pasajeros (Londres, 19 de noviembre de 1976)¹⁹⁶, sobre la liquidación de la avería gruesa, otro sobre Derecho Internacional Privado Marítimo, un cuarto sobre el convenio UNIDROIT relativo al arrendamiento financiero internacional y otro trabajo atinente a compensación por daños en caso de colisión.

En otras ocasiones, la Asociación Española de Derecho Marítimo ha sido invitada a participar en diversos Seminarios organizados por el Comité Marítimo Internacional como el celebrado en Knokke-Zoute (Bélgica) durante los días 4 y 5 de abril de 1989, presidido por el profesor Francesco Berlingieri¹⁹⁷, quien precisamente solicitaba a Goñi que le hiciera llegar una breve sinopsis de las sentencias emitidas por órganos jurisdiccionales españoles durante 1987 y 1988 sobre asuntos concernientes a la aplicación de convenios marítimos internacionales en nuestro país con determinación del nombre de las partes implicadas y, en su caso, del buque de que se tratase¹⁹⁸.

La Asociación Española de Derecho Marítimo determinó, y así le fue comunicado a Henry Voet-Genicot, Presidente a la sazón del CMI, que asistiera el propio Presidente de la Asociación Española

¹⁹⁵ De aplicación efectiva desde el 28 de abril de 1987. Consulto Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. 3, pp. 2181-2198.

¹⁹⁶ En vigor desde el 30 de abril de 1989. Contiene ideas interesantes, Antonio Martínez Puñal, "En torno al ámbito de aplicación del Convenio de Londres, de 1976, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, y a la aplicación de las cláusulas de exclusión recogidas en su artículo 15, apartado I", en *Anuario de Derecho Marítimo*, IX (1991), pp. 191-201.

¹⁹⁷ Francesco Berlingieri es un abogado maritimista italiano con despacho en Génova. Ha impartido docencia en Derecho Marítimo en diversas instituciones de Italia así como en la americana Tulane University.

Se encuentra en posesión de diversos doctorados honoris causa de las Universidades de Bolonia (Italia), Amberes (Bélgica) y Atenas (Grecia).

Entre 1976 y 1991 fue Presidente del Comité Marítimo Internacional, y en la actualidad ostenta la Presidencia de Honor de esta institución y también es miembro honorario de la Orden del Imperio Británico, de la Asociación Canadiense de Abogados, de la British Maritime Law Association, así como de la Asociación de Derecho Marítimo italiana.

Formó parte del Tribunal de Comercio de la Corte Superior de Justicia en Londres. Además Berlingieri, es editor de las Publicaciones del CMI y de la revista trimestral *Il Diritto marittimo*.

¹⁹⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

de Derecho Marítimo¹⁹⁹, y aparecían incluidos en la relación de conferenciantes José María Alcántara, por España, y el afamado William Tetley, por Canadá, un experto de verdadero relieve internacional tanto en Derecho Marítimo como en las otras ramas del Derecho de los transportes, que ha sido profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad McGill y parlamentario de la Asamblea nacional del Québec, contribuyendo con sus artículos, ponencias y otras investigaciones auténticamente punteras al desarrollo de esta ciencia en al menos tres continentes donde tienen acogida no fugaz los resultados muy meritorios salidos de su pluma, cuya lectura cada vez nos deja más asombrados tanto a propios como a extraños.

También queda constancia, en los Archivos de la Asociación Española de Derecho Marítimo, de la asistencia de algunos de sus miembros a la asamblea ordinaria convocada a principios de marzo de 1989 por parte del CMI, que se celebraría el viernes 7 de abril en la que se trataron los siguientes asuntos:

1º) designación de candidatos, es decir, Asociaciones miembros y Miembros Titulares a título particular;

2º) elección de un miembro para el Consejo ejecutivo;

3º) XXXIV Conferencia Internacional del CMI que se celebraría en París en 1990 (agenda y organización de la citada Conferencia);

4º) fijación de la fecha de la asamblea ordinaria del CMI en 1990;

5º) trabajos en preparación: documentos de transporte marítimo, uniformidad del Derecho del Transporte de mercancías por mar, transfer electrónico, Derecho Internacional Privado Marítimo, aplicación de las convenciones internacionales y convenios de Derecho Marítimo;

6) colaboración con las organizaciones intergubernamentales (cooperación con OMI en relación al proyecto de convenio sobre asistencia y salvamento y colaboración con OMI y UNCTAD a propósito de los privilegios y las hipotecas marítimas;

7) empresas caritativas del CMI (se solicitaba ayuda económica para publicar los trabajos preparatorios del Convenio sobre salvamento);

8) informe del Tesorero;

9) aprobación de cuentas;

y 10) asuntos varios²⁰⁰.

Precisamente en relación al transfer electrónico de derechos de bienes en tránsito, el Presidente del CMI envió circular a Goñi,

¹⁹⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁰⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

fecha el 10 de marzo de 1989, con un informe anexo preparado por Jan Ramberg, catedrático de Derecho Privado de la Universidad de Estocolmo, Secretario General del Consejo Ejecutivo del CMI y Presidente del Subcomité Internacional sobre “Transfer electrónico de derechos de bienes en tránsito”, en la que fijaba provisionalmente la reunión para el 31 de mayo en Londres y solicitaba designación de los delegados asistentes²⁰¹.

En cuanto a la participación de los miembros de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los órganos de gobierno del CMI, en la Asamblea del Consejo Ejecutivo de dicho organismo internacional celebrada el 6 de abril de 1989 presidida por Berlingieri, figuran como miembros de dicho Consejo, Goñi, Tetley y Tricot²⁰².

En otro orden de cosas, y dando un salto atrás en el tiempo respecto a las últimas fechas señaladas en esta colaboración, cabe precisar que el año 1948 fue particularmente significativo, ya que una conferencia celebrada en Ginebra bajo los auspicios de las Naciones Unidas adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional²⁰³, llamada en aquel tiempo Organización

²⁰¹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁰² Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁰³ De hecho, en 1948 se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el convenio por el que se constituyó oficialmente la Organización Marítima Internacional –se puede consultar el texto completo de este Convenio en Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. 1, pp. 3-31–, el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar.

Se trata del único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. La OMI funciona a través de varios comités –Comité de Seguridad Marítima (CSM), Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), Comité Jurídico, Comité de Cooperación Técnica, que coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo y Comité de Facilitación, que se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos u otras terminales– y subcomités –el CSM y el CPMM cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG)–. [En línea: <http://www.imo.org>].

Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y que cambiaría a su nombre actual en 1982.

La presencia de otras organizaciones intergubernamentales marítimas, principalmente la OMI y otras nacidas al amparo de las Naciones Unidas²⁰⁴, hizo perder protagonismo a otras organizaciones no gubernamentales y en especial al CMI²⁰⁵, que fue quedando relegado más a órgano de consulta que de iniciativa legislativa en la unificación marítima internacional.

La creación de la OMI obedeció a la necesidad de elaborar instrumentos internacionales que contribuyeran a unificar la normativa en materia de seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y contención de la contaminación proveniente de buques, temáticas que requieren de una solución práctica urgente, razón por la cual la propia OMI creó un mecanismo de aceptación tácita de enmiendas a sus convenios técnicos.

Dicho mecanismo tiene un modo de funcionamiento mucho más rápido que en la práctica se materializa del siguiente modo: el Comité de Seguridad Marítima o el de Protección al Medio

²⁰⁴ Consultar muy especialmente Ignacio Arroyo Martínez, *Convenios internacionales marítimos*, vol. 1, pp. 3-155, quien, entre otros muchos organismos internacionales, hace referencia a la Asociación de Derecho Internacional (ADI), al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC). Con carácter general, también Ignacio Arroyo Martínez, "Organismos relacionados con el tráfico marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, IV (1986), pp. 1-75. Vid. también, referido al transporte de mercancías, Jan Łopuski, "The UNCITRAL Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea: Some Reflections on the Transformation and Future of Maritime Law", en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XIX (2003), pp. 2665-2674, y en *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century*, pp. 315-326. Posterior y muy útil resulta el trabajo de Ignacio Arroyo Martínez, "UNCITRAL. La labor de la conferencia de Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo en el transporte marítimo", en *Anuario de Derecho Marítimo*, XXIII (2006), pp. 545-552.

²⁰⁵ Es interesante la consulta de José Luis de Azcárraga y Bustamante, *El "Comité Maritime International" y la última conferencia diplomática de Bruselas*, Madrid, 1958. Antes había escrito Amedeo Giannini un documentado artículo "Le convenzioni di Bruxelles 1952 di diritto marittimo", en *Rivista del diritto della navigazione*, año XVIII, n.º 3-4 (1952), pp. 207-225, al que siguieron otros posteriores "La convenzione di Bruxelles (1957) sulla responsabilità dei proprietari di navi marittime", en *Assicurazioni*, año XXIV, n.º 3-4 (1957), pp. 141-154. Ver también Ignacio Arroyo Martínez, quien ha resumido para el *Anuario de Derecho Marítimo* la labor de este organismo en diferentes números; a título de ejemplo: "CMI; el Comité Marítimo Internacional en 2005", en *Anuario de Derecho Marítimo*, XXIII (2006), pp. 573-576.

Ambiente, se reúne para deliberar sobre los convenios que requieran modificación, transcurridas las deliberaciones se adoptan las enmiendas y en el propio texto se dispone que dicha enmienda entrará en vigor para todas las partes contratantes, a excepción de que manifiesten expresamente su oposición en un periodo de tiempo determinado.

Entre los trabajos de la OMI, merecen sin duda ser señalados el Convenio sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación de hidrocarburos (CLC 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1971) –tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por Protocolos en 1976, 1984 y 1992–; el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por el transporte de materiales nucleares (NUCLEAR 1971); el Convenio de Atenas sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje por mar (1974/1976) –este asunto ya había sido objeto de estudio por parte del CMI, como acabo de señalar, en dos convenciones separadas de 1974 y 1976.

La OMI unificó ambos convenios, y estableció en la convención de Atenas de 1974, un régimen común de responsabilidad de los perjuicios ocasionados a los pasajeros transportados en buques de navegación marítima y sus equipajes.

En el mismo se declara responsable al transportista de los daños o pérdidas sufridos por los pasajeros si el suceso se debe a su culpa o negligencia–; la Convención Internacional sobre limitación de responsabilidad en reclamaciones marítimas (1976/1996); el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979; el Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989; el Convenio Internacional sobre la preparación, responsabilidad y cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos de 1990 y el Convenio Internacional sobre la indemnización por los daños causados por el transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996.

En la XXIII Asamblea General de la Organización Marítima Internacional celebrada en Londres en noviembre de 2003²⁰⁶, en la que participaron delegaciones de 145 países, España resultó reelegida (formábamos parte del mismo desde el año 1973 en la categoría C por representación regional) para ocupar un puesto en el Consejo, en su categoría B integrada por los diez Estados con mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

²⁰⁶ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

La Asamblea de la OMI es el órgano máximo de gobierno de esta organización especializada de Naciones Unidas para asuntos marítimos que se reúne ordinariamente cada dos años, y está integrada por todos los Estados Miembros de la OMI y, entre sus funciones, se señalan refrendar las decisiones y adoptar las recomendaciones de los órganos técnicos de la propia OMI, como el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, así como aprobar el presupuesto y el programa de trabajo de la Organización.

Durante el bienio es el Consejo de la OMI, integrado por 40 países distribuidos en tres categorías, quien se encarga del gobierno ordinario del organismo.

La Delegación española participó en las reuniones de la Asamblea, en las que se prestó especial atención a los asuntos relativos a la seguridad y protección marítima y prevención de la contaminación marítima sobre el que se presentaron propuestas.

En especial, en esta Asamblea fueron objeto de debate resoluciones relativas a la adopción de un nuevo dispositivo de separación del tráfico de Finisterre de cuatro vías de circulación a propuesta de España, problemática derivada del famoso vertido del “Prestige”; a las Directrices sobre Lugares de Refugio²⁰⁷, en relación con las cuales España sostenía la necesidad de que se determinaran técnicamente para cada tipo de suceso y se estableciera la responsabilidad jurídica de la industria por los daños que se pudieran producir²⁰⁸, y al Plan de Auditorías Modelo de la OMI, donde España propugnaba que fueran auditorías obligatorias y públicas en cuanto a sus resultados.

A primeros de diciembre de 2003 se reunió en sesión extraordinaria el Comité de Protección del Medio Marino para adoptar las enmiendas al Convenio MARPOL sobre buques petroleros de doble casco y transporte de hidrocarburos pesados, según las propuestas que fueron presentadas por los Estados Miembros de la Unión Europea tras el accidente del “Prestige”, las cuales eran apoyadas claramente por la representación española.

En relación con la participación de la Asociación Española de Derecho Marítimo en organismos especializados iberoamericanos, cabe señalar la celebración los días 19 a 21 de octubre de 1987, en Sevilla, de la Asamblea Constituyente del Instituto Iberoamericano de Derecho del Mar²⁰⁹ (más tarde, marítimo).

²⁰⁷ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁰⁸ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²⁰⁹ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

Se trataba de formalizar solemnemente el acuerdo fundacional del Instituto y poner las bases de su funcionamiento y de la labor que se realizaría como contribución a la celebración del Quinto Centenario del Descubrimiento en 1992.

Se pretendía buscar la unificación del Derecho del Mar como importante contribución al Centenario.

Esta Asamblea Internacional tuvo su génesis en la XXXIII Conferencia del CMI, celebrada en Lisboa el 24 de mayo de 1985 donde tendría lugar una reunión de los miembros de las asociaciones de Derecho Marítimo de los países iberoamericanos y se tomó el acuerdo de recomendar la constitución de un organismo privado que agrupase a las asociaciones iberoamericanas, con el propósito de favorecer la unificación de la legislación marítima internacional.

La Asociación Española de Derecho Marítimo, recogiendo el encargo de dicha declaración, organizó esta Asamblea Constituyente del Instituto Iberoamericano de Derecho del Mar, donde asistieron representantes de Argentina, Uruguay, Perú, Colombia, Costa Rica, Cuba, Salvador, República Dominicana, Guatemala, Chile, Brasil, Ecuador, Panamá, Nicaragua, Puerto Rico, Méjico, Honduras y Venezuela.

Este Instituto tendría como finalidad tanto la promoción de la uniformidad legislativa marítima en el área iberoamericana como la coordinación de tal esfuerzo con la labor que vienen realizando los organismos de la ONU que trabajan en ello.

El acto final de esta Asamblea tuvo lugar en el Monasterio de La Rábida (Huelva) con la firma solemne del Acta de Constitución y el nombramiento de los cargos principales del organigrama. La Presidencia sería rotativa y la Secretaría del Instituto tendría su sede en Madrid.

La tarea primordial del Instituto no iba a ser otra que la de sentar las bases y la forma de trabajo para que, en el Centenario de 1992, pudiera firmarse un Convenio Iberoamericano de Unificación regional del Derecho del Mar.

Por ello se preveían ponencias sobre temas relativos a:

- 1) los propios Estatutos de la organización;
- 2) la unificación de instituciones jurídicas de derecho material. Ley marco uniforme de fletamentos. Derecho del mar, comercio y justicia distributiva;
- 3) unificación procesal de procedimientos marítimos;
- 4) tendencias disgregadora y unificadora del Derecho Marítimo en Iberoamérica;
- 5) contrastes en el derecho anglosajón y posible coordinación;

- 6) panorama internacional de la unificación legislativa marítima;
- 7) arbitraje marítimo ibero-americano;
- 8) formulario en castellano y traducciones;
- 9) Historia: recuperación de documentos marítimos mercantiles en el Archivo de Indias y en otros archivos,
- y 10) asuntos relacionados con el Boletín y otras publicaciones del Instituto²¹⁰.

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) es una asociación de carácter supranacional, no gubernamental, que tiene como objetivo principal impulsar el desarrollo y la uniformidad reguladora del Derecho Marítimo en el ámbito iberoamericano, coordinando su labor con otros organismos regionales e internacionales privados, oficiales o dependientes de las Naciones Unidas.

En cumplimiento de este objetivo ha llevado a cabo diversas actividades, entre las cuales quizás quepa destacar la organización de Congresos de Derecho Marítimo en los que se discuten los temas de interés y actualidad para los miembros –entre el 8 y el 11 de noviembre de 2009, se llevaron a efecto las jornadas correspondientes al XIV Congreso de Derecho Marítimo–, y se celebran las Asambleas Generales y sus Consejos Directivos, además en su seno se ha producido la creación y puesta en marcha del Centro de Arbitraje Marítimo del IIDM (CEAMAR), en Caracas, y en la actualidad el IIDM es un órgano consultivo no gubernamental del CMI, la OMI, UNCITRAL y UNCTAD.

Dentro de este ámbito iberoamericano, en 2002, los integrantes de la Asociación Española de Derecho Marítimo acordaron la creación de la Fundación Iberoamericana de Derecho del Mar²¹¹ y, al año siguiente, surgiría un proyecto de colaboración entre la Asociación Española de Derecho Marítimo y el propio IIDM²¹² para la difusión de sus objetivos entre los juristas y profesionales del sector marítimo.

Con carácter internacional, organizado por la Asociación Española de Derecho Marítimo, se celebró en la Ciudad de la Justicia de Valencia, los días 2, 3 y 4 de noviembre de 2006, un Congreso internacional sobre la Unificación del Derecho Marítimo

²¹⁰ Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto.

²¹¹ Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 26 de febrero de 2002 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

²¹² Acta de la Reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo celebrada el 18 de diciembre de 2003 (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

que incluía la presentación del Tribunal Internacional de Arbitraje Comercial y Marítimo (TIACOM).

Este congreso se convocó con un doble objetivo.

En primer lugar, promover la unificación internacional del Derecho Marítimo, objetivo compartido por todos los Estados y organismos interesados en las cuestiones del mar, en el que fueran objeto de debate asuntos relacionados con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino, el embargo de buques, los contratos marítimos, la limitación de la responsabilidad del naviero, la navegación deportiva, y la jurisdicción y arbitraje marítimo.

En segundo lugar, el congreso pretendía hacer partícipe a la comunidad internacional de la creación de un nuevo Tribunal Internacional de Arbitraje Comercial y Marítimo (en abreviatura TIACOM) con sede igualmente en Valencia así como de un Centro Internacional de Documentación Comercial y Marítima.

Ambos organismos nacían como respuesta a la creciente importancia de empresas e instituciones relacionadas con el mar y lo marítimo, en claro contraste con la precaria oferta de servicios de documentación y con el aumento de la litigiosidad que se observaban en todo el panorama internacional.

Estas circunstancias llevan aparejadas, obviamente, la consiguiente lentitud del procedimiento, lo cual, unido al coste que éste lleva implícito, hacen necesario acudir a sistemas alternativos de resolución de controversias como son, entre otros, la mediación y el arbitraje. Sistemas que han demostrado ser rápidos, económicos y confidenciales. Características que, unidas a la especialidad de los que lo administran, pretenden servir de guía y objetivos primordiales de este nuevo Tribunal.

En el citado Congreso internacional actuaron como ponentes Saad Ahardane (Presidente de la Asociación de Derecho Marítimo de Marruecos y Miembro Titular del CMI), Lia Athanasiou (Catedrática de Derecho Marítimo en la Universidad de Atenas), Alberto Carlos Cappagli (Presidente de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo), Petar Kragic (abogado en Zadar, Croacia), Belén Mora Capitán (Profesora Titular de Derecho Procesal de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona), Malgorzata Nesterowitc (miembro de la Agencia Europea de Seguridad Marítima), Jean-Serge Rohart (Presidente del Comité Marítimo Internacional), Carlos Salinas Adelantado (Profesor Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Valencia) y Leopoldo Tullio (Catedrático de Derecho de la Navegación en la Universidad de Roma La Sapienza y director del afamado Instituto de Derecho de la Navegación, fundado por

Antonio Scialoja y heredero de otro anteriormente existente en la romana Facultad de Jurisprudencia).

NUEVAS PERSPECTIVAS SOBRE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO Y EL ECOTURISMO, JUNTO A LA PERIMETRACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Manuel J. Peláez

Cristina Castillo Rodríguez

María del Carmen Amaya Galván

Un gran clásico del Derecho Marítimo, a la vez que prestigioso adalid de la Revolución durante el terror thermidoriano, Pierre-Sébastien Boulay-Paty (1763-1830), en su gran obra de Derecho Mercantil Marítimo señalaba que «las leyes marítimas han nacido de la naturaleza misma del comercio marítimo, de su libertad y de su independencia»²¹³. El genial maritimista galo Jean-Marie Pardessus²¹⁴ (1772-1853), en su prefacio al tomo primero de su monumental estudio sobre las leyes marítimas de todos los tiempos, dedicado al Rey de Francia, le presentaba «una obra destinada a ofrecer a los legisladores los medios de introducir en las leyes del comercio marítimo el carácter de uniformidad que resulta esencial... para promover la navegación y perfeccionar la legislación de sus pueblos»²¹⁵. Aldrick Faumont, movido por el Marqués Chasseloup-Laubat, Secretario de Estado de la Marina y de las Colonias Francesas, para la redacción de su *Diccionario universal de Derecho Marítimo* (obra que todo maritimista culto ha de tener en su

²¹³ Pierre-Sébastien Boulay-Paty, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du Code de commerce*, Bruxelles, 1838, tomo I, p. 1.

²¹⁴ Sobre este gran maritimista ver Gérard D. Guyon, "Jean Marie Pardessus (1772-1853)", en *Diccionario crítico de expertos en Derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XXIV (2007), pp. 3.666-3.668, con la bibliografía allí indicada.

²¹⁵ Jean-Marie Pardessus, *Collection de Lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1828, tomo I, pp. I-II.

biblioteca), precisaba en 1867 que «la legislación marítima es objeto de profundas reformas; las grandes obras del pasado no deberían ser admiradas sin discernimiento», porque evidentemente pueden constituir un obstáculo para llevar a cabo una modificación en profundidad de las leyes mercantiles marítimas²¹⁶. Por contra, Paolo Boselli, recurre a las raíces jurídico-marítimas como elemento para la construcción del Derecho Marítimo codificado: «Italia apela a su antiguo pasado cuando se refiere al Derecho Marítimo, no por una vanidad insensata, sino por poner de relieve la inspiración y el propósito de aprender de todos los otros pueblos aquello que ellos hubieran podido aportar, y lo que aportan, al progreso de las instituciones que pertenecen a este Derecho»²¹⁷. Théophile Malvezin consideraba que «los tratados de Utrecht (1713) pueden ser considerados como la expresión completa del estado del derecho en esa época. En dichos tratados figuraron las grandes potencias marítimas de Europa, Francia, Inglaterra, Holanda y España, a las que se adhirieron Prusia y Venecia»²¹⁸. Sin embargo, Ambroise-Marie Arnould (1757-1812) resaltaba sobre todo el poderío marítimo de Gran Bretaña y ya desde el siglo XVI²¹⁹.

El Derecho Marítimo está muy ilustrado por una doctrina jurídica específica centenaria. Incluso viejos autores como Andreas Lange concluía en su libro con la siguiente consideración que resulta en este sentido sumamente esclarecedora para el momento en que escribía manifestando que ya había una colección numerosa de escritores en esta rama del Derecho: «Praeter hoc verbo librorum subsidium consuetudo cum viris doctis, causarum nauticarum iudiciis, mercatoribus et nauticis iuris maritimi studiosum admodum iuvare potest, cum ex horum sermone una saepe hora ea

²¹⁶ Aldrick Caumont, *Dictionnaire universel de Droit maritime. Au point de vue commercial, administratif et pénal, ou Répertoire méthodique et alphabétique de Legislation, Doctrine et Jurisprudence nautiques, avec de Nombreuses tables spéciales et d'une table finale, générale et raisonnée de toutes les matières*, Paris-Bruxelles, 1867, p. V.

²¹⁷ Paul Boselli, *Le droit maritime en Italie*, Torino, 1885, p. 6.

²¹⁸ Théophile Malvezin, *Pétition présentée au Sénat sur l'état du Droit international. Détermination des marchandises de contrebande de guerre. Abolition du droit de capture des navires marchands*, Paris, 1861, p. 10.

²¹⁹ «La existencia marítima y política de la Gran Bretaña está dividida en dos grandes periodos. La primera comprende los inicios de su marina, sus vicisitudes y sus desarrollos, hasta finales del siglo XVII; el segundo periodo abarca la historia de su fortuna marítima en el siglo que está a punto de expirar [se refería el autor al XVIII]» (Ambroise-Marie Arnould, *Système maritime et politique des Européens pendant le dix-huitième siècle, fondé sur leurs traites de paix, de commerce et de navigation*, Paris, 1797, p. 290).

addiscat, quae per integros dies frustra in omnibus libris quaesiverit, usus denique ipse, quod ad exactam iuris nautici cognitionem adhuc desiderari possit, abunde supplebit»²²⁰.

El alemán F. Perels, uno de los grandes tratadistas del Derecho Marítimo de finales del siglo XIX y principios del XX, ofrecía una definición sumamente sincrética del Derecho Marítimo pero no por ello menos precisa: «El derecho marítimo es el conjunto de reglas jurídicas concernientes a las relaciones marítimas»²²¹, tanto de Derecho privado como de Derecho público interno, como de Derecho de gentes.

Bien distinguía el citado Faumont su objetivo sobre el Derecho Mercantil Marítimo, pues, como adecuadamente puso de relieve Agostino Sisto, el Derecho Marítimo es una realidad jurídica cuatiforme: 1.º) Derecho Marítimo Administrativo, 2.º) Derecho Marítimo Mercantil, 3.º) Derecho Marítimo Internacional y 4.º) Derecho Marítimo Penal²²².

No podemos dejar caer en el olvido a grandes maritimistas hoy olvidados por la doctrina española, que prefiere citar al Aníbal de turno o al influyente Asdrúbal de la Carlos III, antes que a Levin Goldschmidt, Arnold Ducan McNair, Godfrey Marsen, Robert de Smet, Albert Saunders, Carlo Targa, Edmond Vermond, William Hazlitt, Robert Force, Domenico Alberto Azuni, John Adolphus Bernard Dahlguen, Francis B. Dixon, Jacob Albrecht Flintberg, William Wylie Spicer, Henry Flanders, Richard Cobden, James Reddie, James Perronet Aspinall, Harrington Putnam, Henry Wheaton, Owen Davies Tudor, Edmond Dufour, Lucien de Valroger, Constant de Smeesters, Joseph Hamel, Alfred de Courcy, Jean Michel Marie Étienne Latty, Jacques Putzeys, Arthur Desjardins, Léon Hennebicq, Laurent Basile Hautefeuille, August Raynald Werner, Théophile Aube, etc.

Hemos querido señalar a estos autores como también habría que citar a otros grandes clásicos del Derecho marítimo, pues una constante entre los muchos trabajos de Derecho marítimo escritos por autores españoles es que mencionan legislación española y jurisprudencia española, y doctrina española (incluida la de la época totalitaria del nacionalsindicalismo). Hay que citar doctrina extranjera y los magníficos tratados de Derecho de la navegación

²²⁰ Andreas Lange, *Brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum iuris reique maritimae*, Imp. Peter Bockmann, Lübeck, 1713, p. 152.

²²¹ Ferdinand Perels, *Manuel de droit maritime international*, trad. del alemán por L. Arendt, Librairie Guillaumin, Paris, 1884, p. 1.

²²² Agostino Sisto, *Istituzioni di diritto marittimo*, Milano, 1927, p. 6, que luego desarrolla en las pp. 7 a 268 de su libro.

que se han publicado en los últimos doscientos años en Francia, Italia, Alemania, Inglaterra, Holanda, Bélgica, EE.UU. y Canadá. Basta ya de bibliografía española y argentina. Aparte, muchos de los problemas planteados y las soluciones aportadas en sus artículos por muchos autores nacionales ya estaban mejor planteados e indudable e inmejorablemente resueltos, con una finura *sans dépasser les limites de la critique scientifique*, por la doctrina gala o germánica. El Derecho marítimo español, que doctrinalmente debería ser culto e internacional al máximo, está lleno de gente muy valiosa, pero también de pseudo-intelectuales de *la cour du roi Petaud*.

Este capítulo (al margen de los apéndices) pone transitoriamente fin a nuestros estudios sobre la historia de la Asociación Española de Derecho Marítimo²²³, y a las figuras principales que han protagonizado la estimable altura científica y el relieve internacional alcanzado por la misma, al haber sido llevada por hábiles manos y regida por inteligencias conspicuas, con una amplia obra doctrinal publicada en el ámbito del Derecho Marítimo. Es poco probable que sigamos escribiendo sobre la historia de la Asociación, aunque dicha institución siga en un primer plano y con coordenadas no solo nacionales sino particularmente significativas en los ámbitos internacionales. Sin embargo, otras ocupaciones nos impiden a los tres autores de este artículo, ocuparnos *quam primum* de la Asociación, porque estamos navegando en otros mares científicos que nos exigen plazos perentorios. Quizás volveremos, D. m., a la historia de la Asociación porque no creemos que sea algo fuera de nuestro alcance, o como decían los griegos con símil navigatorio *Σίδηρον πλεῖν διδάσκεις*. No obstante, es temática jurídica de rango menor, y hay cuestiones infinitamente más importantes de las que ocuparse y sobre las que escribir.

En uno de los capítulos anteriores de este libro nos hacíamos eco de las publicaciones de Ignacio Arroyo Martínez, en las que no

²²³ Indicamos como apuntes históricos algunos de los miembros del Consejo Directivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo en el año 1974, designados, concretamente, en la Asamblea General Extraordinaria de 21/2/74: José Luis Azcárraga y Bustamante (Presidente), Ignacio Bertrand y Bertrand y Aurelio Menéndez y Menéndez (Vicepresidentes), Juan Pascual Sanahuja (Secretario General), Pedro Lamet Orozco (Tesorero), Pelegrín de Benito Serres, Juan de Dios Blanca Carlier, Ramón Chapa García-Ogara, José Luis Esteva de la Torre, Fernando García Díaz, Juan M. Gómez y Alonso de Celada, Santiago Hernández Yzal, Joaquín Hevia García, Manuel Librero Granados, Manuel Olivencia Ruiz, Miguel de Paramo Cánovas, Antonio Polo Díaz, José María Ruiz Bravo, Fernando Sánchez Calero, Francisco Sánchez Gamborino (Consejeros).

incluíamos aquellos artículos que habían visto la luz en la revista que Arroyo lleva dirigiendo desde hace muchos años con proverbial reconocimiento de la especialidad científica a la que se dedica. Ha llegado el momento de que reproduzcamos una relación de las mismas²²⁴, si se tiene en cuenta que el punto de partida fue

²²⁴ Ignacio Arroyo Martínez, “España: Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina al Derecho Marítimo durante 1981”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, II (1982), pp. 275-302; “Convenios internacionales y Derecho interno (referencia especial a la Limitación de la responsabilidad por Abordaje)”, II (1982), pp. 1-60; “La actualidad de los derechos históricos de pesquerías frente al Derecho de la Comunidad Europea”, III (1984), pp. 29-71; “La responsabilidad quincenal del constructor de buques o el absurdo de una razonamiento jurídico correcto”, III (1984), pp. 385-404; “B.I.M.C.O. La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico durante 1982 y 1983”, III (1984), pp. 625-629; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1982 y 1983”, III (1984), pp. 621-624; “España. Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina al Derecho marítimo español con especial referencia a 1982 y 1983”, III (1984), pp. 423-451; “Organismos relacionados con el tráfico marítimo”, IV (1986), pp. 1-75; “España. Legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1984”, IV (1986), pp. 381-393; “B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional y del Báltico durante 1984”, IV (1986), pp. 529-533; “El fraude marítimo. Concepto y clases”, V (1987), pp. 15-43; “Algunas reflexiones sobre el seguro marítimo español”, V (1987), pp. 235-243; “España. Legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1985”, V (1987), pp. 255-268; “B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional Marítima del Báltico en 1985”, V (1987), pp. 417-423; “Reflexiones sobre la reforma del Código de la Navegación (Primera Parte)”, VI (1988), pp. 15-49; “B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional y del Báltico 1986”, VI (1988), pp. 439-443; “Reflexiones sobre la reforma del Código de la Navegación (Segunda Parte)”, VII (1989), pp. 19-37; “España. Reseña de legislación, jurisprudencia y bibliografía de Derecho Marítimo español en 1987”, VII (1989), pp. 449-465; “E.V.A.D. Actividades de la Escuela Vasca de Administración Marítima durante el curso 1987”, VII (1989), pp. 591-593; “España. Reseña de la legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo Español en 1988”, VIII (1990), pp. 383-406; “B.I.M.C.O. Actividades de la Conferencia Internacional y del Báltico en 1989”, VIII (1990), pp. 541-545; “C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1988”, VIII (1990), pp. 555-558; “El estado de la legislación marítima”, IX (1991), pp. 281-299; “España. Nuevas aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho marítimo español en 1989 y 1990”, IX (1991), pp. 365-388; “C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1989-1990”, IX (1991), pp. 525-530; “Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989”, X (1993), pp. 75-171; “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, X (1993), pp. 273-314; “España. Reseña de legislación, jurisprudencia y bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1991”, X (1993), pp. 491-506; “C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1991”, X (1993), pp. 633-668; “Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante”, XI (1994), pp. 21-92; junto a José

Luis Gabaldón García, “Abanderamiento y registro de buques y de buques en construcción”, XI (1994), pp. 427-469; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 1992”, XI (1994), pp. 515-534; “C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1992”, XI (1994), pp. 749-753; “Construcciones navales y arrendamiento financiero”, XII (1995), pp. 401-412; “España. Sumario de las aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho Marítimo español en 1993”, XII (1995), pp. 475-500; “C.M.I. Actividades del Comité Marítimo Internacional en 1993”, XII (1995), pp. 631-637; “El Derecho Marítimo. Derecho especializado o Derecho de la especialización”, XIII (1996), pp. 17-37; “Problemas y tendencias de la jurisprudencia marítima española”, XIII (1996), pp. 283-305; “España. Aportaciones de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español, 1994”, XIII (1996), pp. 415-429; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1994”, XIII (1996), pp. 609-612; “Conferencias marítimas y código de conducta”, XIV (1997), pp. 17-64; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español en 1995”, XIV (1997), pp. 499-526; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1995”, XIV (1997), pp. 697-702; “El marco jurídico español del Contrato de Seguro Marítimo. Código de comercio, ley del Contrato de Seguro, modelos de pólizas”, XV (1998), pp. 21-67; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho Marítimo español en 1996”, XV (1998), pp. 561-600; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1996”, XV (1998), pp. 755-758; “Derecho marítimo español y convenios internacionales marítimos. Luces y sombras”, XVI (1999), pp. 21-79; “La ilegalidad constitucional de las tarifas portuarias”, XVI (1999), pp. 247-270; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1997”, XVI (1999), pp. 495-522; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en 1997”, XVI (1999), pp. 701-705; “La aportación de las Ordenanzas del consulado de Bilbao al desarrollo del Derecho Marítimo”, XVII (2000), pp. 25-81; “Privado y público en los puertos españoles”, XVII (2000), pp. 205-232; “Criterios para la reforma. La codificación de la legislación marítima”, XVII (2000), pp. 337-353; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1998”, XVII (2000), pp. 379-408; “El contrato de fletamento por tiempo en la teoría de los contratos de utilización del buque”, XVIII (2001), pp. 21-53; “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme. Su extensión al transporte de puerta a puerta”, XVIII (2001), pp. 429-449; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en 1999”, XVIII (2001), pp. 493-515; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2000”, XVIII (2001), pp. 741-748; “Consideraciones en torno a la nueva ley española de pesca”, XIX (2002), pp. 23-44; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo en el 2000”, XIX (2002), pp. 281-313; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2001”. XIX (2002), pp. 483-487; “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima. Referencia especial al «Prestige»”, XX (2003), pp. 23-62; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español en 2001”, XX (2003), pp. 391-414; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2002”, XX (2003), pp. 577-582; “El régimen jurídico de los servicios portuarios. Especial referencia

precisamente la cuestión metafísica esencial de qué es el Derecho Marítimo²²⁵.

Por otro lado, señalamos que el Ministerio de Comercio, a través de su Subsecretaría de la Marina Mercante y de su Dirección General de Navegación, requirió a la Asociación Española de Derecho Marítimo un representante de la misma, para asistir a la reunión de la Conferencia Internacional de la IMCO, para la revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil por daños causados por

a la Ley 48/2003, de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general”, XXI (2004), pp. 23-42; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la doctrina sobre Derecho marítimo español en 2002”, XXI (2004), pp. 445-472; “C.M.I. La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2003”, XXI (2004), pp. 645-649; “Transporte marítimo, incompetencia territorial y caducidad de la acción. Examen de las sentencias de 4 de diciembre de 2001 del Juzgado de Primera Instancia núm. 4 de Sevilla y de 27 de noviembre de 2002 de la Sección 2.ª de la Audiencia Provincial de Sevilla”, XXII (2005), pp. 25-80; “España. Reseña de la legislación, la jurisprudencia y la bibliografía sobre Derecho Marítimo español en 2003”, XXII (2005), pp. 415-443; “C.M.I. El Comité Marítimo Internacional en 2004”, XXII (2005), pp. 617-621; “Arbitraje marítimo, ¿para cuándo?”, XXIII (2006), pp. 21-24; “Don Quijote y el Derecho marítimo”, XXIII (2006), pp. 189-205; “España. Reseña de la legislación (2005), jurisprudencia (2004) y doctrina sobre el Derecho Marítimo español en 2004-2005”, XXIII (2006), pp. 327-345; “O.M.I. La labor de la Organización Marítima Internacional en el año 2005”, XXIII (2006), pp. 539-543; “U.N.C.I.T.R.A.L. La labor de la conferencia de Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo del transporte marítimo”, XXIII (2006), pp. 545-552; “C.M.I. El Comité Marítimo Internacional en 2005”, XXIII (2006), pp. 573-576; “B.I.M.C.O. Noticias de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2005”, XXIII (2006), pp. 577-578; “La incorporación y aplicación de los convenios internacionales sobre embargo de buques”, XXIV (2007), pp. 175-199; “C.M.I. El Comité Marítimo Internacional en 2006”, XXIV (2007), pp. 541-545; “El régimen jurídico del transporte marítimo de mercancías en España. Líneas generales”, XXV (2008), pp. 19-64; “La responsabilidad del consignatario por daños a la mercancía. Comentario a la STS de 20 de diciembre de 2006”, XXV (2008), pp. 299-321; “C.M.I. El Comité Marítimo Internacional en 2007”, XXV (2008), pp. 645-648; “Piratería marítima internacional. Un problema, una oportunidad”, XXVI (2009), pp. 17-21; “Para este viaje no se necesitan alforjas. El caso Prestige. Comentario a la sentencia de 2 de enero de 2008 de la Corte del Distrito Sur de Nueva York”, XXVI (2009), pp. 81-100; “El caso Prestige. Consideraciones sobre el auto de 18 de marzo de 2009 del juzgado de Corcubión, A Coruña (España)”, XXVI (2009), pp. 205-216; “España. El proyecto de Ley General de la Navegación Marítima”, XXVI (2009), pp. 217-241; “España. Reseña de legislación (2008), jurisprudencia (2007) y bibliografía (2008-2009) sobre Derecho marítimo español”, XXVI (2009), pp. 273-285; y “C.M.I. El Comité Marítimo Internacional en 2008”, XXVI (2009), pp. 437-441.

²²⁵ Ignacio Arroyo Martínez, “El Derecho Marítimo”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, I (1981), pp. 1-66.

la Contaminación de Hidrocarburos de 1969 y también la revisión del texto de 1971 sobre el Establecimiento de un Fondo internacional para la indemnización por daños causados por dicha Contaminación de Hidrocarburos. La presencia de miembros de la Asociación en estas Comisiones era demandada en función del carácter jurídico mercantil y financiero de la reforma.

José María Alcántara tuvo una actividad considerable no sólo cuando fue Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, sino cuando estaba al frente de la misma José Luis Goñi, y asistiría a las reuniones del Subcomité Internacional sobre *Seaway Bills* celebradas en Londres en enero de 1987. Fue Alcántara quien propuso algunos cambios en las revistas y animó a Goñi a que reconstituyera las Comisiones de trabajo que existían en la Asociación. Sin embargo, Alcántara se opuso con firmeza incomprensible, cuando él era Consejero, al nombramiento de un Vicesecretario para la Asociación, argumentándolo jurídicamente con notable destreza y rigor jurídico, y sin que tras su postura hubiera animadversión hacia nadie. El planteamiento, según Alcántara, era puramente teórico²²⁶. No se puede hacer otra cosa

²²⁶ Los criterios y razones formulados por José María Alcántara contra la figura y el nombramiento de un Vicesecretario de la Asociación Española de Derecho Marítimo eran los siguientes: «1) El puesto de Vicesecretario tiene una mera finalidad de ayuda administrativa al Secretario General. Tal es su carácter de subordinación y dependencia de la Secretaría General. No tiene propósito permanente, y podría ser retribuido (Arts. 18, 1 y 2). No constan las atribuciones determinadas por el Comité Ejecutivo en el presente caso./ 2) Tales características no concuerdan, en modo alguno, con las de Consejero de la Asociación (Art. 18 en relación con 16). 3) No es asumible que un Vicesecretario sea a la vez Consejero y pueda teóricamente opinar sobre la actuación del Secretario general en el seno del Consejo Directivo, ni que tenga datos para tal posibilidad. Ello merma la autoridad del Secretario general en su departamento. 4) No es concebible que un Consejero tenga penetración directa en las labores administrativas si no es a través del Secretario General (Art. 18, 1). 5) Los Consejeros tienen que estar en sus misiones específicas y no duplicar funciones. Son representantes de sectores de actividad (Arts. 7, 3 y 16). 6) En particular, un Consejero representante de un Comité Territorial tiene ya bastante misión para no abordar otras (Art. 19, 3). 7) Un Consejero de un concreto Comité Territorial no debe tener acceso a funciones administrativas (que son el “corazón” de la Asociación) sin que tal opción esté a disposición *natural* de los otros Comités Territoriales. Hay agravio comparativo y las relaciones de la Asociación Española de Derecho Marítimo con los Comités Territoriales deberían ser inteligentes y exquisitas. 8) No se pueden depositar dos funciones estatutarias en una sola y misma persona, y hacer luego alquimias segregadoras. 9) No se debe autorizar algo simplemente porque los Estatutos no lo prohíben de *forma expresa*. Hay que atender al sentido inspirador y a la finalidad organizativa de la Asociación. Las cosas no existen

ya y ahora porque su existencia no esté prohibida. Se necesita una razón creadora. 10) El puesto de Vicesecretario es una de las pocas oportunidades para que los Asociados entren y participen en la oficina rectora, y no se debe acaparar por Consejeros. No hay que olvidar el número de nuevos Consejeros actuales sin arraigo en la Asociación Española de Derecho Marítimo, y la merma participativa que ya tal realidad supone para los antiguos Asociados. 11) La Administración y la Secretaría General deben radicar y operar en la sede social de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Se debe potenciar el equipo administrativo del Secretario general (Art. 18, 1) y no el del Presidente. Si el Secretario general no tiene experiencia en los asuntos de la Asociación Española de Derecho Marítimo, la designación de su ayudante si recae en persona integrada en el mismo Bufete profesional del Presidente no conduce a fortalecer una vinculación práctica y directa con el Secretario General. El último Vicesecretario designado en el anterior mandato, fue José L. Onsurbe, que no ostentaba la condición de Consejero ni tenía relación profesional vinculada con el Presidente/Secretario General. Creo sinceramente que las instituciones orgánicas de la Asociación Española de Derecho Marítimo deben ser incentivadas y desarrolladas, y no puestas al servicio de la mejor eficacia de la Presidencia porque el régimen de gobierno de la Asociación no fue ni es presidencialista». Ver el original en Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carta de José María Alcántara a José Luis Goñi, del 8 de abril de 1987. No era el propósito de Alcántara el de polemizar inútilmente con Goñi. Sin embargo, Goñi no parecía atenerse a dialogar como demuestra en una carta dirigida a Alcántara, que provocó que éste le respondiera con mayor claridad y sin ánimo polemista de la vieja escuela, como se demuestra en algunos pasajes de su misiva: «... aunque francamente –y no siendo mi ánimo el de polemizar inútilmente sobre este tema– no comprendo del todo bien el mensaje declinatorio-evasivo que me diriges correspondiendo a mi carta del 8 Abril./ Mi propósito, como te decía en la misma, era el de facilitar la redacción del acta y sugería, por alternativa, el método de la “inserción”. Desde luego, no formulé textualmente las 11 razones en mi intervención en la sesión del Consejo Directivo en cuestión, pero sí efectivamente las más fundamentales. No es mi memoria la que cuenta, sino las anotaciones que hiciera el Secretario de la sesión que habrá de redactar el acta. En esas notas constará, sin duda, mi petición expresa de voto negativo (espero que el dato sea acompañado de mi intervención). Por tanto al momento de leer dicha Acta reservo mi opinión sobre la constancia de oposición que tú ahora deseas restringir./ Por lo demás, Presidente, no eres tú quien ha de tomar debida cuenta de mis comentarios y votos; es el Consejo Directivo y ya lo hizo mayoritariamente en favor del Comité Ejecutivo derrotando mi punto de vista. Nada deseo reconducir, sino solamente testimoniar./ Ante la exposición detallada de un criterio como el contenido en mi carta del 8 de abril, habríase quizás esperado el comentario –oficial u oficioso según la vocación de diálogo de la Presidencia– de fondo o material sobre las cuestiones planteadas y no la mera reiteración de la dificultad de entender al interlocutor» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, carta de José María Alcántara a José Luis Goñi, del 24 de abril de 1987).

que, sin magnificarlo, poner de manifiesto el relieve de la gestión de Alcántara (substituyó a Rafael Illescas Ortiz²²⁷ en febrero de 1998 en la Presidencia de la Asociación), y no digamos de Ignacio Arroyo, cuando han estado al frente de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Dos elementos, que no han sido variables, ni que se han dejado cautivar por cánticos de sirenas, ni por falsas lágrimas, ya que –como decía Eurípides– γυνή δέ θήλυ κάππὶ δακρύοις ἔφυσ²²⁸.

Gracias a la iniciativa de Alcántara aparecieron las nuevas Comisiones, las dedicadas a la modificación de Estatutos y los Comités regionales, la de relaciones con el Comité Marítimo Internacional y sobre Convenios internacionales que presidía el

²²⁷ Rafael Illescas Ortiz es uno de los mercantilistas más insignes salidos de Sevilla, que se doctoró en la Universidad de Bolonia, con una *tesi di laurea* dirigida por el catedrático Gerardo Santini que llevaba por título *Le riserve di bilancio e l'autofinanziamento nelle società per azioni*. Es catedrático de Derecho de Mercantil de la Universidad Carlos III de Getafe, una universidad muy reconocida en España y en el mundo iberoamericano, pero que en los dos mejores *rankings* de Universidades del mundo, el de *The Times* de doscientas y el de las quinientas de *Shanghai* no ha aparecido en ni una sola ocasión, y piénsese que este último se ha hecho en 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011 en unas oportunidades y/o en otras han aparecido (nos referimos al de *Shanghai*) las Universidades Complutense de Madrid, Autónoma de Madrid, Autónoma de Barcelona, Barcelona, Sevilla, Granada, Politécnica de Valencia, Literaria de Valencia, Zaragoza, Valladolid, Murcia, Santiago de Compostela, Málaga, Oviedo, Salamanca y Pompeu Fabra. Illescas cuenta con abundantísimas publicaciones y entre ellas las siguientes, que no son todas pero son muy pocas, de Derecho de la Navegación marítima: “La Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercaderías. Ámbito de aplicación y perfección del contrato”, en *Derecho de los negocios*, año III, n.º 16 (1992), pp. 1-7; “Régimen jurídico de la responsabilidad en el ámbito del transporte marítimo. Derechos nacionales y convenios internacionales”, en *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Madrid, 1994, pp. 699-722; “La responsabilidad del porteador marítimo en el Anteproyecto de Ley de contratos de utilización del buque”, en *III Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 1996, pp. 67-88; “Las reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978)”, en *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, Madrid, 1998, pp. 67-78; y “El Convenio de Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional”, en *Estudios de Derecho mercantil. Homenaje al profesor Justino F. Duque*, Valladolid, 1998, vol. II, pp. 1453-1462. El 16 de junio de 2008 Rafael Illescas fue elegido Presidente de UNCITRAL (Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional).

²²⁸ Eurípides, *Medea*, 928.

propio José María Alcántara²²⁹, la de Transporte Combinado, la de Publicaciones y, la quizás más importante, la de Legislación Marítima Española, cuyo ponente sería Ignacio Arroyo Martínez y de la que formarían parte un nutrido grupo de expertos²³⁰. Pero Alcántara no ha sido solamente un abogado y un hombre de gestión. También ha publicado algunos trabajos de Derecho Marítimo²³¹, aunque no hayamos podido localizar la totalidad. Alcántara ha llegado a ser Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Además ha sido docente en varios cursos y seminarios del Instituto Marítimo Español.

Desde el punto de las publicaciones la Asociación Española de Derecho Marítimo promovió la publicación de la *Revista de Derecho Marítimo*, como ha sido recordado en anteriores colaboraciones de

²²⁹ De la misma formaban parte como ponente el citado José María Alcántara y en calidad de miembros: Raúl González Hevia, José Luis Goñi, José Luis Gallardo Gala, Ricardo Olagüe Nogueruela, Antonio Baselga, José Luis Onsurbe, José Solé Armengol, Alfonso Díez y Eduardo García Mauriño.

²³⁰ En concreto, José Luis Goñi, José María Alcántara, José Luis García Gabaldón, Javier Tirado, Álvaro Delgado, el asesor jurídico de COMISMAR, Juan María Gómez de Mariaca, Eduardo Albors Méndez, Rafael González Echegaray, Justino F. Duque, Ricardo Olagüe y Alfonso Díez.

²³¹ José María Alcántara González, "Informe sobre la sesión del Subcomité Internacional del C. M. I. sobre Seaway Bills (Londres, 22 de enero de 1987)", en *Información*, Asociación Española de Derecho marítimo, 20 de abril de 1987, pp. 5-7; "A José Luis Azcárraga", en *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, n.º 5 y 6 (1986), pp. 9-12 (incluida la breve semblanza biográfica), semblanza que está dedicada a quien fue Secretario General y Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y sobre el que existe la intención de escribir en otra entrega dedicada a la historia de la Asociación; "Arbitraje marítimo. El juicio arbitral marítimo contado por un árbitro", en *Revista vasca de Derecho procesal y arbitraje*, vol. V, n.º 3 (1993), pp. 287-296; "Privilegios marítimos e hipoteca naval. El Convenio Internacional de Ginebra de mayo de 1993", en *Derecho de los negocios*, año IV, n.º 39 (1993), pp. 1-13; "La nueva ley inglesa de arbitraje de 1996 y el arbitraje marítimo", en *La Ley*, n.º 4 de 1997, pp. 1342-1345; "La falta de uniformidad actual en la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal", en *Derecho de los negocios*, año XI, n.º 117 (2000), pp. 1-10; "Estado de la regulación internacional sobre transporte puerta-puerta. El proyecto de UNCITRAL y CMI", en *I Congreso Internacional de Transporte. Los retos del Transporte en el siglo XXI* (Universidad Jaume I, Castellón de la Plana, 4-6 mayo 2004), Castellón, 2005, vol. I, pp. 735-742; "El proyecto de Ley general de navegación marítima: Alicia a través del espejo", en *La Ley*, n.º 4 de 2007, pp. 1.555-1.562; "España. En el 50 aniversario de la Convención de Nueva York de 1958. ¿Reforma o superación?", en *La Convención de Nueva York*, Instituto Peruano de Arbitraje, Lima, 2009, vol. II; y "The Rotterdam rules. Prelude or premonition?", en *Cuadernos de Derecho transnacional*, vol. II, n.º 1 (2010), pp. 25-43.

este libro. Dicha revista se vio interrumpida, hasta que fue retomada como *Revista Española de Derecho Marítimo* entre 1963 y 1968. Volvió a aparecer otra publicación, esta vez de menor envergadura, bajo la rúbrica de *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, desaparecida igualmente de la circulación. No obstante, el interés de dichas publicaciones era grande y así le fue comentado nada menos que desde la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Harvard a la Asociación Española de Derecho Marítimo. Allí, en Harvard, deseaban contar en su fondo bibliográfico con las publicaciones periódicas de la Asociación²³². Ha sido, sin embargo, el *Anuario de Derecho Marítimo* de Ignacio Arroyo el guardián doctrinal de esa ciencia jurídica maritimista en España desde inicios del año 1980 hasta nuestros días, pasando por varias entidades financieras del mismo, que no han impedido su publicación esmerada y continua.

No está tan clara, sin embargo, la actividad que la Asociación Española de Derecho Marítimo haya podido desarrollar de cara a la promoción de las enseñanzas de Derecho Marítimo en nuestro país, al margen del Instituto de Derecho Marítimo u otras iniciativas (no logros consolidados) que han sido aludidas precedentemente en este libro, como lo han logrado instituciones parecidas en el mantenimiento y consolidación de las enseñanzas de Derecho de la Navegación y de Derecho de los Transportes en Italia. Podrá argumentarse efectivamente que el ámbito temático de ambas es más amplio que el del Derecho Marítimo. Sin embargo, lo que sí está claro es que con la reestructuración de las áreas de conocimiento en Italia en 2000, lo que se denominan en ese país sectores científico-disciplinarios, fue reconocida la de Derecho de la

²³² El contenido de la carta del 16 de septiembre de 1976 es el siguiente: «Gentlemen,/ We recently received a copy of no. 4, October 1975, of the *Boletín Informativo* of your Association./ We are interested in this material and would be grateful to know whether previous issues are available. If so, we would welcome a copy./ We also have in our library a copy of no. 2 – 10, 1963 – 1965 and 1966/67, no. 1-5 of the *Revista Española de Derecho Marítimo*. Our regular agent in Madrid does not seem able to supply us with missing issues. We, therefore, wonder whether you could assist us in this matter?/ We would be happy to know how many issues have been published, and whether we could obtain them from you? Kindly quote the price of this material./ Thank you for your attention and cooperation in this matter./ Yours very truly/ Miss June Rossier (*firmado y rubricado*)/ Acquisitions Librarian/ Technical Services/ Harvard Law School Library/ Langdell Hall, Cambridge, Mass. 02138» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Navigación como IUS/06²³³. Además se logró que dentro de la Licenciatura trianual en Ciencias de los Servicios Jurídicos se incluyera el área de conocimiento de Derecho de la navegación dentro de las materias características en el apartado de disciplinas jurídicas de la empresa, junto al Derecho Agrario, Derecho de la Economía, Derecho del Trabajo y Derecho Tributario. Además, en las Licenciaturas denominadas de segundo nivel o de especialidad, en la de Geografía aparece Derecho de la Navegación, como también en la carrera de especialización de Ciencias y Tecnologías de los Sistemas de Navegación, en la de Traducción e Interpretación de Conferencias y en la que lógicamente debe de estar por naturaleza intrínseca, la de Proyectos y Gestión de los Sistemas Turísticos. Cuando se publicó el Decreto de 29 de septiembre de 2005 referente a la Licenciatura magistral en Jurisprudencia se excluyó el Derecho de la Navegación. Ello provocó que la Asociación Italiana de Derecho de la Navegación y de los Transportes pusiera un recurso contra el Ministerio de las Universidades y de la Investigación Científica y Tecnológica y la Universidad de Roma III. El Tribunal Administrativo Regional del Lazio sentenció el 7 de junio de 2006 la ilegitimidad de dicho decreto del Ministerio de Universidades por «la irracionalidad de las alternativas que recoge, ajenas a las finalidades fijadas por la Ley y por la misma administración»²³⁴. El 3 de abril de 2007 el Consejo de

²³³ Ver el Decreto ministerial de 23 de diciembre de 1999 sobre *Rideterminazione dei settori scientifico-disciplinari*, en *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, n.º 15 del 20 de enero de 2000.

²³⁴ Veamos el contenido completo de la Sentencia por su interés doctrinal: «Tribunale Amministrativo Regionale Lazio. Sezione III. Sentenza 26 settembre 2006, n. 9455: “Annullato il D. M. 25 novembre 2005, recante la Definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza”./ Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, Sezione III, composto dai Signori: Stefano Baccharini, Presidente/ Germana Panzironi, Consigliere relatore/ Giulia Ferrari, Consigliere/ ha pronunciato la seguente Sentenza/ sul ricorso n. 1655/06 Reg. Gen., proposto da T[urco] E[lda], in proprio e in qualità di legale rappresentante dell’Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, rappresentata e difesa dall’avv. Marino Sanino ed elettivamente domiciliata in Roma, viale Parioli n. 180;/ contro il Ministero dell’Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica, l’Università degli studi di Roma Tre, in persona dei rispettivi rappresentanti p. t., rappresentati e difesi dall’Avvocatura Generale dello Stato; per annullamento/ del decreto del Ministro dell’Istruzione e dell’Università e della Ricerca del 25-11-2005; di ogni atto connesso, ivi compreso il d. m. n. 270/04 avente ad oggetto “modifiche al regolamento recante norme concernenti l’autonomia didattica degli Atenei”, approvato con d. m. 3-11-1999 n. 509;/ Visto il ricorso ed i relativi allegati;/ Visti l’atto di costituzione dell’amministrazione intimata;/ Visti gli atti tutti di causa; Uditi alla

pubblica uddienza del 7-6-2006 il relatore cons. Panzironi, e gli avvocati come da verbale di udiienza;/ Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue:/ Fatto/ Con ricorso ritualmente notificato la ricorrente chiedeva l'annullamento degli atti in epigrafe, deducendo la violazione di legge e l'eccesso di potere./ Premetteva in fatto che il decreto del 29-9-2005, recante definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza, pur avendo tra i suoi fini quello di indirizzare i laureati in vari campi di attività, comprese quelle del settore del diritto comparato, internazionale e comunitario, non comprendeva tra le attività formative indispensabili le materie ricomprese nel settore IUS/06 (diritto della navigazione, diritto dei trasporti e diritto aerospaziale)./ Pertanto tutti i professori afferenti al settore proponevano un esposto in cui chiedevano che il suddetto decreto prevedesse tra le attività formative indispensabili, le materie del settore IUS/06./ Tale richiesta non veniva in sostanza accolta da parte del Ministero che adottava il decreto 25-11-2005 senza portare le modifiche richieste. Avverso siffatta determinazione l'istante anche in rappresentanza dei docenti universitari di materie afferenti al predetto settore, propongono ricorso denunciano la violazione e falsa applicazione degli artt. 33 e 117 Cost., dell'art. 17 della L. n. 127/97 e l'eccesso di potere sotto vari profili. Le amministrazioni intimate si sono costituite in resistenza al ricorso chiedendone il rigetto. All'odierna udiienza il ricorso è andato in decisione./ Diritto/ Il ricorso è fondato e deve pertanto essere accolto. La questione in esame attiene alla legittimità del Decreto Ministeriale avente ad oggetto a "definizione della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza", con particolare riferimento alla disciplina delle attività normative e di base necessarie per il conseguimento della laurea. Il decreto individua puntualmente le materie di base caratterizzanti il corso assegnando alle stesse i relativi crediti. Con il primo gruppo di censure la ricorrente evidenzia una violazione dell'autonomia universitaria poichè il Decreto Ministeriale definisce in modo troppo dettagliato le materie "caratterizzanti" e "di base" ed attribuisce alle stesse puntualmente i crediti formativi, per complessivi duecentosedici dei trecento crediti previsti per la laurea magistrale in giurisprudenza./ La censura appare fondata alla luce del sistema introdotto dal legislatore con l'art. 17, comma 95, L. n. 127/1997, che attribuisce un importante rilievo al contributo dei singoli Atenei nella definizione dei propri ordinamenti didattici, stabilendo che l'ordinamento degli studi dei corsi di diploma di laurea è disciplinato dagli atenei in conformità a criteri generali definiti da decreti del Ministero, il quale delinea, con riferimento ai corsi di diploma universitario, a durata degli stessi, l'eventuale serialità dei corsi e dei relativi titoli, gli obiettivi formativi qualificanti, tenendo conto degli sbocchi occupazionali e della spendibilità a livello internazionale, nonche la previsione di nuove tipologie di corsi e di titoli universitari./ Ove vi sia una disciplina estremamente dettagliata che elenca le materie e la loro valenza in termini di credito formativo, l'apporto dell'Università diviene del tutto marginale, dal momento che ad esse rimane da gestire concretamente soltanto un quarto dei crediti totali che possono assegnare anche a materie non rientranti tra le attività formative "di base" o "caratterizzanti", tutte individuate dall'Amministrazione. Il decreto, peraltro, si pone in contraddizione con la sua stessa premessa che riconosce "la necessità di dare piena ed integrale attuazione all'art. 33 della Costituzione, riconoscendo a ciascun ateneo la libertà di definire flessibilmente gli ordinamenti didattici...". Tale eccessiva

rigidità dell'ordinamento didattico è stata rilevata anche dal CUN che, nel parere obbligatorio reso all'Amministrazione sullo schema di decreto, riteneva necessario assegnare alla disponibilità dei singoli Atenei, al fine di salvaguardarne l'autonomia costituzionalmente garantita, almeno cento dei trecenti crediti formativi complessivi. L'Amministrazione, tuttavia, non ha tenuto in alcun conto le osservazioni del CUN, né ha fornito alcuna motivazione circa le ragioni che l'hanno indotta a disattendere tali indicazioni. Nessuna sufficiente motivazione è contenuta nella relazione illustrativa del decreto che non evidenzia le ragioni poste a fondamento delle scelte dell'Amministrazione, dimostrando, viceversa, l'erroneità e il travisamento in cui è incorso il Ministero./ In particolare, il richiamo al disposto dell'art. 10 del D. M. 270/2004 – che consente per i corsi preordinati all'accesso alle attività professionali che il numero di crediti determinati per decreto superi la soglia del 50% del totale – è, nel caso di specie, incoerente./ La norma infatti, pone un limite del 50% del totale dei crediti superabili soltanto a certe condizioni, e nei limiti della ragionevolezza e della proporzione, che non appaiono nelle ragioni addotte dall'Amministrazione a fronte di un superamento della soglia così consistente. Il Collegio, in accoglimento delle censure proposte, ritiene che il D. M. impugnato non applichi correttamente l'art. 10 del D. M. n. 270/2004. Parimenti fondata è la doglianza con cui si censura il difetto di motivazione del decreto. Non risultano, infatti, in alcun modo esplicitati i criteri e i principi che l'Amministrazione ha seguito per l'individuazione delle materie di base e caratterizzanti e nella attribuzione alle stesse dei relativi criteri formativi./ Giova evidenziare, a tal proposito, che le materie appartenenti al settore IUS/06 il settore giuridico del diritto della navigazione e dei trasporti hanno assunto notevole rilievo sia nell'ordinamento nazionale che in quello comunitario ed internazionale, basti pensare al codice della navigazione e alla parte aeronautica dello stesso, oggetto di una recentissima riforma (decreto legislativo, 9 maggio 2005, n. 9) che affianca i codici civile, penale, di procedura civile e di procedura penale. L'importanza del settore è confermata anche a livello di diritto internazionale, nonché di legislazione comunitaria, caratterizzata da una intensa produzione normativa (Trattato CE nonché, soprattutto, direttive e regolamenti) dalla emanazione di documenti di indirizzo politico (Libro Bianco CE, *La politica dei trasporti fino al 2010*) alla creazione di reti trans-europee, dall'implementazione di specifici programmi di ricerca nel campo del trasporto (ad es. mobilità sostenibile) e dalla stessa organizzazione della Commissione Europea, delle cui direzioni generali una è riferita alla materia dei trasporti./ Anche sotto il profilo occupazionale le materie ricomprese nel settore IUS/06, sono particolarmente rilevanti sia all'interno dell'ordinamento nazionale che in quello europeo, per il rilievo che hanno assunto i traffici commerciali e comunque il diritto dei trasporti nella società. Alla luce di quanto esposto si ritiene l'illegittimità del decreto del Ministero sotto il profilo dell'irragionevolezza delle scelte, estranee alle finalità fissate dalla legge e dalla stessa Amministrazione./ Conclusivamente il Collegio accoglie il ricorso siccome fondato e per l'effetto annulla i provvedimenti impugnati./ Sussistono ragioni da giustificare la compensazione delle spese processuali tra le parti./ P Q M/ Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, Sezione III, accoglie il ricorso siccome fondato e per l'effetto annulla i provvedimenti impugnati. Spese compensate. La

Estado italiano anulaba la sentencia del Tribunal Administrativo Regional del Lazio²³⁵. Evidentemente los profesores italianos de Derecho de la Navegación y de los Transportes se movieron a todos los niveles, a través de la Asociación Italiana.

En Francia, donde las últimas directrices propias sobre los estudios universitarios del Diploma de estudios universitarios Generales en Derecho, Licenciatura y Maîtrises de Derecho y de Ciencia Política están reguladas por el Arrêté de 30 de abril de 1997²³⁶ y las de Estudios universitarios (a esos mismos tres niveles)

presente decisione sarà eseguita dall'Autorità amministrativa./ Così deciso in Roma, Camera di Consiglio del 7-6-2006».

²³⁵ «... Per l'annullamento della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, sezione terza, 26 settembre 2006, n. 9455, che ha accolto il ricorso proposto dalla prof. Elda Turco in proprio e in qualità di legale rappresentante dell'Associazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti, visti i ricorsi in appello, con i relativi allegati; visti gli atti di costituzione in giudizio e gli atti di intervento; viste le memorie prodotte dalle parti; visti tutti gli atti della causa; relatore all'udienza pubblica del 3 aprile 2007 il consigliere Carmine Volpe, e uditi l'avv. dello Stato Quattrone, l'avv. Serafini, in delega dell'avv. P. Stella Richter, l'avv. F. Tedeschini, e l'avv. Braschi per delega dell'avv. M. Sanino; considerato che la prof. Elda Turco, in proprio e in qualità di legale rappresentante dell'Associazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti, nonché il prof. Leopoldo Tullio, Guido Rinaldi Baccelli, Giorgetta Maria Boi, Monica Brignardello, Mario Giuseppe Casanova, Mauro Chirco e Alfredo Dani, premesso che "nelle more del giudizio è stata definita la vertenza ed in particolare è venuto meno ogni motivo di contesa tra gli odierni appellati e il Ministero dell'Università" e che "è venuto meno l'interesse alla prosecuzione del contenzioso", hanno rinunciato al ricorso di primo grado e agli effetti della sentenza impugnata;/ Ritenuto che:/ – ricorsi in appello vadano riuniti siccome proposti avverso la stessa sentenza; – la rinuncia, pur non essendo stata notificata, dimostra il venire meno dell'interesse al ricorso di primo grado; – pertanto, debba dichiararsi l'improcedibilità del ricorso di primo grado per sopravvenuto difetto di interesse e annullarsi, senza rinvio, la sentenza impugnata; – le spese del doppio grado del giudizio, sussistendo giusti motivi, possano essere compensate;/ Per questi motivi/ il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, sezione sesta: a) riunisce i ricorsi in appello; b) dichiara improcedibile il ricorso di primo grado e annulla, senza rinvio, la sentenza impugnata; c) compensa tra le parti le spese del doppio grado in giudizio; d) ordina che la presente decisione sia eseguita dall'autorità amministrativa./ Così deciso in Roma il 3 aprile 2007 dal Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, sezione sesta, in camera di consiglio, con l'intervento dei signori:/ Claudio Varrone presidente/ Carmine Volpe consigliere, estensore/ Luciano Barra Caracciolo consigliere/ Lanfranco Balucani consigliere/ Domenico Cafini consigliere».

²³⁶ Consultar *Journal Officiel de la République Française*, 4 de mayo de 1997, pp. 6766-6768.

en Administración Económica y Social también por otro Arrêté²³⁷ de la misma fecha, en ambas normas no aparecía –en los diferentes niveles de enseñanza– el Derecho Marítimo, pero al ser unas directrices generales que dejaban un amplio margen de opcionalidad y de optatividad el Derecho Marítimo sí se enseñaba y enseña en unas cuantas Facultades de Derecho galas y existen Centros o Institutos de Derecho Marítimo o de Derecho de la Navegación en varias Universidades de Francia. Con las reformas de 2001 y 2002, que establecían los tres grados de Licenciatura, Máster (tras un debate terminológico en el que llegó a intervenir la Academia de Francia) y Doctorado, pero sin directrices propias (es decir, siguen de alguna forma vigentes las de 1997), un amplio campo se ha abierto para los que promueven las enseñanzas de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico en aquel país, tanto con referencia al hexágono como a la Francia de Ultramar. La presión de los docentes maritimistas galas, incluidos dentro de los que son profesores universitarios al abrigo del área de conocimiento de Derecho Privado y Derecho Penal (en la dulce Galia se considera que este último debe de ir unido al privado porque su sanción depende los tribunales de justicia), han llevado a que en el Centro de Derecho Marítimo y de los Transportes de la Universidad Paul Cézanne de Derecho, de Economía y de Ciencias de Aix-Marseille existan tres Másters, uno de ellos en Derecho Marítimo y de los Transportes. La Universidad de Perpiñán Via Domitia cuenta con un Máster en Gestión de los Asuntos Marítimos. La Universidad de Nantes tiene un Máster en Derecho Marítimo y Oceánico, que enfoca las enseñanzas desde las tres áreas de conocimiento galas de Derecho Privado, Derecho Público e Historia del Derecho. La Asociación Canadiense de Derecho Marítimo, que preside A. William Moreira, se ha movido también en la promoción de las enseñanzas de Derecho Marítimo tanto en el Canadá anglófono como en el Québec.

En mayo de 2003 Arlette Franco, diputada por el Departamento de los Pirineos Orientales, elaboró un informe²³⁸ para la Secretaría de Estado de Turismo de la República Francesa sobre las enseñanzas turísticas y la formación en diversos campos disciplinares para los estudiantes de Turismo de Licenciatura, Master y Doctorado (Economía, Lenguas extranjeras, gestión, Arte, Historia), donde se resaltaba la importancia que debía tener la

²³⁷ Consultar *Journal Officiel de la République Française*, 4 de mayo de 1997, pp. 6768-6771.

²³⁸ Arlette Franco, *Rapport sur les diplômes et les formations aux métiers du tourisme*, Paris, 2003.

formación jurídica y los conocimientos de Derecho. La calidad debe ir acompañada de una buena y sólida formación. Los considerables esfuerzos para mejorar la calidad del turismo son grandes, en lo que se refiere al nivel elevado de los servicios que deben ser prestados, dentro de lo que se ha dado en llamar *Plan Qualité France*. En este sentido, los conocimientos jurídicos se ven como muy necesarios dentro de las enseñanzas turísticas, aunque no alcancen el grado e intensidad que ha de tener la formación económica, en administración empresarial y en gestión de servicios. Sin embargo, el informe de Arlette Franco no valora tan necesario el conocimiento del Derecho Civil, del Derecho Marítimo o del Derecho Aeronáutico, sino que sólo parece hacerse eco de la formación en Derecho Laboral y Fiscal²³⁹.

También considera muy positivamente que el desarrollo turístico esté relacionado con las preocupaciones medioambientales y que «las estructuras de un ‘ecoturismo’ se pongan de relieve a través de los procesos de formación públicos o privados»²⁴⁰.

Arlette Franco señala igualmente la conveniencia de que en las enseñanzas turísticas haya también disciplinas que incidan sobre materias relacionadas con el deporte, el turismo patrimonial o artístico y el ecoturismo²⁴¹. Hay igualmente un cierto interés por el ámbito del transporte, entendido como conocimientos que deben poseer los alumnos de Turismo, lo que puede verse en algún lugar del informe²⁴². Lo que no se indica es a qué tipo de transporte se refieren.

Al margen de lo que ocurra en Francia, según el particular y coincidente punto de vista, y no sabemos si tan formado criterio, de los tres autores de este artículo, estaría desnaturalizada una formación en Ciencias del Turismo que carezca de enseñanzas de Historia de la Navegación y del Turismo, de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico, o si se prefiere de un Derecho de los Transportes que agrupe a todos los ámbitos terrestre, marítimo, aéreo, fluvial, ferroviario y lacustre. Esa rama del Derecho es obligada para afirmar el nivel de cualificación de las enseñanzas turísticas.

²³⁹ Arlette Franco, *Rapport sur les diplômes et les formations aux métiers du tourisme*, p. 41.

²⁴⁰ Arlette Franco, *Rapport sur les diplômes et les formations aux métiers du tourisme*, p. 67.

²⁴¹ Arlette Franco, *Rapport sur les diplômes et les formations aux métiers du tourisme*, p. 51.

²⁴² Arlette Franco, *Rapport sur les diplômes et les formations aux métiers du tourisme*, p. 53.

En España se puede decir que ni en el Grado en Derecho, ni en el correspondiente de Turismo, haya habido actividad alguna desde las instancias correspondientes de la Asociación Española de Derecho Marítimo para introducir la materia o al menos fomentar un debate sobre si debería o no estar. Cuando la Agencia Española de Evaluación de la Calidad y la Acreditación puso en marcha los denominados Libros blancos de las titulaciones de Grado adaptadas al Espacio Europeo de Educación Superior, en el correspondiente Libro blanco del Título de Grado en Ingeniería Náutica e Ingeniería Marítima se indicó que una de las competencias específicas de formación disciplinar sería el Derecho Marítimo. Dice el libro de la citada titulación, tras realizar una encuesta entre expertos: «Si el análisis se hace por asignaturas, se observa que las tres mejor valoradas, tales como Construcción Naval, Derecho Marítimo, Estiba y Transporte Marítimo, tienen la más alta valoración con 33 puntos, de lo que se infiere la importancia de los contenidos de las mismas para su aplicación al ejercicio profesional»²⁴³. Luego recomienda la aparición entre los conocimientos formativos mínimos, del Derecho Marítimo, incluido dentro de la materia de Legislación y Economía del Transporte Marítimo. Sin embargo, en el Libro blanco del Grado en Derecho no aparece ni una sola vez mencionado el Derecho Marítimo. Pensamos que la Asociación Española de Derecho Marítimo debería de haberse movido institucionalmente en esta materia como lo han hecho los italianos, y habría sido muy conveniente que la Asociación Española hubiera sido ágil y diligente en dos ámbitos: administrativo (el Ministerio) y universitario (las diferentes Facultades de Derecho y Escuelas de Ingeniería Naval), máxime cuando la Asociación correspondiente italiana lo hizo en tres: administrativo, universitario y judicial. Pienso que incluso el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial se ha estado moviendo más en España y en los países del ámbito latinoamericano (lusófono e hispanoparlante) para promover las enseñanzas de Derecho Aeronáutico y de Derecho del Espacio en diversas Universidades tanto españolas como extranjeras con más persistencia y mayores logros que la Asociación Española de Derecho Marítimo, siendo el objetivo de estos últimos más asequible que el de los de Derecho Aeronáutico, ya que el Derecho Marítimo y Oceánico tienen un campo de investigación mucho más amplio y tres mil años de existencia, mientras que el Derecho Aeronáutico nace en la vigilia

²⁴³ *Libro Blanco del título de Grado en Ingeniería Náutica e Ingeniería Marítima*, ANECA, Madrid, 2005, p. 119.

de la Revolución francesa según unos y según otros cuando en 1666 fue leída la primera tesis doctoral de Derecho Aeronáutico en la Universidad de Fráncfort del Oder, por Samuel Stryk²⁴⁴. Esto lo

²⁴⁴ Reproducimos a continuación un listado que elaboraron Manuel J. Peláez y Patricia Zambrana, fruto de su pequeña experiencia en la materia, en el que recogen los coautores de este libro, y del presente capítulo uno de ellos, unos datos sobre el origen de Derecho Marítimo y de sus principales instituciones: «1) Partida de nacimiento del seguro marítimo y lugar, Grosseto, contrato recogido en acta notarial de 22 de abril de 1329. Desde 1884 en que se publicó dicho documento no se ha descubierto ningún otro anterior. Lo descubrió Enrico Bensa. 2) Primera normativa española sobre seguros marítimos: Ordenanzas de Barcelona de 1432, seguida de las de 1435, 1436, 1452, 1458, 1461 y 1484. 3) Primer contrato de seguro *in quovis* de la historia: de Génova, en 1350. 4) Nacimiento de la institución del abordaje en Mesopotamia y regulación en el Código de Hamurabi. 5) Primer contrato de transporte multimodal conocido (por mar, por caminos y antiguas calzadas romanas, por cauce fluvial y por zonas lacustres), del 20 de marzo de 1339, desde Brujas por tierra hasta Ostende, desde allí en barco hasta un puerto italiano, más tarde por vía fluvial por el Po y por el Adda desde Lodi hasta la desembocadura del Po y luego hasta Venecia. Lo descubrió y publicó Federigo Melis. 6) Primer Consulado de mar español: Valencia, 1283. 7) Nacimiento de la jubilación y seguridad social del mar: Francia, 1681. 8) Primer texto normativo español donde aparece la suspensión de pagos, con ese nombre: Ordenanzas del Consulado de mar de Málaga, 1825-1829. 9) Cuna del seguro marítimo en España: Mallorca. 10) Echazón: probada su existencia hace más de 3.000 años. 11) Préstamo marítimo. Primer texto normativo donde aparecen: Leyes de Manu (la India). 12) Primeros contratos de fletamento fluvial conservados: río Nilo, siglo IV a C. J., en papiro. 13) Primeros conocimientos de embarque conocidos de 1387, Génova. 14) Texto jurídico de Derecho marítimo más importante de todos los tiempos: *Llibre del Consolat de Mar*. 15) Código o ley general marítima de mejor técnica jurídica de todos los tiempos: *Codice della navigazione*, 1942. 16) Jurista cultivador del Derecho Marítimo más significativo de todos los tiempos: Jean-Étienne-Marie Pardessus (1772-1853). 17) Historiador del Derecho Marítimo más importante que ha tenido España: Arcadi Garcia i Sanz (1926-1998). 18) Origen y primer antecedente de los *delibery orders* en el *cheirémbolon* bizantino. 19) Nacimiento del seguro de vida, a través del seguro de vida del esclavo entendido como una res, en el transporte marítimo. Época: finales del siglo XV, en Venecia. 20) Nacimiento del seguro de vida propiamente dicho: siglo XVI, también en Venecia. 21) Primera norma de Derecho Aeronáutico: Ordenanza del Ayuntamiento de París sobre el vuelo de los Montgolfier sobre el cielo de la capital de Francia. 22) La primera tesis doctoral de Derecho aeronáutico fue defendida en la Universidad de Fráncfort del Oder en 1666, por ese gran jurista universal que fue Samuel Stryk (1640-1710). Llevaba por título *Exercitatio de iure principis aereo*. 23) Primer hombre que, de una forma clara y en un aparato aeronáutico, voló: François Pilâtre de Rozier (1756-1785) en 1783. Oficialmente, ya Pilâtre de Rozier y el Marqués de Arlandes (1742-1809) el 21 de noviembre de 1783. 24) Origen del transporte de emigrantes: Cruzada popular a iniciativa del rey de Francia San Luis. 25) Origen de la institución del consulado ultramarino: Venecia». Ver Manuel J.

decimos, sin entrar en el menosprecio de la Corte, ni en la alabanza de la aldea, sino con ánimo claramente constructivo.

El conjunto de actividades organizadas, en las que la Asociación Española de Derecho Marítimo institucionalmente ha tomado parte directa o indirecta, ha sido muy abundante, no sólo directamente sino a través de sus Comités territoriales, de Cataluña, de Andalucía, de Valencia, de Asturias, que se fueron creando con el tiempo.

Su vinculación al Comité Marítimo Internacional lógicamente no se produjo desde un primer momento, ya que dicho Comité fue fundado en 1897, cuando no existía todavía la Asociación. El Comité tuvo diversas conferencias antes del inicio de la segunda guerra mundial en diferentes ciudades europeas como Londres, París, Hamburgo, Bruselas, Ámsterdam, Liverpool, Venecia, Oslo, Bremen, Copenhague y Gotemburgo. La intervención de la Asociación se produce a partir de 1955 con ocasión de la reunión celebrada en Madrid, sobre limitación de responsabilidad del naviero.

La Asociación Española de Derecho Marítimo también promovió la creación de la Asamblea Constituyente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, que se llevó a cabo en Sevilla, del 19 al 21 de octubre de 1987, con representantes de Argentina, Uruguay, Chile, Brasil, Perú, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, República Dominicana, Guatemala, Chile, Panamá, Nicaragua, Puerto Rico, México, Honduras, Venezuela, etc. De ello ya informó convenientemente María Encarnación Gómez Rojo en páginas que preceden a la presente. Sin embargo, quedan aspectos en los que nos podemos detener ahora. Por ejemplo, la presencia de destacadas figuras del mundo del Derecho Marítimo como es el caso de Francesco Berlingieri, que entonces era Presidente del Comité Marítimo Internacional, Manuel Olivencia cuando era Comisario para el V Centenario del Descubrimiento, Juan Antonio Xiol Ríos a la sazón Director General de Relaciones con la Administración de Justicia, el Exministro Juan Antonio Ortega y Díaz Ambrona, Secretario General de Repsol, S. A., y el escritor Mario Vargas Llosa. Correspondió hablar en representación de las

Peláez y Patricia Zambrana Moral, "Seminarios de 2008 de Historia del Derecho y de las instituciones, de Derecho romano y de Derecho histórico comparado en la Universitat Pompeu Fabra (Seminario permanente 'Josep Maria Font Rius')", en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, Valparaíso, XXX (2008), pp. 719-727. El texto es consultable igualmente en línea.

legaciones extranjeras a Eugenio Cornejo²⁴⁵, quien se expresó en términos grandilocuentes como era de esperar.

²⁴⁵ Veamos el contenido de su discurso: «Sr. Presidente, distinguidos colegas:/ Agradezco el honor que se me confiere de expresar el pensamiento de los concurrentes a este Evento, en nombre de los extranjeros que hemos venido de Sudamérica. Espero que mis palabras interpreten el pensamiento de todos ellos y desde luego pido excusas si mis expresiones no reflejan exactamente sus puntos de vista./ Participaremos con gran esperanza en estos actos de gran trascendencia para la historia del Derecho Marítimo Universal./ Provocados por la cercanía del V Centenario del descubrimiento de América, nos juntamos hoy para dar inicio al Instituto Hispano Luso Americano del Derecho del Mar. Y esto lo hacemos en ciudad plagada de tradición y de recuerdos de aquella otra época en que un gran Navegante visionario, tuvo la audacia de cruzar mares ignotos para poner el primer paso de la cultura ibérica entre nuestros aborígenes./ Como uno de los gestores de la idea de crear este Instituto, no puedo menos que agradecer a las Organizaciones españolas y portuguesas que han recogido la idea, y a los Organismos públicos y privados de esta generosa ciudad de Sevilla, que han tomado como suya esta empresa. Gracias por los sacrificios y compromisos que esto les comporta./ No es necesario describir los rasgos típicos de esta cultura ibérica, porque la llevamos en la sangre y nos debemos a ella./ Con el corazón lleno de entusiasmo venimos a decirnos ahora recíprocamente, que queremos que esta cultura que nos une, tenga un eco y muy sonoro, en el campo del Derecho Marítimo./ También habría mucho que decir sobre los títulos que existen para que navegantes de tantos años, navegantes de siglos, que acuñaron en las Colonias de América una personalidad, puedan hoy día, reflejar esa personalidad en las instituciones del Derecho Marítimo./ Todo nos es propicio: unidad de raza, unidad de creencias, un tronco común de la península Ibérica, casi unidad de lenguaje, y en un plano más real, las mismas necesidades socio-económicas, un esquema que no se supera de subdesarrollo; países plenos de riquezas y recursos naturales; todo hecho para producir intercambio. ¿Qué razón hay entonces para que no investiguemos en las raíces profundas de nuestra idiosincrasia, la personalidad de nuestro propio Derecho? Mejor que personalidad, digamos la creación de nuestro propio derecho./ Para lograrlo nos proponemos las siguientes finalidades en un plano inmediato y a largo plazo:/ 1.- El estudio y la divulgación del Derecho Marítimo Privado;/ 2.- Promover el desenvolvimiento y la unificación legislativa marítima en el área Hispano Luso Americana; 3.- Cooperar en los esfuerzos de unificación o armonización del Derecho Marítimo Internacional, con otros Organismos públicos o privados, que persigan los mismos fines, y/ 4.- El estudio y la divulgación de la Historia del Derecho Marítimo./ Estamos aquí para emprender estas tareas, pero no con la intención de crear un aislamiento jurídico, en el campo del Derecho Marítimo, sino por el contrario, queremos aunar nuestros esfuerzos para reflejar en los foros donde se conduce la evolución del Derecho Marítimo, esto que yo llamo nuestra personalidad en el Derecho Marítimo./ Pero para desarrollar nuestra personalidad, la personalidad de Iberoamérica, será necesario que nos despojemos de muchas limitantes, de ideas preconcebidas, de egoísmos locales, de preeminencia de criterios, de tozudeces en la manera de interpretar los hechos o el derecho, de criterios

jurisprudenciales y, hasta de ventajas relativas locales, derivadas de mejores ajustes legales o de interpretaciones jurisprudenciales./ ¿Quién tiene el mejor Derecho Marítimo? Con humildad, digamos que ninguno. Empecemos desde el suelo, sin orgullo local a construir en aquellos terrenos donde nos puede ser común el resultado./ Y no tracemos una trinchera entre lo nuestro y lo de otros sistemas jurídicos o culturales. Quisiéramos tener lo propio para intercambiarlo con lo de otros del resto del Universo del Derecho Marítimo./ Esto significa desde ya, que no estamos [*el original indica la idea contraria, pero se advierte que es un error: “nos estamos”*] en contra de nadie ni de nada sino por el contrario, animados por el mejor espíritu de acercamiento, de intercomunicación, en procura de lo mejor para todos./ Perdónenme si me tomo la libertad de hacer una metáfora. para mi mente personal, yo diría que venimos a echar las bases de una Segunda Invencible Armada, pero ésta no es una Invencible Armada que se mueve en son de guerra para derrotar al enemigo, sino una Invencible Armada de *cultura del derecho*, en protección de los intereses más profundos de nuestras naciones y de nuestros pueblos desarrollados. Nadie pues debe temer a esta nueva Invencible Armada de paz y acercamiento./ Hace poco estuvo en mi país su Santidad Juan Pablo II, y hablando a los intelectuales del país en la Universidad, los llamó a crear la cultura de los solidaridad entre los hombres./ A mí me parece que éste debe ser el lema de Nuestra Invencible Armada, en este extremo del derecho tan especializado y particularista. Debemos poner las dosis de equidad y de espíritu de compensación jurídica, para que también conduzca al feliz intercambio de bienes entre los pueblos y a su acercamiento en forma que se cumpla ese mismo ideario. Hagamos desde nuestro campo una cultura marítima de la solidaridad./ Estamos convencidos que hace cinco siglos, en el Siglo XV, el estudio de la geografía y especialmente el desarrollo de la cartografía, venían dando rigor científico a la posibilidad de encontrar otros mundos hacia el Occidente de Europa. Así que más tarde o temprano nuestros territorios de América llegarían a descubrirse./ Pero, yo creo en la Providencia, y estoy cierto de Ella, señaló en el reloj de los tiempos cuándo y quiénes debían llevarse la gloria de hacerlo, pero también a quiénes confiar la misión de llevar su cultura a tan lejanos territorios./ Es oportuno ahora reflexionar sobre estos acontecimientos. Nosotros los de América, no somos el punto de una casualidad. Y tenemos que decir, con franqueza, y sin despreciar a nadie, gracias a Dios que nuestro ancestro partió de España. Estamos muy reconocidos de ello./ ¡Y qué tiempo más propicio éste para dar comienzo a esta tarea, para nosotros los de América! Somos los que tenemos una deuda interminable con los que tuvieron la genialidad de desplazarse de un mundo a otro para llevar su sangre, su cultura y su tradición. ¡Qué tarea más noble de gratitud no sería para nosotros los de América, presentar, cuando lleguemos al V Centenario del Descubrimiento de América, un esquema para el Derecho Marítimo en que, al menos respecto de algunos troncos matrices, lleguemos todos de la mano como hermanos y en un abrazo con nuestros progenitores de la Península Ibérica. Y así podamos mostrarle al Descubridor y al mundo de nuestros días, un ejemplo de cómo se gesta la cultura de la solidaridad y cómo se camina hacia la unidad del Universo./ Muchas gracias Sr. Presidente/ Eugenio Cornejo» (Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, documento suelto).

Resta mucho por decir y por escribir sobre la Asociación Española de Derecho Marítimo. Se nos ocurre una cosa interesante, al hilo de que el Grupo de Trabajo sobre las Enseñanzas Jurídicas en Francia, nombrado por la Dirección General de la Enseñanza Superior del Gobierno francés, elaboró una serie de recomendaciones sobre las enseñanzas del Derecho, que habrían de tenerse en cuenta por las Facultades de Leyes en Francia. Allí, la que hacía el n.º simbólico 402 (eran un total de 76) estaba dedicada a «perimetrar el Derecho»²⁴⁶. Esto es una necesidad que algunos consideran debe asumir la Asociación Española de Derecho Marítimo como un reto en los próximos años, la cual consiste en perimetrar el Derecho Marítimo en sus diversas ramas, con relación a Europa (de una Europa irredenta de la que hablaba, entre otros Max Boehm hace casi noventa años²⁴⁷) y a EE.UU. y Canadá, no mirando al cono sur latinoamericano como no sea a Chile y no dejándose torear por los argentinos, hombres de mucho ruido, gran palabrería y a veces bien pocas nueces. Tres mil años de una disciplina jurídica exigen de los llamados a cultivarla reflexión, estudio, profesionalidad y desafección de lo accidental.

Como ya hemos puesto de manifiesto en otro capítulo anterior, el ecoturismo es un segmento emergente en el seno de la industria turística mundial que nace con el objetivo de satisfacer a un turista preocupado por las cuestiones medioambientales y la repercusión negativa que pueda tener toda práctica turística sobre el contexto natural y cultural de un determinado lugar.

Tal es la importancia que se ha levantado en torno a este nuevo y emergente segmento del turismo que en el año 2002 la ONU proclamó el Año Internacional del Ecoturismo, hecho que llevó a la celebración en la primavera de ese mismo año, en concreto los días del 19 al 22 de mayo, en la ciudad de Québec (Canadá), de la

²⁴⁶ Ver Direction générale de l'enseignement supérieur, *76 recommandations pour l'enseignement du droit*, Paris, 2007, p. 51, recomendación n.º 402. Ha estudiado este documento María Encarnación Gómez Rojo, en "Los propósitos de la reforma de las enseñanzas jurídicas en Francia en 2007, y su continuidad hasta diciembre de 2009, junto a la perimetración del Derecho (Primera Parte)", en *Contribuciones a las Ciencias sociales*, diciembre de 2009, [en línea: www.eumed.net/rev/cccss/06/megr2.htm] y "Los propósitos de la reforma de las enseñanzas jurídicas en Francia de 2007, y su continuidad hasta enero de 2010 [incluida la reforma Gelmini en Italia], junto a la perimetración del Derecho (Segunda Parte)", en *Revista Jurídica de Investigación e Innovación Educativa*, n.º 1 (enero 2010), pp. 69-76. [En línea: www.eumed.net/rev/rejie].

²⁴⁷ Consultar el libro clásico de Max Hildebert Boehm, *Europa Irredenta. Eine Einführung in das Nationalitätenproblem der Gegenwart*, Berlin, 1923, 335 pp.

Cumbre Mundial del Ecoturismo²⁴⁸. En esta cumbre, auspiciada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización Mundial del Turismo (OMT) y

²⁴⁸ Merece la pena reflejar aquí las distintas intervenciones de determinados altos cargos invitando y, en definitiva, promocionando una cumbre que, sin duda, ha sentado precedente en el segmento denominado «ecoturismo»: «Cabalmente encauzado, el ecoturismo puede ser un instrumento valioso para financiar la protección de zonas ecológicamente sensibles y el desarrollo socioeconómico de las poblaciones que viven en ellas o en sus inmediaciones. Esta Cumbre Mundial del Ecoturismo será la mayor reunión celebrada hasta ahora por todos los agentes interesados en la actividad ecoturística, y constituirá el principal acontecimiento de la celebración en todo el mundo del Año Internacional del Ecoturismo en 2002. Para que el ecoturismo pueda seguir una vía verdaderamente sostenible, habrán de intensificarse la cooperación –y las asociaciones– entre el sector turístico, los gobiernos, la población local y los propios turistas. Con ese fin, les invito a asistir a la Cumbre Mundial del Ecoturismo, y a incorporarse a este importante diálogo entre socios» [Klaus Toepfer, Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas y Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente]; «Es para mí una satisfacción invitar a todos los Estados Miembros de la OMT, a sus Miembros Afiliados representantes del sector privado y del mundo académico, y a todos los demás agentes gubernamentales y no gubernamentales del ecoturismo, a acudir a esta Cumbre Mundial del Ecoturismo. Por su calidad de organismo intergubernamental interesado en conseguir un grado mayor de sostenibilidad en el turismo, la OMT quiere abrir la Cumbre a los agentes interesados de todo tipo, con el fin de lograr un mayor entendimiento y fomentar una cooperación mayor entre ellos, para que el ecoturismo contribuya al desarrollo socioeconómico y a la conservación del medio ambiente» [Francesco Frangialli Secretario General Organización Mundial del Turismo]; «Tengo mucho gusto en invitar a todos los delegados a la Cumbre Mundial del Ecoturismo a la Ciudad de Québec, proclamada Sitio del Patrimonio Mundial por la UNESCO. En este Año Internacional del Ecoturismo, Canadá está orgulloso de acoger una conferencia que permitirá a los agentes de todo el mundo progresar en el apoyo al desarrollo turístico sostenible» [Roger Wheelock Vicepresidente Ejecutivo y Director General Comisión de Turismo de Canadá]; «Les invito con entusiasmo a asistir a la primera Cumbre Mundial del Ecoturismo, que tendrá lugar en la Ciudad de Quebec en mayo de 2002. Durante su estancia, podrán comprobar ustedes la hospitalidad y la cordialidad cautivadoras del pueblo de Quebec. También tendrán magníficas oportunidades de descubrir el esplendor natural de Quebec en toda su magnitud» [Richard Legendre Ministro responsable de Juventud, Turismo, Recreo y Deporte, Gobierno Provincial de Québec]. Citas extraídas del sitio web de la Fundación para la Conservación de las Especies y el Medio Ambiente [<http://www.fucema.org.ar/old/ecoturismo/index.htm>]. Conviene tener en cuenta que hay quien ha resaltado la importancia de la Ecología en la identidad europea. Ver el libro de Orietta von Angelucci von Bogdandy, *Zur Ökologie einer europäischen Identität. Soziale Repräsentationen von Europa und dem Europäer-Sein in Deutschland und Italien*, Baden-Baden, 2003, 212 pp.

patrocinada por el Tourisme Québec y la Comisión Canadiense de Turismo, la finalidad primordial era aumentar y, por tanto, fomentar la cooperación entre los actores interesados para que el ecoturismo se convierta en un factor de desarrollo socioeconómico y de conservación del medio ambiente. En dicha cumbre se expusieron un conjunto acrisolado y no evenemencial de criterios para conceptualizar el término ecoturismo y, sobre todo, para distinguirlo de la noción de turismo sostenible. Entre los objetivos de esta cumbre cabe ahora que señalemos retrospectivamente los siguientes: 1.º) examinar la contribución del ecoturismo al desarrollo sostenible y ofrecer una amplia información acerca de las consecuencias socioeconómicas y ambientales; 2.º) intercambiar información de prácticas de planificación, desarrollo, gestión y comercialización del ecoturismo, así como evaluar la reglamentación para supervisar y controlar los efectos de este segmento turístico; 3.º) analizar las experiencias extraídas de cada una de las participaciones de la mano de comunidades locales y de grupos más reducidos dentro de las empresas y los proyectos que versen sobre ecoturismo; entre otros objetivos. Otro de los logros de esta Cumbre fue la preparación de la Declaración de Québec sobre el Ecoturismo, un documento que, tal y como se esboza en el seno del mismo, «es el resultado de un diálogo multisectorial», donde se pretende «preparar un programa preliminar y una serie de recomendaciones para el desarrollo de actividades de ecoturismo en el contexto del desarrollo sostenible»²⁴⁹.

²⁴⁹ Para más información sobre la Declaración de Québec sobre el Ecoturismo, consultar el siguiente documento disponible en Internet:
[En línea: http://www.cinu.org.mx/eventos/turismo2002/doctos/dec_quebec.pdf].

APÉNDICES CORRESPONDENCIA

[N.º 1] *Carta de Walter Hasche, Presidente de la Asociación de Derecho Marítimo de la República Federal de Alemania, a los miembros del Comité Marítimo Internacional*

Hamburg, June 1973

Dears Sirs,

The XXXth Conference of the Comité Maritime International will be held in Hamburg from 1st to 6th April 1974.

The Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany as host association takes great pleasure in cordially inviting representatives of your association to attend this conference.

We would be greatly obliged to you if you could let us know at your earliest convenience, and no later than the end of July, the names and addresses of those members of your association who expect to attend the conference. We would also appreciate an indication as to those delegates who will probably be accompanied by ladies. On the basis of your information formal invitations addressed to individual delegates will be sent out during the autumn of this year.

The conference's working sessions will be held in the new Congress Centrum Hamburg (CCH).

The subjects to be dealt with are as follows:

York/Antwerp Rules

1957 Limitation Convention

Hague Rules

Arbitration

Shipbuilding Contracts.

A list of hotels including the price indications as per May 1973 and a street map are enclosed. Delegates to the conference are kindly asked to arrange their bookings direct and to inform the host association accordingly. It is desirable that communications as to hotels reservations be made at an early date.

It is assumed that the Comité Maritime International will convene its next Assembly to be held in Hamburg, prior to the conference, on Sunday, March 31st, 1974.

Yours faithfully,

W. Hasche (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Deutscher Verein für Internationales Seerecht, copia del Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 2] *Carta de José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, a Albert Lilar, Presidente del Comité Marítimo Internacional*

Madrid, 21 de marzo de 1974

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous communiquer que par accord de cette Association, je viens d'être élu Président, et je vous prie, Monsieur le Président d'accepter l'expression de mes sentiments les plus distingués.

José Luis de Azcárraga (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 3] *Carta de José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, a Albert Lilar, Presidente del Comité Marítimo Internacional*

Madrid, 27 de marzo de 1974

Monsieur le Président,

Aux effets prévus dans l'article 17 des Statuts du Comité Maritime International et après délibération du Conseil de Direction, j'ai l'honneur de vous indiquer que la délégation du droit de vote de cette Association dans la XXX Conférence qui aura lieu à Hambourg du 1 à 5 Avril prochain, correspond à notre Secrétaire Général, Don Juan Pascual Sanahuja, qui va se déplacer à cet objet.

Avec nos souhaits de réussite de cette Conférence, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma plus haute considération,

José Luis de Azcárraga (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 4] *Carta Pelegrín de Benito Serres a Pedro Lamet Orozco*

Madrid, 12 de marzo de 1981

Mi querido amigo:

Desde el mes de Julio pasado en vísperas de vacaciones de verano, volví a hacerme cargo de la Secretaría General de la Asociación en la que había cesado en 1957 con motivo de mi matrimonio. El inesperado fallecimiento de nuestro común amigo Juan Pascual dejó vacantes unas funciones que desempeñó brillantemente y que habrá de continuarse con el esfuerzo que sea preciso para no interrumpir la marcha de esta Asociación. Pondré

en el empeño toda mi voluntad y esperanza y espero que con ayuda de todos podamos seguir adelante.

Al recibir las actas de las últimas reuniones anteriores a mi incorporación, veo que en la del 7 de Julio en Junta General Ordinaria, a propuesta del Consejo Directivo y en su sesión de la misma fecha se aprobó tu nombramiento como Miembro de Honor del mismo, en unión de los Sres. Esteva de Torre y Boix Selva, destacando vuestra eficaz colaboración en el desempeño de vuestros respectivos cargos anteriores. Hace muchos años que conozco el grado de tu participación en los trabajos de la Asociación, no siempre fáciles, desde que ésa tuvo como domicilio social el del Comisariado Español Marítimo, en los ya lejanos días de su fundación, a principios del año 1949.

Recibe con la mayor efusión mi cordial enhorabuena por el justo reconocimiento de los méritos y espero que no dejes de seguir dándonos pruebas de tu simpatía y tu interés.

Con este motivo recibe un fuerte abrazo de tu viejo amigo,
Pelegrín de Benito Serres (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 5] *Carta de José Luis Esteva de la Torre, Consejero y Director General de la Nacional Hispánica Aseguradora, S. A., a José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 23 de marzo de 1981

Mi querido amigo y Presidente:

Al acusar recibo a tu atenta carta del 10 de los corrientes por la que tan amablemente me comunicas que en la última Junta General de esa estimada Asociación fui nombrado, conjuntamente con los Sres. Lamet Orozco y Boix Selva, Miembro de Honor de la misma, quiero expresaros mi profundo agradecimiento por la distinción que para mí supone dicho nombramiento. Créeme que me siento verdaderamente abrumado por esa prueba de afecto.

Aceptad también tú y el amigo Pelegrín mi cordial y sincera felicitación por vuestra vuelta a la Presidencia y Secretaría General, respectivamente, en cuyos cargos os deseo renovados éxitos.

Tenedme siempre y en toda ocasión por vuestro afectísimo amigo e incondicional asociado,

J. L. Esteva (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 6] *Carta de Pedro Lamet Orozco a José Luis Azcárraga Bustamante, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 23 de marzo de 1981

Mi querido amigo:

He recibido tu amable carta, fecha 10 del actual, acompañándome fotocopia del acta de la Junta General Ordinaria, celebrada por esa Asociación de tu digna Presidencia, el pasado 7 de julio, en la que figura la propuesta del acuerdo adoptado por el Consejo Directivo, nombrándome Miembro de Honor de esa Asociación.

Te agradezco muy sinceramente este privilegio que tanto estimo y te ruego hagas llegar al Consejo Directivo de la Asociación, mi gratitud, así como mi convencimiento de considerar mi trabajo por la misma, muy por debajo del mucho más meritorio, realizado por personas como los Sres. Esteva de la Torre y Boix Selva, que tanto han contribuido, durante sus respectivos cargos, a mantener y elevar el prestigio de nuestra citada Asociación.

Con tan gran motivo, te envía un fuerte abrazo tu siempre buen amigo,

Pedro Lamet Orozco (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 7] *Carta de Fernando Sánchez Calero a Álvaro Delgado, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 10 de agosto de 1984

Querido Presidente:

Acuso recibo a su atenta carta del día 3 de agosto, en la que me comunica la decisión de la Junta General Ordinaria de la Asociación de nombrarme Miembro de Honor de la misma.

Le agradezco muy sinceramente, a Vd., y al Consejo Directivo de la Asociación, la generosidad que han tenido al hacer esa propuesta. Por supuesto, que esta atención de la Asociación me obliga a prestar a la misma, toda mi colaboración.

Con mi agradecimiento, reciba un muy afectuoso abrazo,

Fernando Sánchez Calero (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 8] *Carta de José Luis de Azcárraga, Catedrático de Derecho internacional y Ministro Togado de la Armada, a Álvaro Delgado, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 5 de septiembre de 1984

Mi querido amigo:

A mi regreso del permiso veraniego, me encuentro con tu grata carta del pasado día 1 de agosto, por la que me comunicas que la Junta General ordinaria de nuestra Asociación, en su última sesión del pasado 26 de junio, acordó mi nombramiento como Miembro de Honor de la misma.

Como sabrás, recibí la convocatoria para esa Junta la tarde del día señalado y no me fue posible asistir. Lo sentí muchísimo, porque quiero seguir, aunque sólo sea como soldadito de filas, implicado en esa querida Asociación, pero, por otra parte, me alegro que, en mi ausencia, tuvieseis más libertad para dicha honrosa designación.

Muchas gracias a ti, al Comité Ejecutivo y al Consejo Directivo y ya sabes que puedes contar conmigo siempre.

Un fuerte abrazo,

José Luis de Azcárraga (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 9] *Carta de José Girón Tena, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Complutense, a José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 14 de julio de 1987

Querido amigo y compañero:

Muchísimas gracias por la gran distinción de la que me habéis hecho objeto al designarme Miembro de Honor de la Asociación. Ya sé que es inmerecida y que las razones aducidas la valora más el afecto que el peso real de las mismas, pero, a efectos de la gratitud, más importa aquel que cualquier otra cosa. Te ruego que el reconocimiento que te expreso por tu propuesta lo hagas extensivo a los Miembros del Consejo Directivo que tan benévolutamente la han adoptado. A todos mi modesto ofrecimiento de colaboración y de amistad.

Un muy fuerte abrazo de tu buen amigo y compañero,

José Girón Tena (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 10] *Carta de José Luis Goñi a Fernando Ruiz-Gálvez López de Obregón*

Madrid, 6 de julio de 1987

Querido D. Fernando:

Me cabe la gran satisfacción de comunicarle que en la Junta General de esta Asociación, que ha tenido lugar el día 29 de junio, se ha acordado, a propuesta del Consejo directivo que presido, designarle a usted Miembro de Honor de la Asociación.

Con esta designación la Asociación quiere dejar constancia pública de su reconocimiento a quien en su momento dedicó tan nobles como pesados esfuerzos a superar difíciles momentos de su existencia con su dedicación como Secretario General y la fundación edición, durante una serie de años, de la *Revista Española de Derecho Marítimo*.

Con ello los que se han incorporado más recientemente reconocen también lo que la Asociación de hoy debe a hombres que han integrado su pasado.

La cualidad de Miembro de Honor conlleva todos los derechos de los miembros titulares con exención de cuotas o contribuciones a las cargas sociales, incluidas las de años anteriores que no se hubieren abonado. La cuota de Miembro Titular del C.M.I. que se recauda a través de la Asociación no está incluida en la exención

Al hacerle la notificación de este nombramiento me agrada expresarle la satisfacción que personalmente me causa y los gratos recuerdos que me traen a la memoria aquellos tiempos.

Cordialmente le saluda su siempre buen amigo, con la promesa de una visita en fecha próxima,

José Luis Goñi (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 11] *Carta de Francesco Berlingieri a José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Génova, 10 de febrero de 1988

Querido Presidente,

La Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias que la Asociación Española ha tenido la grande amabilidad de donarme constituye un precioso recuerdo de la Asamblea constituyente del Instituto Hispano-Ibero-Americano de Derecho Marítimo.

He leído ya los títulos del libro IX que reglan la “Contaduría de Averías” y la “Contribución de Averías” que son muy interesantes.

Esta Recopilación es un monumento muy importante que testimonia la cultura jurídica de España en el siglo XVII y un tentativo de uniformización del derecho.

Formulo el voto que el Instituto Hispano-Ibero-Americano pueda dar una contribución importante a la futura uniformidad legislativa entre todos los países Ibero-americanos.

Con mucha cordialidad.

Francesco Berlingieri (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 12] *Carta de José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al magistrado del Tribunal Supremo José Luis Albacar Medina*

Madrid, 6 de junio de 1989

Querido José Luis:

Tengo la gran satisfacción de comunicarte que en la Junta General de esta Asociación celebrada ayer día 5, se tomó el acuerdo, a propuesta del Consejo Directivo, de designarte Miembro de Honor de nuestra Asociación Española de Derecho Marítimo.

El nombramiento responde, según se dijo públicamente en tal acto, al agradecimiento por el interés y apoyo desbordantes mostrados a la Asociación durante estos tres años en que has actuado como Vicepresidente. Se añadió también que se pretende con ello que sigas aportando tu grata presencia y valiosa colaboración a la Asociación.

En el mismo acto se acordó igual designación para el Profesor Aurelio Menéndez y Menéndez.

La cualidad de Miembro de Honor, que raramente se ha venido otorgando, comporta todos los derechos de los asociados, sin obligaciones económicas pasivas de ningún género.

Con este motivo y aun cuando aún nos quedan algunos días y alguna reunión del presente Consejo directivo antes de las elecciones de primeros de julio, quiero agradecerte muy de veras tu cooperación conmigo y con el Consejo, que ha sido no solo extremadamente valiosa sino también llena de cariño y de un entusiasmo que nos ha servido a todos de gran acicate.

Con mi más cordial felicitación y esperando que se cumpla la pretensión de que nos acompañes lo más posible en la Asociación,
un abrazo,

José Luis Goñi (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 13] *Carta de Aurelio Menéndez y Menéndez a José Luis Goñi Etchevers*

Madrid, 8 de junio de 1989

Querido Presidente y amigo:

He recibido la carta que me ha remitido, en la que me comunica el acuerdo de la Junta General, a propuesta del Consejo Directivo, de designarme Miembro de Honor de la Asociación Española de Derecho Marítimo. No necesito decirle la sorpresa que me ha producido tal designación a la vista de mi falta de merecimiento para ello, y lo muy honrado que me siento por tan alta distinción. Por todo ello le ruego muy encarecidamente que tan pronto como le sea posible haga presente, tanto a la Junta General, como al Consejo Directivo, la mucha satisfacción que siento y mi reconocimiento y gratitud por el otorgamiento de esa condición de Miembro de Honor de la Asociación hacia la que siempre me he sentido muy unido.

Muchas gracias por todas sus atenciones. Con los mejores deseos y un fuerte abrazo de su amigo,

Aurelio Menéndez (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 14] *Carta de Nicholas J. Healy, Chairman of the Nominating Committee, a los presidentes de las Asociaciones Marítimas Nacionales*

New York, 18th November 1993

Dear Sirs,

Since my letter of November 3rd and the report enclosed with it were distributed by M. Voet Professor Anatoly Kolodkin has replied to my inquiry, stating that he is available to serve as a Vice President for another term.

Dr. Eugenio Cornejo has since withdrawn as a candidate for reelection as a Vice President, because he has been elected President of Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, and this will require intensive work. He has recommended Dr. Luis Cova Arria of Venezuela as a candidate.

The statements relating to Professor Kolodkin and Dr. Cornejo on the first page of the report should be considered amended accordingly.

Yours very truly,

Nicholas J. Healy (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 15] *Carta de Rafael Illescas Ortiz, Catedrático de Derecho Mercantil y Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Ministro de Justicia Juan Alberto Belloch Julbe*

Madrid, 9 de diciembre de 1993

Excmo. Sr. Ministro:

La Asociación Española de Derecho Marítimo, como rama del Comité Marítimo Internacional (CMI) y de conformidad con sus Estatutos, es la entidad privada que, en el ámbito nacional, tiene por objeto el estudio de las cuestiones de Derecho Marítimo y, particularmente, el impulso de la reforma de las vigentes leyes marítimas para adecuarlas a las nuevas necesidades del tráfico en el marco de las soluciones uniformes y generalmente aceptadas en el plano internacional. La Asociación agrupa a universitarios y prácticos, así como a operadores marítimos españoles públicos y privados –navieros, aseguradores, juristas, consignatarios, etc.–.

Como advirtiera el maestro Garrigues ya en la primera edición de su *Curso de Derecho Mercantil* (1940), el Libro III del Código de Comercio se manifiesta como un documento legal «retrasado y arcaico, en irremediable desarmonía con las exigencias del moderno tráfico marítimo». Esta afirmación constituye hoy un lugar común en la doctrina y entre los distintos operadores que intervienen en los negocios marítimos, hasta el punto de que, como hecho notorio y de sobra conocido, dispensa de realizar ahora ulteriores comentarios.

Ante esta realidad y en cumplimiento de lo prescrito en sus Estatutos, la Asociación Española de Derecho Marítimo viene trabajando desde hace años en la discusión y preparación de algunos textos legislativos llamados a sustituir los respectivos Títulos que integran el contenido del Libro III del Código. Así, en primer lugar, en 1978 comenzaron los trabajos que, tras no pocas vicisitudes, dieron luz al “Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro Marítimo”, que obtuvo una amplia aceptación por parte de navieros y aseguradores y que, una vez examinado, en Septiembre de 1991, por la Subsección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, fue remitido al Departamento de su digna dirección.

Asimismo, una comisión formada por destacados especialistas de Derecho Marítimo, ha retomado, en la actualidad y a iniciativa de la Comisión General de Codificación, la revisión del borrador de “Anteproyecto de Ley de Contratos de Utilización del Buque”, cuyo primer texto fue preparado hace ya algunos años bajo los auspicios del Ministerio de Justicia y contó con la aprobación de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Además, al parecer, la misma Comisión General de Codificación tiene proyectada la preparación de nuevos textos sobre el naviero.

Por su parte, otros organismos e instituciones están también desarrollando algunas iniciativas para la reforma de otros tantos aspectos del Derecho Marítimo. Es el caso del “Anteproyecto de Ley del Agente Consignatario de Buques”, preparado por FEDETRAMAR y que, a través de su Departamento, ha llegado recientemente a la propia Comisión General de Codificación; o el del “Anteproyecto de Ley sobre Accidentes de la Navegación”, sobre el que actualmente se trabaja por iniciativa del Comisariado Español Marítimo.

El proceso de reforma se ve así caracterizado por una pluralidad de esfuerzos inconexos y dispersos que no obedecen a un patrón común de referencia y que, de seguir así, difícilmente podrían llegar a reemplazar de un modo armónico las disposiciones del Código.

En efecto, parece más conveniente ensayar la vía de la reforma global y unificada del Libro III del Código de Comercio, a través de un solo proyecto de ley que contemple, coordinada y sistemáticamente, las distintas relaciones del Derecho Marítimo privado. Las ventajas de técnica y de economía legislativa que esta metodología proporcionaría son evidentes y contrastan poderosamente con las inevitables disfunciones que produce el estudio aislado y fragmentado de cada una de las instituciones de una misma disciplina.

Naturalmente, el anterior propósito no debe ni puede ser puesto en práctica al margen del cauce natural que ofrece la Subsección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación y sin contar con un decidido apoyo de su Departamento.

Por mi parte y en representación de la Asociación que presido tendría mucho gusto en poderle manifestar directamente y con más detalle el sentido y alcance del cambio de orientación propuesto, razón por la que me complace solicitarle una audiencia en la que podríamos dejar perfilados los distintos aspectos de nuestra futura, deseable y necesaria cooperación en la inaplazable tarea de renovación del Libro regulador del “Comercio Marítimo”.

Rafael Illescas Ortiz (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 16] *Carta de M. J. Pulham, Director de la Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Limited, a Miembros de la Asociación en España, Portugal y los países de Centro y Sudamérica.*

Madrid, 26 de mayo de 1994

Muy Sres. Míos,

Mediante la presente, me es muy grato anunciarles la apertura por los Managers del Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Limited de las oficinas, en Madrid, de sus corresponsales exclusivos.

Hispano Marítima, S. A., ha sido constituida con el objetivo de proporcionar un servicio más personalizado a los ya existentes Miembros de la Asociación en España, Portugal y los países de Centro y Sudamérica. Asimismo, con el fin de potenciar y desarrollar las actividades de la Asociación en los citados países, al tiempo de servir de apoyo y asistencia a los representantes locales.

El día a día de Hispano Marítima, S. A. será una tarea llevada a cabo por D. Gonzalo Navarro, quien ha sido nombrado Consejero Delegado de la misma y del que reconocemos su alto nivel de profesionalidad y su excelente conocimiento de los mercados marítimo y asegurador.

Los Managers de la Asociación han venido recibiendo, durante los últimos años, numerosas solicitudes y preguntas por parte de los interesados en la Industria Marítima y del Transporte, ya directamente o bien a través de Brokers de Seguro o Reaseguro, y estoy plenamente convencido de que la disponibilidad del Sr. Navarro, junto con la capacidad de la Asociación para ofrecer condiciones y coberturas competitivas y amplias, sólo puede resultar en beneficio de todas las partes interesadas.

En consecuencia, el Sr. Navarro se pondrá personalmente en contacto con Vds. en un futuro próximo, contando así con la oportunidad de exponerles con más detalle las distintas coberturas y condiciones que la Asociación puede ofrecerles.

Por último, quiero subrayarles que la decisión de abrir nuestras oficinas en Madrid responde a la enorme importancia que nuestros Managers conceden a los países que esta nueva aventura comprende.

Sin otro particular por el momento, aprovecho la ocasión para enviarles un cordial saludo.

M. J. Pulham (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Ocean Marine Mutual, Protection & Indemnity Association Limited, copia en el Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 17] *Carta de Simón Viñals, Concejal de Salud Pública y Presidente del Patronato de Turismo, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 2 de noviembre de 1994

Estimado Señor:

Me complace dirigirme a Vd. para adjuntarle la invitación de nuestro Alcalde al acto de presentación de la Oficina de Congresos de Madrid, que tendrá lugar el próximo día 1 de Diciembre en el Centro de Convenciones de Ifema (Parque Ferial Juan Carlos I), en cuya preparación hemos recibido el apoyo de la Fundación Universidad Empresa.

Madrid cuenta, desde hace años, con una Oficina de Congresos perteneciente al Ayuntamiento que desarrolla una labor, sin fines lucrativos, de promoción de nuestra ciudad como punto de encuentro y centro de reuniones. Ciento treinta empresas, públicas y privadas, se han adherido a ella colaborando de forma directa y profesional en su trabajo. Entre todos hemos logrado situar a Madrid dentro de las primeras ciudades del mundo receptoras de congresos internacionales.

Esta Oficina municipal, además, realiza otra función tan importante como la primera que consiste en la ayuda y asesoramiento técnico que presta a los colectivos profesionales técnicos y científicos, no sólo para organizar su congreso sino también para asegurar el éxito del mismo. Las acciones que lleva a cabo para conseguirlo van desde la presentación de candidaturas hasta el apoyo institucional a la reunión que se celebre en Madrid.

Por último, además de ampliarle la información sobre nuestra actividad, deseamos transmitirle el gran avance cualitativo y cuantitativo experimentado por Madrid en lo que se refiere a infraestructura, servicios y atractivos para acoger a cualquier tipo de reunión. Como muestra de ello, en la presentación hemos incluido una visita al Palacio Municipal de Congresos que, junto con el Parque Ferial Juan Carlos I, constituyen uno de los centros más modernos del mundo.

Por todo lo anterior espero contar con su asistencia y poder saludarle personalmente. Hasta ese día, reciba un saludo muy cordial.

Simón Viñals (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 18] *Carta de José María Alcántara y Guillermo Giménez de la Cuadra, Vicepresidentes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, y asociados del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Marítimo*

Madrid, 28 de febrero de 1995

Estimado asociado:

Me pongo en contacto contigo de nuevo para actualizar la información que te es debida desde la última circular informativa de fecha 21-3-94, y con el fin de darte a conocer importantes novedades en la vida de nuestro Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, cuya Presidencia en Chile cumple ahora su segundo año.

El pasado mes de Octubre de 1994 se celebraron con gran éxito las Jornadas de Coloquio-Taller sobre Fletamentos y Financiación de Buques convocadas en Santiago de Chile por la BIMCO-IMO-UNCTAD, en colaboración con el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y el Comité Marítimo Internacional. La asistencia fue muy importante y será justo destacar la calidad de los debates sobre todo en la mesa redonda de fletamento por viaje. En dicha ocasión de las Jornadas de Santiago de Chile, el IIDM, por medio de su Comisión de Documentos, presentó un estudio muy acabado sobre una póliza-tipo en versión española para el fletamento-viaje cuyo contenido fue discutido y contrastado con los presentes y con los representantes de la BIMCO; se acordó ultimar la redacción de esa póliza modelo en fecha próxima con el fin de presentarla al mercado marítimo mundial. En esa misma semana de Octubre se celebró en la ciudad de Valparaíso la Asamblea General del Instituto, según la convocatoria cursada previamente y que tenía como objetivo fundamental el estudio y aprobación de la reforma de los Estatutos, cuyos trabajos preparatorios habían correspondido a la Comisión de Estatutos dirigida en la etapa española por D. Guillermo Giménez de la Cuadra. En la Asamblea General de Valparaíso quedó aprobada la reforma y la última configuración de parte del articulado cuya labor quedó delegada por la Asamblea General reunida en Valparaíso, y que tienen ya plena vigencia.

El Instituto ha continuado su labor en el ámbito de la unificación legislativa en el área iberoamericana mediante una colaboración estrecha con el "Proyecto Legismar", desarrollado conjuntamente por la OMI y la UNCTAD en Centroamérica a través del organismo COCATRAM. En este contexto, la IIDM envió como representante a nuestro Vice-Presidente español D. José M.^a Alcántara a las jornadas celebradas en Managua (Nicaragua) durante los días 16-18 de Enero de 1995, con el fin de participar en las tareas finales de culminación del "Proyecto Legismar". Asimismo, el IIDM ha apoyado de forma muy directa e intensa la formación de Asociaciones de Derecho Marítimo en países centroamericanos, lográndose el establecimiento de Asociaciones de Derecho Marítimo en Nicaragua, Honduras, Guatemala y El Salvador, a las que hay que sumar la ya pre-existente en Costa Rica. En las sesiones de

Managua se llevó a cabo un importante concierto de estas asociaciones nuevas firmándose la llamada “Declaración del Hotel Camino Real de Managua” en virtud de la cual las Asociaciones de Derecho Marítimo de los países citados se comprometieron a actuar de forma federativa y a impulsar el Derecho Marítimo y la formación de estudios marítimos en sus respectivos países, colaborando con el IIDM y el CMI. El IIDM seguirá prestando apoyo a estas nuevas Asociaciones de Derecho Marítimo, tal como ya lo hizo con la de Ecuador, y hará valer su causa de incorporación en el CMI.

En el ámbito español, el IIDM participó en las reuniones y convocatorias preparativas del concierto integrador entre cinco Asociaciones existentes en el sector marítimo español, a saber: la Asociación Española de Derecho Marítimo, la Asociación Española de Liquidadores de Averías, la Real Liga Naval Española, la Asociación Española de Arbitraje Marítimo y la Vicepresidencia española del IIDM. Estas gestiones condujeron a la constitución del llamado Comité Marítimo Español, el día 21 de Diciembre de 1994 mediante ceremonia presidida por el Excmo. Sr. D. Manuel Panadero López, Secretario General para los Servicios del Transporte y celebrada en los locales de la Real Liga Naval Española, en donde ha quedado domiciliado el CME. Acompañamos para mejor información una copia del Acta Fundacional y de los Estatutos de gobierno por los que se rige el CME.

La Vicepresidencia española del IIDM desarrolla en la actualidad una actividad importante en colaboración con la Asociación Española de Derecho Marítimo en torno a las Reglas de Hamburgo, y a tal fin ha colaborado en la preparación de unas jornadas que se celebrarán en Madrid durante los días 23 y 24 de Marzo próximo, según el folleto que te remitimos adjunto. Los miembros españoles del IIDM, por gentileza especial de la Asociación Española de Derecho Marítimo, gozarán de una reducción en el importe de las Jornadas que quedarán en pesetas 10.000.- por persona. Recomendamos la asistencia a este importante evento, que ha sido convocado con carácter de debate nacional.

Como antes hemos anunciado, el IIDM llevará a su última configuración el modelo de póliza de fletamento por viaje. La Vicepresidencia española del IIDM ha querido prestar una especial colaboración a este proyecto y, a tal fin, ha obtenido el permiso de la Presidencia del Instituto en Chile para unas jornadas, el próximo día 23 de Mayo en Madrid, en las que se analizarán los problemas de fletamento-viaje en relación con el transporte marítimo y será presentado oficialmente el modelo de la póliza preparada en el seno

de Instituto. En esas jornadas intervendrán el Presidente del IIDM, Prof. Eugenio Cornejo, los autores de la versión de la póliza modelo, D. Antonio Mathé y el Ing. Turcato, de Argentina, el Vicepresidente por Brasil, D. Pedro Calmon Filho y los dos Vicepresidentes españoles. Asimismo, la Vicepresidencia española del IIDM está preparando una actividad similar relativa a los Registros de buques en colaboración con el grupo de miembros portugueses del Instituto, que en caso de materializarse se celebraría en Funchal (Madeira).

La colaboración del Instituto con los organismos internacionales prosigue adelante y la Presidencia del Instituto en Chile ha evaluado un trámite de aclaración, con la colaboración de la Vicepresidencia española, relativa a la solicitud de admisión del Instituto por la OMI; tras este trámite de aclaraciones, la solicitud de admisión se decidirá en la próxima reunión del Comité Jurídico de la OMI el próximo mes de Abril de 1995.

En esta nueva carta informativa no podemos olvidar, y por tanto hacer sentir nuestro emotivo recuerdo, al que fue nuestro Vicepresidente D. Fernando de la Vega Pereda, quien estamos seguros de que, con el entusiasmo que siempre nos regaló, estaría hoy muy contento de ver continuadas las tareas de impulso de los objetivos fundacionales.

Te remitimos anexos los recibos correspondientes a las cuotas de 1995 y de nuevo te agradecemos la ayuda y el apoyo que prestas con tu participación y contribución económica a la gestión del Instituto por parte de la Vicepresidencia española.

Recibe un saludo muy cordial:

José María Alcántara y Guillermo Giménez de la Cuadra (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 19] *Carta de R. Roland, Presidente de la Asociación Belga de Derecho Marítimo, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Antwerp, 15th May 1995

Dear Mr. President, Dear Friend,

Please find joined copies of my letters and faxes to the personalities who are presiding the C.M.I.

I would greatly appreciate it if the Spanish Maritime Law Association would lend me its support on May, 19.

We must avoid the C.M.I. being considered the P&I Clubs' vassal, which, I hope, at the moment it is not.

Moreover, the Antwerp University seems better suited to be the liaison with the European Commission.

I look forward to meeting you in Brussels.

Yours sincerely,

R. Roland (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 20] *Carta de José María Alcántara, de Abogados Marítimos y Asociados, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo*

Madrid, 7 de junio de 1995

Querido Rafael:

Paso a informarle de mi reunión del pasado viernes, 2 de junio, con M. Patrice Rembauville, quien había sido autorizado por la Asociación Francesa de Derecho Marítimo para tener impresiones informales con nosotros.

En Madrid tuvimos una reunión a las 15.30 horas en su despacho profesional y en el curso de la misma me hizo patente su deseo de establecer una coordinación con la Asociación Española de Derecho Marítimo, y otras Asociaciones de raíz latina, en la perspectiva del centenario del CMI que se celebrará en Amberes en 1997. Fue extremadamente crítico hacia la política seguida por la ejecutiva del CMI y manifestó con toda claridad que la intención de la Asociación Francesa no es chovinista en cuanto al impulso de la lengua francesa sino que lo que intentan reside en la consolidación y mantenimiento de la cultura de Derecho civil dentro del CMI, al tiempo que la restauración de la legalidad fundacional del CMI en la que se establecía el uso simultáneo de ambas lenguas, inglesa y francesa. Mostró mucho interés en colaborar con la Asociación Española de Derecho Marítimo y con las Asociaciones latinoamericanas, pero me expresó sus dudas de eficacia teniendo en cuenta el problema económico que la Asociación Española de Derecho Marítimo tiene con el CMI, a lo que contesté sin más detalles que éste será resuelto definitivamente dentro de este año.

El encuentro fue muy distendido y creo que permitirá interesarte sobre las posibilidades de concierto de cara al bloque anglosajón del CMI. Hemos quedado en mantener contacto con frecuencia y me manda saludos para ti de parte del Prof. Bonassies.

Un fuerte abrazo:

José María Alcántara (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 21] *Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Presidente del Consejo General de la Abogacía Española*

Madrid, 14 de agosto de 1996

Excmo. Sr.:

Nuestra Asociación de Derecho Marítimo, rama española del Comité Marítimo Internacional (CMI), ha acordado convocar una Conferencia Internacional sobre el actual y controvertido tema de “El Derecho de la Competencia en el Sector Marítimo”, abarcando la más amplia gama de actividades mercantiles que tienen lugar en el mismo. En la memoria anexa se desarrolla el motivo y contenido de las materias a tratar en esa Conferencia a la que asistirán, principalmente, delegados procedentes de los países que forman la Unión Europea.

El evento tendrá lugar en Sevilla, del 17 al 20 de Noviembre de 1996.

Hemos solicitado la presidencia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, y en virtud de la presente, me permito rogarle acepte formar parte del Comité de Honor de la Conferencia.

Agradeciéndole su interés y pronta consideración quedo en espera de sus noticias con un saludo muy cordial.

Rafael Illescas (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 22] *Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Comisario europeo Neil Kinnock*
Madrid, 20th August 1996

Dear Mr. Kinnock:

The Spanish Maritime Law Association has now convened the above Conference to take place in the glamorous site of Seville for the purpose of giving the topics of competition rules appropriate and thoughtful attention in the context of the shipping activities in general and also for Spain in particular.

We are enclosing, herewith, a first introductory brochure in the fashion of a topical preliminary report.

Our Association should feel most honoured if you would kindly accept appointment into the Honour Committee of the Conference, we truly hope that you would be able to attend the Conference, joining an ample list of delegates from countries of the E.U., and to be our special guest in Seville.

Trusting that you will be in a position to accept our invitation, with thanks in advance, we look forward to hearing from you.

With kindest regards, yours sincerely,
Rafael Illescas Ortiz (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 23] *Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Secretario de Estado para las relaciones con la Unión Europea*

Madrid, 22 de agosto de 1996

Querido amigo:

Nuestra Asociación de Derecho Marítimo, rama española del Comité Marítimo Internacional (CMI), ha acordado convocar una Conferencia Internacional sobre la actual temática de “El Derecho de la Competencia en el sector marítimo”, de conformidad con el programa y detalles que figuran en la anexa Memoria explicativa.

La Conferencia se celebrará en Sevilla durante los días 17 a 20 de Noviembre de 1996, y pensamos que con la asistencia de delegados de los países de la U.E. y de EE.UU., este evento tendrá especial interés para los asuntos de tu departamento.

Por ello, me gustaría pedirte tu aceptación para formar parte del Comité de Honor de la Conferencia que presidirá el Ministro de Fomento; y a la que también hemos invitado a los Comisarios Europeos: Mr. Karel Van Miert y Mr. Neil Kinnock.

Toda colaboración que puedas y desees prestarnos, para un mayor éxito del evento, te la agradeceré muy profundamente.

En espera de sus noticias y con mi agradecimiento anticipado, le envía un saludo muy cordial,

Rafael Illescas Ortiz (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 24] *Carta de Ramón de Miguel, Secretario de Estado de Política Exterior y para la Unión Europea del Ministerio de Asuntos Exteriores, a Rafael Illescas, comunicándole, entre otras cosas que, “debido a compromisos adquiridos previamente”, no acudirá a la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla*

Madrid, 16 de septiembre de 1996

Querido amigo:

Agradezco tu carta relativa a la Conferencia Internacional “El Derecho de la Competencia en el sector marítimo” que organiza la

Asociación Española de Derecho Marítimo el próximo mes de noviembre en Sevilla.

Será para mí un honor formar parte del Comité de Honor de la conferencia. Sin embargo, siento tener que comunicarte que, debido a compromisos adquiridos previamente, me será imposible estar en Sevilla esos días. No obstante, quedo a tu disposición para cualquier colaboración que pueda prestaros.

Agradeciendo una vez más tu invitación, recibe un cordial saludo,
Ramón de Miguel (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 25] *Carta circular del Barón Delwaide, administrador del Comité Maritime International, sobre la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla*

Antwerp, 25th September 1996

Dear Sir,

I beg reference to the letter dated 17th July 1996 that has been addresses to you by the President of Spanish Maritime Law Association, Prof. Rafael Illescas.

I have no yet received the complete and final brochure of which mention has been made at page 2, paragraph 2 of Prof. R. Illescas' letter. As soon as it has been made available to me I shall let you know.

Meanwhile, I may confirm that this International Conference organised by our Spanish friends has the full support of the Comité Maritime International.

Yours sincerely,

Baron Delawide, Administrator (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 26] *Carta de Antoni Negre i Villavecchia, Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, a Rafael Illescas*

Barcelona, 30 de septiembre de 1996

Mi querido amigo:

Acuso recibo de tu comunicación del pasado 17 de julio, y te agradezco mucho la información que me has hecho llegar de la Conferencia Europea sobre "El Derecho de la competencia en el sector marítimo", que tendrá lugar en Sevilla del 18 al 20 de Noviembre próximo.

Con este motivo, me complace comunicarte que esta corporación colaborará con la participación del Dr. Antoni de P. Escura, Tesorero y miembro del Comité Ejecutivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, Presidente del Tribunal Arbitral de Barcelona, y Cónsul Mayor del Consulado de Mar.

Recibe mi más afectuoso y cordial saludo,
Antoni Negre i Villavecchia (*firmado y rubricado*)
Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 27] *Carta del Comisario europeo Karel Van Miert a Rafael Illescas Ortiz, comunicándole que sus muchas ocupaciones le impedirán asistir a la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla*
Brussels, 1 October 1996

Dear Professor Illescas Ortiz,

Thank you for your kind invitation to the International Conference on "Shipping and Competition Laws" in Seville on 17-20 November 1996.

I am very interested in what is happening in the shipping industry and would have been delighted to accept your invitation, unfortunately, due to a very heavy workload for the coming months I regret to inform you that it will not be possible for me to come to Seville.

I take the opportunity to wish you very success, and I forward to hearing about the outcome of your conference.

Yours sincerely

Karel Van Miert (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo,
correspondencia, documento suelto.

[N.º 28] *Carta de Víctor González Muñoz, Director del Gabinete del Ministro de Fomento, el inefable Rafael Arias-Salgado Montalvo²⁵⁰, comunicándole a José María Alcántara, que al Ministro "no le es posible atender" su solicitud de una entrevista y que no clausurará la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla. Le remite al Director General de la Marina Mercante*

²⁵⁰ Era hijo de uno de los ministros más conservadores y reaccionarios que ha habido en España en el pasado siglo XX, Gabriel Arias Salgado y de Cubas, Ministro de Información y Turismo desde el 19 de julio de 1951 al 10 de julio de 1962. A él se debe la espantosa censura periodística y el control totalitario de los medios de comunicación social que sufrió el Estado español en los años que estuvo al frente de su cartera.

Madrid, 25 de octubre de 1996

Estimado Señor:

En nombre del Ministro de Fomento, contesto a su fax del 14 de octubre pasado en el que le solicitaba una entrevista para ofrecerle la Clausura de la Conferencia Europea sobre “El Derecho de la Competencia en el sector marítimo” que tendrá lugar en Sevilla del 18 al 20 de noviembre.

Lamento comunicarle que en estos momentos al Ministro no le es posible atender su petición, por lo que me indica que dé traslado de la misma al Director General de Marina Mercante, Ilmo. Sr. D. Fernando Casas Blanco, que le atenderá en su nombre.

Reciba un cordial saludo,

Víctor González Muñoz (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

[N.º 29] *Carta de Hans-Christian Albrecht²⁵¹ a José M. Alcántara, agradeciéndole que le invitase a participar en la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla, pero manifestándole que sus muchas ocupaciones le impedirían participar en la misma y desplazarse a España*

Hamburg, 29th October 1996

Dear Sir,

I am very grateful for the invitation to participate at the Conference of Shipping and Competition Laws on November 17 – 20, 1996. I regret, however, that I can not join the conference since I am too much engaged already in these days.

I wish you a very successful conference and send you the best wishes from our Association.

I am with kind regards yours sincerely,

Dr. Albrecht (*firmado y rubricado*)

Archivo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, correspondencia, documento suelto.

²⁵¹ Hans-Christian Albrecht trabajaba en el prestigioso despacho Hasche & Eschenlohr, con sedes en Hamburgo, Múnich, Berlín, Leipzig y Dresden, y en el que su sede de Hamburgo contaba en 1996 con destacados juristas, entre otros, Walter Hasche, Burkhard Vogeler, Isa Drobniig, Jost Neubauer, Michael Strobel, Volker Loks, Thomas Seiffert, Helmut Stange, Ludwig Linder, Friedrich Graf von Luckner, Cornelius Brandi, Jas Graf von Spee, Christian von Lenthe, Fritz von Hammerstein, Marc Riede, Jost Kienzle, Jürgen Siemers, Philipp Lotze, Peter von Borch, Florian Bauer, Dieter Straub, Rupert Schreiner, Klaus Sachs, Martin Erker, Oliver Thurn, Claudia Rid, Christopher Frantzen, Marin Künster, Andreas Otto, Stephan Kraatz y Helmut Schwarz.

ESTATUTOS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO

(Aprobados en la Asamblea General Extraordinaria
de 30 de mayo de 1985)

Artículo 1º. Objeto

1. La Asociación Española de Derecho Marítimo, entidad de ámbito nacional, tiene por objeto el estudio de las cuestiones de Derecho Marítimo, procurando, en general, la mejora en España de esta rama del Derecho y, particularmente, la adecuada reforma de las vigentes leyes marítimas.

2. Como rama española del Comité Marítimo Internacional, colaborará con éste o en cualquier otra Organización de análogo carácter, a fin de cooperar activamente en la unificación del Derecho Marítimo.

3. Procurará ser oída en cuantos estudios se realicen para la modificación, simplificación o mejora de cualquier aspecto del Derecho Marítimo.

Igualmente fomentará, en cuanto pueda, el recurso a la solución arbitral de los asuntos marítimos, promoverá el arbitraje marítimo nacional e internacional, asesorará a sus miembros y a aquellos que lo solicitaren en la organización de los arbitrajes marítimos, pudiendo realizar a petición de parte el nombramiento de árbitros en concordancia con las disposiciones vigentes sobre la materia.

Artículo 2º. Domicilio y Duración

1. La Asociación tiene su domicilio en Madrid, en la calle Montera, número 43 (28013 Madrid). El domicilio de la Asociación sólo podrá ser cambiado mediante acuerdo de la Junta General.

2. Su duración será indefinida. Se disolverá cuando así lo acuerde la Junta General reunida en sesión extraordinaria o cuando las leyes lo impongan, y mediante los requisitos que estos Estatutos o las leyes, en su caso, determinen.

Artículo 3º. Actividad

1. La Asociación actuará principalmente mediante labor de cátedra, estudio y divulgación, propuestas, informes, publicaciones y colaboración con organismos de la Administración y otras entidades o personas.

2. Se establecerán para el trabajo especializado Secciones de Legislación Marítima, Unificación Internacional, Transportes Combinados, Codificación, Información y Publicación, sin perjuicio de crear las ponencias necesarias para objetivos concretos.

3. También realizará su actividad a través de los Comités Territoriales ya establecidos o que se creen en lo sucesivo, cuyo funcionamiento y sostenimiento será autónomo, si bien ajustados a estos Estatutos y a las directrices vinculantes de la Asociación.

Miembros

Artículo 4º

1. Los miembros titulares de la Asociación podrán ser personas físicas o jurídicas, tanto públicas como privadas relacionadas con la actividad marítima y comercial en sus diversos aspectos. Las personas jurídicas designarán por escrito las personas que las representarán en el seno de la Asociación.

2. La Junta general, cuando lo estime oportuno, a propuesta de veinticinco miembros titulares, como mínimo, o del Consejo Directivo, podrá nombrar miembros de honor²⁵², con facultad de hacer uso de todos los derechos de los miembros titulares.

3. Los miembros titulares de la Asociación tendrán derecho a participar en todas las tareas y actividades descritas en el artículo 3º, así como a recibir todas las publicaciones, periódicas o no de la Asociación, y a usar la biblioteca y archivos documentales de la misma. Los miembros titulares tendrán derecho al beneficio de cuota reducida en todos los Seminarios y Conferencias que la Asociación organice en territorio nacional.

4. Son deberes de los miembros titulares el cumplimiento de los preceptos contenidos en los presentes Estatutos y los acuerdos emanados de los órganos competentes, el pago puntual de las cuotas ordinarias y extraordinarias aprobadas por la Junta General, así como el apoyo y colaboración, mediante sugerencias y comunicaciones a la Secretaría General, con los fines de la Asociación.

²⁵² Cabría citar a algunos de los que son o han sido Miembros de Honor: Fernando Sánchez Calero, Pelegrín de Benito Serres, Ignacio Bertrand y Bertrand, Leopoldo Boado Endeiza, Emilio Boix Selva, Raimundo Fernández-Cuesta, José Girón Tena, Ramón Gorbeña Renovales, Gabriel Julià Andreu, Bartolomé March Servera, Pascual Pery Junquera, Antonio Polo Díez, Fernando Ruiz Gálvez y López de Obregón y José Luis Esteva de la Torre. De ellos Fernández-Cuesta (1897-1992) fue Ministro de Justicia desde el 27 de julio de 1945 al 19 de julio de 1951 y miembro de número de la Real Academia de Legislación y Jurisprudencia; José Girón Tena (1917-1991), catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Madrid e igualmente miembro de la citada Real Academia, y Antonio Polo Díez (1907-1992), catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad de Barcelona.

Artículo 5º

Para pertenecer a la Asociación como miembro titular, será suficiente ser presentado por dos miembros titulares y resultar admitido por el Consejo Directivo.

Artículo 6º

Los miembros causarán baja en la Asociación por voluntad del interesado o por el cumplimiento de los preceptos contenidos en los presentes Estatutos, en cuyo caso será necesario el acuerdo del Consejo Directivo tomado por mayoría de dos tercios.

Órganos de Gobierno

Artículo 7º

1. La Asociación será regida y administrada por la Junta General, el Consejo Directivo y el Comité Ejecutivo.

2. La Junta general estará compuesta por todos los miembros titulares, con voz y voto.

3. El Consejo Directivo estará integrado por 19 miembros, siendo todos elegidos por la Junta General, de modo que en su seno estén debidamente representados los principales sectores relacionados con las actividades marítima y comercial. A éstos se agregará un representante previamente propuesto por cada Comité Territorial, que ostentará igualmente la condición de Consejero.

4. El Comité Ejecutivo estará integrado por el Presidente, los dos Vicepresidentes, el Secretario General, el Tesorero de la Asociación y cuatro vocales elegidos por la Junta General entre los miembros del Consejo Directivo designados conforme al apartado anterior, así como por el Presidente saliente.

Artículo 8º

1. El Presidente ejercerá su cargo durante un período de tres años, no pudiendo ser reelegido para el mismo cargo durante un período igual al de su mandato, si bien será miembro del Comité ejecutivo por otros tres años.

2. Los demás miembros elegidos para formar parte del Consejo Directivo y Comité Ejecutivo ejercerán sus funciones durante tres años consecutivos, pudiendo ser reelegidos por un término igual de mandato.

Lo establecido en el párrafo anterior no limita la facultad de la Junta General de Asociados para acordar en sesión ordinaria o en extraordinaria el cese de cualquiera de los miembros del Consejo o del Comité, aun cuando no haya terminado el plazo de su mandato.

Artículo 9º

1. La Junta General, el Consejo Directivo y el Comité Ejecutivo:

a) Se convocarán con 72 horas de antelación como mínimo, por citación individual, con indicación del orden del día. La Junta General Ordinaria y aprobación de cuentas se convocará necesariamente con 15 días de antelación.

b) Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de votos presentes o debidamente representados.

2. El Presidente dirigirá las deliberaciones, concederá el uso de la palabra y decidirá los empates.

Junta General

Artículo 10º

La Junta General resolverá:

a) Sobre el nombramiento reglamentario del Presidente, los dos Vicepresidentes, el Secretario General, el Tesorero, los miembros del Consejo Directivo y vocales del Comité ejecutivo.

b) Anualmente sobre la memoria y cuentas sociales.

c) Sobre la exacción de las cuotas obligatorias.

d) Modificación de los Estatutos.

e) Sobre las propuestas en materia de Comités Territoriales o Locales que le sean sometidos por el Consejo Directivo.

f) Disolución social a proponer a la Junta General extraordinaria.

g) Cualquier otro asunto que le sometan el 20 por 100 de los socios o la presidencia y que figuren en el orden del día.

Artículo 11º

1. La Junta General se reunirá con carácter ordinario por lo menos dentro del primer semestre de cada año para tratar de cualquier asunto de su competencia y necesariamente del examen y aprobación en su caso de la memoria de cada ejercicio social, presupuestos y cuentas sociales, de la gestión de los órganos directivos y de la determinación de las cuotas a que se refiere el artículo 10.

2. Será convocada necesariamente con carácter extraordinario para la modificación de los Estatutos o disolución de la Asociación y además cuando así lo acuerde el Consejo Directivo o lo solicite un número de miembros titulares no inferior al 20 por 100 de los que compongan la Asociación en tal momento, indicando las causas que justifiquen la petición y los asuntos concretos que hayan de tratarse.

3. Presidirá la Junta General el Presidente de la Asociación o un Vicepresidente, quien dirigirá los debates y encauzará las discusiones, levantando acta de la reunión el Secretario General.

Artículo 12º

Las memorias, presupuestos y cuentas sociales estarán a disposición de los socios quince días antes de la fecha de la Junta General que haya de examinarlos.

Artículo 13º

Quedará constituida válidamente la Junta General ordinaria cuando asista la mitad más uno de los miembros titulares en primera convocatoria y, en su defecto, en segunda convocatoria una hora después en el mismo lugar, sea cual fuere el número de asistentes.

Artículo 14º

La Junta General extraordinaria quedará válidamente constituida en primera convocatoria cuando concurren a ella, presentes o representados, la mayoría de los miembros titulares; en segunda convocatoria quedará válidamente constituida cualquiera que sea el número de miembros titulares asistentes.

Artículo 15º

La Junta General extraordinaria adoptará sus acuerdos por mayoría de los dos tercios de miembros titulares presentes o representados, siendo válidas en segunda convocatoria las representaciones otorgadas para la primera.

Consejo Directivo

Artículo 16º

El Consejo Directivo necesitará la presencia de la mitad más uno de sus miembros para su válida constitución. Representará a la Asociación, adoptará los acuerdos y medidas que exijan su desenvolvimiento y cuidará de la aplicación de los Estatutos, debiendo reunirse, con carácter ordinario, al menos una vez cada semestre, y especialmente:

- a) Aprobará el plan de trabajos y presupuestos, autorizando su realización y ordenando lo oportuno sobre publicaciones.
- b) Creará y suprimirá órganos interiores, secciones y servicios.
- c) Propondrá a la Junta General la admisión o la separación definitiva de los Comités Territoriales, y asegurará las relaciones de toda índole con los mismos.
- d) Admitirá y separará a los miembros de la Asociación en la forma prevista en los presentes Estatutos.

e) Administrará y dispondrá de los recursos según los presupuestos y necesidades sociales.

f) Suplirá a la Junta General, pudiendo asumir sus funciones a reserva de convocarlas.

g) Podrá delegar sus facultades, total o parcialmente, en el Comité Ejecutivo y revocar estas delegaciones cuando lo estime conveniente.

h) Ejercerá además las funciones que le asigne la Junta General.

Artículo 17º. Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo es el órgano rector permanente de la actividad de la Asociación, ostentando la representación legal de la misma con la facultad de otorgar poderes a terceras personas para cualesquiera actuaciones judiciales u otros mandatos. El Comité Ejecutivo podrá, a su vez, delegar estas facultades en el Presidente o en cualquiera de los dos Vicepresidentes.

El Comité Ejecutivo se reunirá al menos cada dos meses y serán sus funciones:

a) El desarrollo de los planes de trabajo y la ejecución de las funciones y actividades aprobadas por el Consejo Directivo y previstas en los presentes Estatutos.

b) La ejecución de los acuerdos adoptados por la Junta General y el cumplimiento de las misiones que le encomienden, con carácter provisional o permanente, el Consejo Directivo y la Junta General.

Artículo 18º. Secretaría General y Administración

1. Al Secretario General corresponde la gestión social, la dirección y ejecución de las funciones propias de la Secretaría, las relativas a documentación, comunicaciones, convocatoria, recepción y curso de las iniciativas de los miembros, y aquellas otras que le sean delegadas por el Comité Ejecutivo, supliendo al mismo en caso de necesidad, a reserva de convocarlo.

2. Para auxiliar al Secretario General, el Comité Ejecutivo podrá nombrar hasta dos Vice-Secretarios, con las atribuciones que el propio Comité determine.

3. Al Tesorero corresponderá la confección de los presupuestos y balances anuales y la custodia de los recursos en cuyas funciones será auxiliado por la Secretaría General.

Comités Territoriales

Artículo 19º

1. Podrán constituirse Comités Territoriales de Derecho Marítimo, a propia iniciativa o a instancia del Consejo Directivo, con sujeción a los fines estatutarios de la Asociación.

Se procurará que coincida el ámbito de los Comités Territoriales con el de las Comunidades Autónomas que componen el Estado, teniendo su sede en la Capital respectiva o en la localidad calificada desde el punto de vista marítimo.

2. Los Estatutos de los Comités Territoriales se homologarán conforme a las directrices establecidas al efecto por la Asociación, inscribiéndose además como personas jurídicas en los Registros Oficiales de Asociaciones correspondientes a su sede.

Cuando los Comités Territoriales consideren conveniente añadir a su denominación, junto a la referencia geográfica, otras significativas, así lo propondrán a la Asociación.

3. Los Comités Territoriales participarán en las funciones y cargas propias de la Asociación, en cuanto a relaciones con el Comité Marítimo Internacional y otras instancias supranacionales, con las Autoridades del Estado, y, respecto a las funciones de la Entidad en estos ámbitos, a través de los órganos de la Asociación Española, colaborando en los sistemas de trabajo que en cada caso se establezcan.

Otras actividades que desarrollen en su propia circunscripción se anunciarán a la Asociación, procurando amplia presencia o participación de la misma y de los demás Comités Territoriales, así como contribuyendo a la constitución de los fondos genéricos de documentación.

Artículo 20º

Constituido un Comité Territorial, los asociados que tengan su residencia habitual en la zona determinada para ése podrán participar en las labores de la Asociación por medio del referido Comité, a cuyo mantenimiento económico contribuirán en la forma y medida que dicho Comité establezca.

Artículo 21º

Cuando un Comité Territorial lo estime oportuno podrá articularse mediante organizaciones de ámbito menor, si bien continuará asegurando en todo caso las relaciones de las mismas con la Asociación.

Recursos

Artículo 22º

1. Los ingresos de la Asociación estarán constituidos por los siguientes conceptos económicos:

a) Por las cuotas que para sus miembros proponga el Consejo Directivo y que sean aprobadas por la Junta General. La falta de pago de las cuotas por dos anualidades consecutivas podrá dar lugar a la baja de un asociado.

b) Por las subvenciones o donativos que puedan recibir de los Organismos o Instituciones interesados en las actividades y fines de la Asociación.

c) Por los ingresos que procedan de publicaciones de la Asociación, así como de trabajos, informes o estudios, incluso en relación con arbitrajes, que puedan solicitar de la misma sus asociados u otros interesados.

d) Por los donativos o ingresos accidentales que obtenga con motivo de actos culturales, cursillos y conferencias que puedan organizar.

Artículo 23º

Cuando el asociado sea un persona jurídica tanto pública como privada, designará a la persona física que considere más conveniente y que asumirá las obligaciones que incumben al asociado, representándolo a todos los efectos ante la Asociación, a tenor de lo dispuesto en los Estatutos.

Artículo 24º. Disolución

1. La Asociación se disolverá por acuerdo válido de la Junta General extraordinaria, y, en este caso, se determinará el momento de efectuar la liquidación a propuesta del Consejo Directivo, quien se constituirá en Comisión Liquidadora.

2. Fijado el estado de liquidación, el remanente de cuentas, si lo hubiere, se entregará a la Institución que, persiguiendo fines análogos a los sociales, determine la Comisión Liquidadora, o, en su defecto, a una Institución de Beneficencia.

NORMAS ELECTORALES DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA
DE DERECHO MARÍTIMO APROBADAS EN 1989

Los artículos 7 y 8 de los Estatutos de la Asociación regulan los Órganos de Gobierno de la misma, estableciendo su elección por la Junta General.

El objeto de estas Normas es desarrollar un procedimiento electoral de los citados Órganos de Gobierno.

1. *Electores y Elegibles.* Lo serán todos los miembros de la Asociación siempre que estén al corriente del pago de las cuotas. En el caso de personas jurídicas se requerirá la previa designación, por sus apoderados, de la persona física que los represente.

2. *Presentación de Candidatos.* El Comité Ejecutivo abrirá el plazo de presentación de candidatos, comunicándolo, por escrito, a todos los miembros de la Asociación. El plazo no será menor de quince días naturales. Las candidaturas deberán presentarse, dentro del plazo, en la Secretaría de la Mesa Electoral y serán listas completas de candidaturas al Consejo Directivo y al Comité Ejecutivo. Las candidaturas que no cumplan estos requisitos serán declaradas nulas.

3. *Proclamación de Candidatos.* Transcurrido el plazo de presentación de candidaturas se proclamarán las candidaturas elegibles en el plazo de diez días naturales. La proclamación será efectuada por la Mesa Electoral.

4. *Mesa Electoral.* Estará compuesta por el miembro de más edad de la Asociación, como Presidente, dos vocales nombrados por él y el Secretario, cargo que recaerá en el miembro más joven de la Asociación. No podrán pertenecer a la Mesa Electoral los candidatos, corriendo, en este caso, un turno de edad.

5. *Publicación de las Candidaturas.* Una vez proclamados los candidatos serán publicados a todos los miembros de la Asociación, por medio de carta, boletín informativo o cualquier otro medio. Además las listas de los candidatos se expondrán en el domicilio de la Asociación.

6. *Impugnaciones.* Durante un plazo de cinco días, a partir de la publicación de las candidaturas, los miembros de la Asociación podrán plantear sus impugnaciones o reclamaciones que serán resueltas por la Mesa Electoral en el plazo de otros tres días. Todos los plazos se entienden en días naturales.

7. *Votaciones.* La votación se celebrará en Junta General Ordinaria o Extraordinaria, previamente convocada por el Consejo Directivo, de acuerdo con las normas estatutarias. El voto será secreto. Cada miembro, persona física o jurídica, emitirá su voto. Se

podrá, en caso de ausencia, votar por correo certificado otorgando la representación a otro miembro de la Asociación excepto los componentes de la Mesa Electoral. Esta representación se hará por escrito a la Mesa.

Terminada la votación se realizará el escrutinio proclamándose elegidas las candidaturas con mayor número de votos.

Fernando Sánchez Calero (1928-2011)

[A]. El segundo mejor mercantilista que ha habido en España en el siglo XX, después de Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate aunque por supuesto con mucha más producción escrita que Garrigues. El tercero del siglo XX sería, sin duda, Ignacio Arroyo Martínez, pues ningún otro ha tenido tanta proyección internacional como él y además no ha sido de los que se ha acomodado en la poltrona del despacho profesional de abogado. En el siglo XXI, otros verán y calificarán.

[B]. Nació en Valladolid el 25 de septiembre de 1928. Sánchez Calero contrajo matrimonio con María de los Ángeles Guilarte Zapatero, con la que tuvo cuatro hijos: Juan, Jorge, Miguel y Natalia. Falleció en Pozuelo de Alarcón (Madrid) el 15 de mayo de 2011. Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Valladolid, donde hizo los cursos de doctorado durante el año académico 1949-1950. Pasó luego a la Universidad de Madrid, donde el 20 de junio de 1953 [otra fuente da la fecha del 26 de abril de 1954, pero debe ser la de emisión del título] defendió su tesis doctoral sobre *La delimitación del beneficio en la sociedad anónima y su distribución*. Recibió la calificación de Sobresaliente y luego fue distinguida dicha memoria con el Premio extraordinario. Catedrático de Derecho mercantil de las Universidades de La Laguna en 1958, de la Facultad de Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales de Bilbao desde 1959 a 1977 y de la Universidad Complutense de Madrid desde 1977 a 1998. Académico de número de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, de lo que restó breve información de A. Tapia Hermida, en *Ingreso del Prof. Don Fernando Sánchez Calero como académico de número (Medalla 10) de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, n.º 96 (2000-2001), pp. 245-246. El discurso de recepción llevaba por título *La sociedad cotizada en bolsa en la evolución del derecho de sociedades*, Madrid, 2001, 368 pp., y fue leído el 26 de marzo de 2001 y contestado por Aurelio Menéndez Menéndez. La propia Real Academia organizó un acto de recuerdo y homenaje a Sánchez Calero el 27 de junio de 2011.

[C]. Nos vemos obligados a señalar el fraude que constituye como fuente de información la base de datos Dialnet. Tan solo en el homenaje que reproducimos a continuación localizamos más de doscientos cincuenta errores (nombres de los autores, títulos inexactos o incompletos de los trabajos, pésima indicación de la numeración, con errores sobre todo en la página final que siempre

acaba según Dialnet en par, cuando muchas era en impar y a veces hasta cuatro o cinco páginas antes de la indicada, confusión de autores por culpa de una siniestra base de datos que atribuye a otros los trabajos escritos por los mercantilistas colaboradores de esta obra, olvido de algunas colaboraciones que se las ha saltado suponemos que por despiste el bibliotecario copista de turno, mal copista que debía de estar a la luna de Valencia). Se publicó por parte de McGraw-Hill Interamericana de España una obra colectiva en su homenaje, titulada *Derecho de sociedades. Libro homenaje al profesor Fernando Sánchez Calero*, en cinco volúmenes aparecidos en 2002, en la que colaboraron entre otros, José Luis Fernández Ruiz, José Luis García Pita Lastres y Alberto Javier Tapia Hermida, *Fernando Sánchez Calero: Semblanza de un maestro mercantilista*, vol. I, pp. XXXI-XXXIX; Alberto Bercovitz, *Denominaciones sociales, signos distintivos de la empresa y nombre de dominio*, vol. I, pp. 3-23; Carmen Boldó Roda, *Veinte años de aplicación de la doctrina del levantamiento del velo por la Sala 1.^a del Tribunal Supremo*, vol. I, pp. 25-52; José María de Prada González, *Actividades mercantiles de las Fundaciones*, vol. I, pp. 53-99; Manuel Díez de Velasco Vallejo, *La protección diplomática de las sociedades de capitales en el Derecho Internacional: reflexiones sobre la jurisprudencia de los Tribunales Internacionales*, vol. I, pp. 101-120, quien da algunos datos biográficos del homenajeado: «Fernando Sánchez Calero y yo estudiamos y terminamos el mismo año académico la Licenciatura en Derecho en la misma Universidad (la de Valladolid) y tuvimos la fortuna de ser discípulos del mismo Maestro, el profesor Miaja de la Muela, en las lecciones que, como profesor privado, impartía “cerca” de la Universidad, de la que estuvo separado por motivos políticos durante diecisiete años. Posteriormente además compartimos una inolvidable estancia en Roma, él como Secretario del Instituto Jurídico Español y yo como Becario del mismo. A dicho Instituto accedí gracias, en buena parte, al consejo y apoyo que me prestó mi viejo amigo Fernando ante el Director del referido Instituto. Nuestra amistad se ha conservado sin altibajos durante cincuenta y cinco años consecutivos» (p. 102); José María de Eizaguirre, *La subjetivación de las sociedades de personas*, vol. I, pp. 121-148; Tomás Ramón Fernández Rodríguez, *La inscripción en el Registro Mercantil de las sociedades civiles. Notas sobre la Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 2000*, vol. I, pp. 149-157; Luis Fernández de la Gándara, *Problemas de política y de técnica jurídica en el Derecho de Sociedades: un balance*, vol. I, pp. 159-195; José Carlos Fernández Rozas, *Balance y perspectivas de los sistemas de determinación de la “Lex*

societatis”, vol. I, pp. 197-214; Olga María Fradejas Rueda, *Una sociedad olvidada: la sociedad de gananciales*, vol. I, pp. 215-231; Manuel García Amigo, *La garantía patrimonial universal de las personas jurídicas*, vol. I, pp. 233-244; José María Gondra Romero, *Régimen de la “empresa conyugal”: sociedad de Derecho mercantil, sociedad de Derecho de familia*, vol. I, pp. 245-264; Rafael Illescas Ortiz, *Diez años –y algo más– de reforma de la legislación societaria en España*, vol. I, p. 265-274; Guillermo J. Jiménez Sánchez, *Doctrina del Tribunal Constitucional sobre las sociedades mercantiles*, vol. I, pp. 275-317; Manuel Lobato García-Miján, *La influencia del Derecho comunitario en la configuración del moderno Derecho de sociedades. Apuntes sobre el concepto de causa a propósito de la STC Centros*, vol. I, pp. 319-330; Luis María Miranda Serrano, *¿Hacia una coordinación normativa interdisciplinar del Derecho de las denominaciones sociales y el Derecho de los signos distintivos de la empresa?*, vol. I, pp. 331-359; Rafael Mariano Manóvil, *Inoponibilidad de la personalidad jurídica societaria: el art. 54.III de la Ley de Sociedades argentina*, vol. I, pp. 361-390; Fernando Oleo Banet, *Fundamento y extinción de la exclusión del contrato de sociedad del régimen de las condiciones generales de la contratación*, vol. I, p. 391-405; Javier Paricio, *El contrato de sociedad en el Derecho Romano*, vol. I, pp. 407-428; Sigbert Rippe, *Sociedades constitutivas en el extranjero. Régimen de su situación extraterritorial en los países del Mercosur*, vol. I, pp. 429-449; Sixto Sánchez Lorenzo, *El derecho de establecimiento secundario de las sociedades ficticias en el ámbito comunitario*, vol. I, pp. 451-480; Mariano de Torres Zapatera, *Principios y reglas de valoración en el sistema del TRLSA*, vol. I, pp. 485-506; María Angustias Díaz Gómez, *Incumplimiento de la obligación de efectuar aportaciones no dinerarias y responsabilidad de fundadores, promotores y administradores en la Sociedad Anónima*, vol. I, pp. 507-539; Juan Ignacio Font Galán y Manuel Pino Abad, *La relevante causa negocial de la sociedad. Una lectura (sólo) jurídica del concepto legal de sociedad*, vol. I, pp. 541-606; David Morán Bovio, *Menciones estatutarias sobre el desembolso anticipado en una sociedad anónima*, vol. I, pp. 607-633, para quien «posiblemente el mejor homenaje y bien merecido por el profesor Sánchez Calero consista, para el ámbito de la ciencia, en el intento de emular su forma de hacer una Universidad pujante para un mundo mejor: particularmente, me parece, su elegante ponderación y fino humor a la hora de atender, siempre con tanto detalle y agudeza, la realidad del tráfico empresarial. Y para toda relación personal, su ejemplo quizá haya de conducirnos a la práctica de un muy exquisito *fair*

play, si se me disculpa el recurso al término acuñado en lengua inglesa propio del deporte; que tampoco resulta vano, pues aprendimos como “en la mesa y en el juego se descubre al caballero”, cuya expresa referencia al ocio tácitamente indica un modo de comportarse por lo menos idéntico para lo que no sea tal. En uno y otro sector (no-ocio y ocio) acredita D. Fernando una considerable maestría, que siempre me enseñaron a estimar quienes guiaron mis primeros pasos en la disciplina» (pp. 608-609); Juan Ignacio Peinado Gracia, *El promotor de la sociedad anónima. Régimen de responsabilidad*, vol. I, pp. 635-661; Gustavo Minervini, *La dematerializzazione delle azioni quotate e l'esercizio dei diritti sociali*, vol. I, pp. 667-680; Noemí Muñoz Martín, *La obligación de pago de los dividendos pasivos*, vol. I, pp. 681-701; Leopoldo José Porfirio Carpio, *Acciones privilegiadas y acciones sin voto tras las Leyes 37 y 50 de 1998*, vol. I, pp. 703-725; Nemesio Vara de Paz, *La declaración de nulidad del título por la propia sociedad emitente*, vol. I, pp. 727-765; Ignacio Farrando Miquel, *La protección de la información empresarial*, vol. I, pp. 769-813; Luis Fernández del Pozo, *Participación de los trabajadores y directivos en el capital de las sociedades anónimas. Examen de la cuestión en el Derecho societario*, vol. I, pp. 815-893; María de la Sierra Flores Doña, “Autocartera por persona interpuesta” (art. 88 del TRLSA, de 1989), vol. I, pp. 895-912; José Antonio García-Cruces González, *Notas en torno al concepto y régimen jurídico de las acciones rescatables*, vol. I, pp. 913-958; José María García-Moreno Gonzalo, *La posición del socio minoritario frente a la distribución de beneficios*, vol. I, pp. 959-1007; José Ramón Cano Rico, *Las limitaciones de la libre transmisibilidad de las acciones en el Derecho de sociedades español*, vol. I, pp. 1011-1074; Aurelio Menéndez Menéndez, *Sobre la transmisión intragrupo de acciones o participaciones vinculadas*, vol. I, pp. 1075-1090; Guillermo Alcover Garau, *La contradicción entre los artículos 68 y 70 de la Ley de Sociedades Anónimas relativos al usufructo de acciones*, vol. I, pp. 1093-1105; María Luisa Aparicio González y Abel B. Veiga, *La constitución de prenda sobre acciones (especial referencia a acciones no documentadas, a las representadas mediante títulos y a participaciones en sociedad de formación)*, vol. I, pp. 1107-1159; Fernando Cerdá Alberó, *La desconvocatoria de la Junta General*, vol. II, pp. 1163-1196; Ramón Morral Soldevila, *La convocatoria de la Junta General de Accionistas: algunos problemas en torno a su régimen jurídico*, vol. II, pp. 1197-1228; José Manuel Otero Lastres, *El requisito de la “aceptación unánime” en la Junta Universal de la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1229-1244; José Alejo Rueda Martínez, *Notas sobre el*

acta notarial de la junta de accionistas, vol. II, pp. 1245-1259; Jaime Baillo Morales-Arce, *El aseguramiento de la responsabilidad civil de los administradores: especial referencia al problema del dolo como excepción oponible o inoponible*, vol. II, pp. 1263-1285; Arturo Díaz Bravo, *Los actos ultra vires en el Derecho social mexicano*, vol. II, pp. 1287-1298, donde precisa: «Honrosa de suyo, por los indiscutibles méritos del homenajeado, ni por un momento dudé en aceptar la invitación que se me formuló para contribuir a este homenaje a Fernando Sánchez Calero, pues añádase a ello la amistad que el mismo me dispensa desde hace varios años, de la que mucho me enorgullezco. Recibe, pues, Fernando, este modesto tributo a tu valer y a nuestra amistad, que el tiempo y todo un océano no han podido empalidecer» (p. 1287); Adolfo Domínguez Ruiz de Huidobro, *Cuestiones sobre la responsabilidad de los administradores en los grupos de sociedades. Particular referencia a la teoría del administrador de hecho*, vol. II, pp. 1299-1320; Rafael García Villaverde, *Exoneración de la responsabilidad civil de los administradores de la sociedad anónima y la sociedad de responsabilidad limitada por falta de culpa (art. 133.2 LSA)*, vol. II, pp. 1321-1350; Javier Juste Mencía, *Limitaciones al poder de representación del factor en el giro o tráfico del establecimiento. Actuación del administrador societario en calidad de factor*, vol. II, pp. 1351-1382; Jaime Mairata Laviña, *Responsabilidad de los administradores y situaciones concursales*, vol. II, pp. 1383-1410; Eduardo Polo, *Nuevas consideraciones sobre la transacción de la acción social de responsabilidad contra administradores de las sociedades de capital*, vol. II, pp. 1411-1436; Ángel Rojo Fernández-Río, *Los deberes legales de los administradores en orden a la disolución de la sociedad de capital como consecuencia de pérdidas*, vol. II, pp. 1437-1484; Aníbal Sánchez Andrés, *Las llamadas "Stock Options" y las fórmulas mágicas de la Ciencia Jurídica*, vol. II, pp. 1485-1539, que con alguna modificación ya había publicado en la *Revista Jurídica de Estudiantes de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 2 (2000), pp. 21-79; Antonio Tapia Hermida, *El administrador social que trabaja para una sociedad anónima, en cuanto órgano de la misma, es un trabajador por cuenta ajena, con independencia del régimen de su relación de servicios*, vol. II, pp. 1541-1602, citando numerosísimas veces en su colaboración trabajos y doctrina de Sánchez Calero; Eduardo María Valpuesta Gastaminza, *Suscripción sin antefirma de la aceptación cambiara por representante de la sociedad librada: un problema con demasiadas soluciones*, vol. II, pp. 1603-1642; Félix Vega Pérez, *Protección de los acreedores en las sociedades de capital frente a*

los administradores, vol. II, pp. 1643-1673; Gaudencio Esteban Velasco, *Participación de los trabajadores en la sociedad europea. ¿Más cerca de un compromiso político?*, vol. II, pp. 1677-1737; Fernando Martínez Sanz, *Régimen interno y delegación de facultades en el Consejo de Administración de la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1739-1770; Manuel Olivencia Ruiz, *El gobierno de las sociedades*, vol. II, pp. 1771-1803, que lo escribe «en homenaje de cariño y gratitud a Fernando Sánchez Calero, a quien vienen cortos los títulos de amigo y compañero si no se califican a su medida: Amigo entrañable, permanente, en las luces y en las sombras; compañero auténtico, que comparte pan y trabajo, camino y posada, espacio y tiempo, bienes y males» (p. 1771); José Cándido Paz-Ares, *El gobierno de las sociedades. Un apunte de política legislativa*, vol. II, pp. 1805-1818; Juan Antonio Roca Fernández-Castanys, *La delegación de facultades por el Consejo de Administración en la sociedad anónima*, vol. II, pp. 1819-1841; Ignacio Arroyo Martínez, *Reflexiones en torno al interés social*, vol. II, pp. 1845-1858; María del Mar Bustillo Saiz, *Legitimación de los organismos administrativos para impugnar acuerdos de la Junta General de Sociedades Anónimas del mercado financiero*, vol. II, pp. 1859-1924; José Manuel Gómez Porrúa, *La cláusula compromisoria estatutaria y su aplicabilidad a la impugnación de acuerdos sociales en las sociedades de capital*, vol. II, pp. 1925-1975; José María Muñoz Planas y José María Muñoz Paredes, *La impugnación de acuerdos de la Junta General mediante arbitraje*, vol. II, pp. 1977-2029; Antonio Pérez de la Cruz Blanco, *Cuestiones sobre acuerdos sociales: allanamiento a la demanda de impugnación; reconvencción y ratificación; efectos de su falta de inscripción*, vol. II, pp. 2031-2040; Carlos Suárez González, *Arbitraje y derechos de sociedades*, vol. II, pp. 2041-2066; Josefina Boquera Matarredona, *Aprobación de las cuentas anuales y derecho de información del socio en la sociedad anónima y en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. II, pp. 2069-2093; Alberto Díaz Moreno, *Dudas, reflexiones y precisiones acerca del depósito de cuentas en soporte informático y a través de procedimientos telemáticos*, vol. II, pp. 2095-2118; Eduardo Galán Corona, *Notas en torno a la memoria abreviada de las cuentas anuales*, vol. II, pp. 2119-2141; Francisco José León Sanz, *La significación de la información contable en las modificaciones estructurales*, vol. II, pp. 2143-2185; María Luisa Llobregat Hurtado, *Activos y pasivos sobrevenidos*, vol. II, pp. 2187-2221; María Victoria Petit Lavall, *La responsabilidad civil del auditor de cuentas frente a terceros*, vol. II, pp. 2223-2244; Juan Luis Iglesias Prada y Emilio M. Beltrán

Sánchez, *A propósito de la propuesta y del informe justificativo relativos a las modificaciones estatutarias: viejas y nuevas ideas*, vol. II, pp. 2247-2275; Cristóbal Espín Gutiérrez, *La reintegración del capital*, vol. III, pp. 2279-2316; Juan Flaquer Riutort, *La exclusión del derecho de suscripción preferente en la sociedad anónima*, vol. III, pp. 2317-2341; Javier W. Ibáñez Jiménez, *Sacrificio y coste social de la reasignación de derechos de compra de acciones en las ampliaciones de capital. "Stockoptionis tribuendi causa"*, vol. III, pp. 2343-2366; José Massaguer, *Acerca de determinados aspectos de la reducción de capital en una sociedad anónima mediante reembolso a los accionistas que únicamente afecta a una parte de las acciones*, vol. III, pp. 2367-2381; Francisco Javier Ramos Gascón, *El usufructo de acciones y los aumentos de capital. El tratamiento jurídico y su trasfondo económico-financiero*, vol. III, pp. 2383-2433; Marcos Sacristán Represa, *El acuerdo de aumento de capital por cuantía determinable. Sobre la delegación en los administradores (art. 153 de la LSA)*, vol. III, pp. 2435-2467; Alberto Alonso Ureba y Reyes Palá Laguna, *La posición común de la Unión Europea en materia de Opas (hacia la generalización de un modelo de Opa obligatoria y total)*, vol. III, pp. 2471-2515; Manuel Álvarez-Valdés Valdés, *Los Códigos de Buen Gobierno de las sociedades. El cumplimiento de las recomendaciones del Informe Olivencia*, vol. III, pp. 2517-2564; Christi Amesti Mendizábal, *Consideraciones sobre las especialidades de la auditoría de las sociedades cotizadas*, vol. III, pp. 2565-2598; Gaspar Ariño Ortiz y Rafael Ariño Sánchez, *Opas de exclusión, procedimiento administrativo y responsabilidad patrimonial de la Administración*, vol. III, pp. 2599-2623; José Enrique Chacón Blanco, *El régimen jurídico de la sociedad anónima cotizada en Bolsa de Valores, con especial referencia a la incidencia en el tema de las Leyes 37/1998, 50/1998 y 55/1999 y de otros desarrollos propios del mercado de valores*, vol. III, pp. 2625-2681; Agostino Gambino, *Apuntes sobre la reforma de sociedades de capitales no cotizadas en Italia*, vol. III, pp. 2683-2690; Javier García de Enterría, *¿Cabe formular una Opa bajo condición?*, vol. III, pp. 2691-2717; José María Garrido, *La actuación de los administradores de una sociedad frente a una Opa hostil*, vol. III, pp. 2719-2752; Serafino Gatti, *La nuova disciplina italiana della rappresentanza del socio nell'assemblea delle società per azioni quotate in borsa*, vol. III, pp. 2753-2764; Íñigo Gómez-Jordana, *La admisión de cotización de valores en el "nuevo mercado": antecedentes y régimen jurídico*, vol. III, pp. 2765-2805; Aurora Martínez Flórez, *Sobre los destinatarios de la prohibición de usar información privilegiada (artículo 81.2 de la Ley del Mercado de*

Valores española), vol. III, pp. 2807-2842; Alfredo Morles Hernández, *Los extremos de la polivalencia funcional de la sociedad anónima en el Derecho venezolano: de la sociedad cotizada a la sociedad de capital insuficiente*, vol. III, pp. 2843-2863; Pedro Portellano Díez, *Las oportunidades de negocio en el “Informe Olivencia” y en el reglamento tipo de la CNMV*, vol. III, pp. 2865-2895; Andrés Jesús Recalde Castells, *Los registros de accionistas creados por las sociedades anónimas cotizadas*, vol. III, pp. 2897-2916; Alberto Javier Tapia Hermida, *La Junta General de accionistas de la sociedad anónima cotizada*, vol. III, pp. 2917-2958; Armando José Torrent Ruiz, *“Stock options” en sociedades cotizadas y las recientes reformas legislativas*, vol. III, pp. 2959-3002; Luis Antonio Velasco San Pedro, *El gobierno de las sociedades cotizadas en España (“Corporate Governance”): el “Informe Olivencia”*, vol. III, pp. 3003-3029; Jaime Zurita Sáenz de Navarrete, *Diez años de vigencia del Real Decreto 1.197/1991, de 26 de julio, sobre régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores*, vol. III, pp. 3031-3087; José Luis Fernández Ruiz, *Algunas cuestiones sobre los efectos de la declaración de nulidad de la SRL*, vol. III, pp. 3093-3121; Víctor Manuel Garrido de Palma, *La sociedad de responsabilidad limitada en sus principios configuradores*, vol. III, pp. 3123-3147; Jesús Alfaro Aguila-Real y Aurora Campins Vargas, *La liquidación del socio que causa baja como consecuencia de su separación o exclusión*, vol. III, pp. 3151-3188; Daniel Rodríguez Ruiz de Villa, *La separación del socio-administrador con capacidad de bloqueo en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. III, pp. 3189-3231; María Teresa de Gispert Pastor, *Creación de participaciones privilegiadas y límite al poder de la mayoría establecido en el artículo 71 de la LSRL*, vol. III, pp. 3237-3251; Rafael Guasch Martorell, *El modelo estadounidense del tratamiento de los préstamos de socios: la doctrina de la “equitable subordination”*, vol. III, pp. 3253-3273; Enrique Seco Caro, *Desigualdad de las participaciones sociales en la Ley de 1995*, vol. III, pp. 3275-3319; José María Viguera Rubio y Nicolás Augustatos Zarco, *El derecho a examinar los documentos que sirven de soporte y de antecedente en las cuentas anuales en la sociedad de responsabilidad limitada (contribución al estudio del artículo 86.2 LSRL)*, vol. III, pp. 3323-3361; Luis de Angulo Rodríguez, *En torno a la transmisión de las participaciones sociales de la Ley 2/1995, de 23 de marzo de sociedades de responsabilidad limitada*, vol. III, pp. 3365-3387; Ana Fernández-Tresguerres García, *El condominio y el usufructo sobre participaciones sociales. Un comentario de los artículos 35 y 36 de la Ley de Sociedades*

Limitadas, vol. IV, pp. 3389-3462; Esperanza Gallego Sánchez, *La transmisión de participaciones con prestaciones accesorias vinculadas*, vol. IV, pp. 3463-3521; Ubaldo Nieto Carol, *La adquisición de participaciones propias*, vol. IV, pp. 3523-3557; Sebastián Sastre Papiol, *El derecho de asunción preferente en la Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada*, vol. IV, pp. 3559-3581; Mauricio Troncoso Reigada, *Cláusulas restrictivas de la libre transmisibilidad y transmisión forzosa de acciones y participaciones de SL*, vol. IV, pp. 3583-3628; Apol·lònia Martínez Nadal, *La convocatoria de la Junta General en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. IV, pp. 3629-3657; Ignacio de Lojendio Osborne, *La supresión del derecho de preferencia en el aumento de capital de la sociedad limitada*, vol. IV, pp. 3661-3704; Ángel Marina García Tuñón, *El derecho de examen de la contabilidad en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. IV, pp. 3705-3741; Xavier Añoveros Trias de Bes, *La sociedad de responsabilidad limitada unipersonal pública*, vol. IV, pp. 3745-3770; Carmen Galán López, *Algunas cuestiones en torno al régimen concursal de protección de los acreedores de las sociedades unipersonales*, vol. IV, pp. 3771-3814; Ramón E. Madriñán de la Torre, *La empresa unipersonal en el derecho colombiano-patrimonio de afectación o sociedad unipersonal*, vol. IV, pp. 3815-3835; Nicolás Martí Sánchez, *El individuo sociedad (reflexiones sobre las sociedades unipersonales)*, vol. IV, pp. 3837-3864; María de los Ángeles Martín Reyes, *La irregularidad de la sociedad unipersonal: una propuesta de interpretación*, vol. IV, pp. 3865-3887; Luis Manuel Piloñeta Alonso, *La sociedad unipersonal en sí y en sus relaciones con el socio único*, vol. IV, pp. 3889-3937; Javier Camacho de los Ríos, *Las sociedades de seguros. Su régimen de acceso al mercado español*, vol. IV, pp. 3941-3961; Víctor Cervera-Mercadillo, *Las sociedades de inversión mobiliaria de capital variable*, vol. IV, pp. 3963-3990; Fernando Conlledo Lantero, *La emisión de acciones preferentes por sociedades bancarias españolas*, vol. IV, pp. 3991-4018; Mercedes Fuertes, *¿Jugarán las sociedades deportivas en la Bolsa?*, vol. IV, pp. 4019-4037; María Gómez Mendoza, *Algunas cuestiones en materia de participaciones de las sociedades de garantía recíproca*, vol. IV, pp. 4039-4062; Santiago José González-Varas Ibáñez, *Mercado y regulación pública en el sector eléctrico*, vol. IV, pp. 4063-4097; Carlos Lete Achirica, *Las uniones temporales de empresas y las sociedades de capital-riesgo (Ley 1/1999) en el Derecho tributario español*, vol. IV, pp. 4099-4130; Agustín Madrid Parra, *Régimen societario de capital-riesgo (Ley 1/1999)*, vol. IV, pp. 4131-4204; Javier Pagador López, *La*

denominación de las sociedades laborales, vol. IV, pp. 4205-4230; Reyes Palá Laguna, *Fórmulas renovadas de financiación de la PYME: algunos aspectos del régimen jurídico de las sociedades de garantía recíproca*, vol. IV, pp. 4231-4284; Juana Pulgar Ezquerra, *La caracterización societaria de los fondos de inversión mobiliaria*, vol. IV, pp. 4261-4283; Jesús Quijano González, *La sociedad anónima europea*, vol. IV, pp. 4285-4339; Belén Rico Arévalo, *Tratamiento del régimen de responsabilidad de las sociedades gestoras de los fondos de inversión*, vol. IV, pp. 4341-4366; Juan Ignacio Ruiz Peris, *Breves reflexiones en materia de sociedades laborales y acceso de los trabajadores a la propiedad de los medios de producción*, vol. IV, pp. 4367-4378; Vicente Santos Martínez, *Sociedades laborales: implantación y renovación de una peculiar figura societaria*, vol. IV, pp. 4379-4466; Rubén S. Stiglitz, *Sociedades de seguro. Naturaleza. Funciones. Deberes y responsabilidades*, vol. IV, pp. 4467-4479; Francisco Javier Tirado Suárez, *La relación mutualista-asegurado en el Derecho del seguro vigente*, vol. V, pp. 4481-4506; Mercedes Vérguez Sánchez, *Breves reflexiones sobre las llamadas sociedades de profesionales*, vol. V, pp. 4507-4528; Francisco Vicent Chulià, *Organización jurídica de la sociedad familiar*, vol. V, pp. 4529-4570; Rosalía Alfonso Sánchez, *La cooperativa de segundo grado como tipo legal de sociedad cooperativa*, vol. IV, pp. 4573-4604; Vicente Cuñat Edo, *La remoción del Consejo Rector en las cooperativas. Reflexiones sobre unas diferencias*, vol. V, pp. 4605-4640; José Luis García-Pita Lastres, *Las cooperativas de crédito, en la Lei n.º 5/1998, do 18 de decembro, de Cooperativas de Galicia*, vol. V, pp. 4641-4743; María José Morillas Jarillo, *El ámbito de aplicación de las leyes de sociedades cooperativas*, vol. IV, pp. 4745-4812; Fernando Rodríguez Artigas, *Transformación de sociedades cooperativas*, vol. V, pp. 4813-4851; José María Suso Vidal, *El control en la transformación de las cooperativas en sociedades anónimas y limitadas*, vol. V, pp. 4853-4877; Francisco José Alonso Espinosa, *El proyecto de escisión de sociedades anónimas*, vol. V, pp. 4881-4925; Carmen Alonso Ledesma, *Algunas consideraciones en torno a la sucesión universal como rasgo caracterizador de la segregación frente a la aportación de rama de actividad*, vol. V, pp. 4927-4962; Adolfo Auriolos Martín, *Transformación de sociedad de responsabilidad limitada en sociedad civil (de nuevo sobre el Registro Mercantil y el "extrañamiento" de la sociedad civil)*, vol. V, pp. 4963-4980; Luis Javier Cortés y Adoración Pérez Troya, *El derecho de oposición de los acreedores a la fusión de sociedades (art. 243 LSA)*, vol. V, pp. 4981-5026; José Antonio Gómez Segade,

Algunas notas preliminares (y elementales) sobre la fusión, vol. V, pp. 5027-5039; Rita Largo Gil, *La modificación del proyecto de fusión por los socios*, vol. V, 5041-5081; María Candelas Sánchez Miguel, *Las fusiones transfronterizas y el Derecho de la competencia*, vol. V, pp. 5083-5119; Manuel Botana Agra, *Liquidación del activo y del pasivo sobrevenidos en la sociedad de responsabilidad limitada*, vol. V, pp. 5123-5146; Antoni Font Ribas, *La disolución de pleno derecho como sanción: algunos problemas prácticos*, vol. V, pp. 5147-5171; Manuel María Sánchez Álvarez, *La liquidación y el liquidador*, vol. V, pp. 5173-5207; Adolfo Javier Sequeira Martín, *La reactivación de una sociedad anónima en liquidación a la luz del nuevo Reglamento del Registro Mercantil*, vol. V, pp. 5209-5228; Alfonso Cano López, *El fenómeno de las uniones de empresas en el ámbito de la economía social: los grupos de sociedades laborales*, vol. V, pp. 5229-5279; Emilio Díaz Ruiz, *La emisión de obligaciones por parte de las Agrupaciones de Interés Económico*, vol. V, pp. 5281-5301; Justino F. Duque Domínguez, *El concepto de grupo de sociedades y su desarrollo en el Derecho español*, vol. V, pp. 5303-5322; José Miguel Embid Irujo, *El contrato de constitución del grupo en el Derecho español*, vol. V, pp. 5323-5355; Alejandro Fernández de Araoz Gómez Acebo, *Grupos de empresas de base contractual y Derecho de la competencia*, vol. V, pp. 5357-5424; Manuel Paniagua Zurera, *Las uniones temporales de empresarios*, vol. V, pp. 5425-5441; Catalina Ruiz-Rico Ruiz, *La autocontratación en el grupo de sociedades*, vol. V, pp. 5443-5463; Juan Sánchez-Calero Guilarte, *Breves reflexiones sobre el concepto de grupo en el artículo 4 LMV*, vol. V, pp. 5465-5485; Miguel Bajo Fernández, *El error de prohibición en el Derecho penal económico*, vol. V, pp. 5489-5495; Manuel Cobo del Rosal, *Esquema jurídico-penal para la protección penal de los derechos de información, participación y suscripción preferente en las sociedades*, vol. V, pp. 5497-5517; Ángel Torío López, *Perspectivas civil y penal del Derecho de daños*, vol. V, pp. 5519-5532; Carlos Esplugues Mota, *Recientes desarrollos en torno al reconocimiento en España de los concursos iniciados en el extranjero*, vol. V, pp. 5535-5551; Víctor Fairén Guillén, *Nota sobre la interpretación analógica de las normas procesales*, vol. V, pp. 5553-5563 y Rafael Jiménez de Parga Cabrera, *El comercio electrónico (¿seguridad jurídica?)*, vol. V, pp. 5565-5583. Las conclusiones inmediatas que se extraen de esta monumental publicación son 1.^a) La entidad de esta obra colectiva y el valor de las observaciones doctrinales que se realizan en la misma. 2.^a) Que los que le han homenajeado son sobre todo profesores de Derecho

mercantil, y que hay una representación muy pequeña de algunos catedráticos y otros docentes de Derecho romano, Derecho procesal, Derecho penal, Derecho administrativo, Derecho internacional privado y Derecho civil, junto a algunos abogados, notarios y registradores de la Propiedad. 3.^a) La ausencia llamativa de profesores extranjeros, que se limita a algunos sudamericanos y de Europa solo italianos, por demás poco conocidos. Mercantilistas y maritimistas alemanes, franceses, holandeses, británicos y norteamericanos brillan por su ausencia.

[D]. Vemos pertinente destacar entre sus publicaciones las siguientes: *La determinación y la distribución del beneficio neto en la sociedad anónima*, libro publicado por la Delegación en Roma del CSIC, Madrid-Roma, 1955, 174 pp., que tiene su origen en su memoria doctoral; *La legge spagnuola sulle assicurazioni private*, en *Bollettino dell'Istituto Giuridico*, n.º 9 (1955), pp. 14-21; *El contrato de transporte marítimo de mercancías (según Ley 22 de diciembre de 1949 que introdujo el Convenio de Bruselas)*, Madrid-Roma, 1957, 206 pp.; *Determinación del daño en las mercancías transportadas por mar, cláusula "bordo a bordo" y suspensión de la prescripción (comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 1957)*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 69 (1958), pp. 197-228; *Principios de Derecho Mercantil*, Madrid, v. eds. (7.^a, 2003); *Instituciones de Derecho mercantil*, Madrid, v. eds. (26.^a, 2003); *Denuncia de los vicios y examen de la cosa en la compraventa mercantil*, en *Anuario de Derecho Civil*, vol. XII, n.º 4 (octubre-diciembre 1959), pp. 1191-1217; *Curso de Derecho del Seguro Privado*, Bilbao, 1961, 342 pp.; *Póliza flotante y prueba de daño*, en *Revista de Derecho Marítimo*, n.º 5 (1964), pp. 59-70; *Efectos de la declaración inexacta del asegurado*, en *Riesgo y Seguro*, III (1965), pp. 1-27; *Einfluss des Verhaltens des Versicherten auf die vertraglich zugesagte Gefahrtragung*, en *Materialen des Zweiten Weltkongresses für Versicherungsrecht*, Karlsruhe, 1967, vol. IV, pp. 217-ss.; *Manifestaciones del empresario público de seguros*, en *La Empresa pública*, Bolonia, 1970, vol. II, pp. 1015-1048; *La conclusión del contrato en el seguro obligatorio del automóvil*, en *Studi in onore del prof. Antigono Donati*, Roma, 1970, vol. I; *Los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamiento en la Ley de 22 de diciembre de 1949*, en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Madrid, 1971, pp. 397-411; *El estatuto profesional de los Agentes de seguros*, en *El seguro privado en España*, Madrid, 1972, pp. 410-434; *Aspectos del contrato de agencias de seguros*, en *El seguro privado*, Madrid, 1972, pp. 435-456; *Los derechos del tercero perjudicado frente al*

asegurador de automóviles, en *Los seguros de vida y del automóvil*, Madrid, 1973, pp. 313-335; *Perspectivas de la evolución del régimen jurídico de los agentes mediadores*, en *Seminario sobre la fe pública mercantil*, Pamplona, 1975, pp. 203-235; *Regulación del contrato de seguro privado*, en *Coloquios sobre seguros privados*, Madrid, 1976, pp. 41-59; *Las condiciones generales de los contratos de seguros y la protección de los consumidores*, en *Revista Española de Seguros*, n.º 21 (1980), pp. 5-23; *El fondo de garantía de depósitos bancarios*, en *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*, n.º 1 (1981), pp. 11-77; *Innovaciones relevantes en el nuevo régimen de Contrato de seguro*, en *Encuentro Internacional ACOLDESE*, Bogotá, 1982, pp. 151-159; *Punti rilevanti della legge spagnola sul contratto d'assicurazione*, en *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, vol. L, n.º 3-4 (mayo-agosto 1983), pp. 309-335; *Effetti della dichiarazione giudiziale di nullità di una determinata condizione generale nella legge spagnola sul contratto di assicurazione*, en *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, vol. L, n.º 6 (noviembre-diciembre 1983), pp. 608-621; *Sobre los seguros obligatorios de responsabilidad civil*, en *Revista de Derecho de la Circulación*, n.º 1 (1983), pp. 5-ss.; *El Código de comercio y los contratos mercantiles*, en *Centenario del Código de comercio*, Madrid, 1986, vol. I, pp. 211-260; *Consideraciones sobre la propuesta comunitaria de armonización del régimen del contrato de seguro*, en *Revista de Noticias de la C. E. E.*, 16 (1986), pp. 87-94; *El derecho de seguros en la Comunidad Económica Europea*, en *Revista Española de Seguros*, n.º 68 (1991), pp. 9-36; *The Organization of the Spanish Banking System: Legal Aspects*, en *European Banking Law*, Londres, 1993, pp. 145-162; *Sistema de vigilancia de las entidades aseguradoras en lo referente a su disolución y liquidación*, en *Revista Española de Seguros*, n.º 76 (octubre-diciembre 1993), pp. 15-38, al que va seguido el texto del Proyecto de Ley de Supervisión de los Seguros Privados en lo referente a la intervención de Entidades Aseguradoras; *El derecho de seguros en la Comunidad Económica Europea*, en *Revista Iberoamericana de Seguros*, n.º 3 (1993), pp. 3-26; *Legislación Mercantil*, Madrid, 1993; *Las sociedades cotizadas o bursátiles en el Derecho español*, en *Estudios de Derecho Bancario y Bursátil en homenaje al Prof. Evelio Verdura*, Madrid, 1994, vol. III, pp. 2361-2385; *El sistema de vigilancia de las Entidades Aseguradoras en lo referente a su disolución y liquidación: "Experiencia española"*, en *Revista Iberoamericana de Seguros*, 5 (1994), pp. 129-149; *Escritura y estatutos sociales*, en *La Reforma de la Sociedad de*

Responsabilidad Limitada, obra coordinada por Rafael Bonardell Lenzano, Javier Mejías Gómez y Ubaldo Nieto Carol, Madrid, 1994, pp. 131-155; *Efectos del nombramiento y aceptación de los administradores en la Ley de Sociedades Anónimas*, en *Estudios en homenaje al profesor Manuel Broseta Pont*, Valencia, 1995, vol. III, pp. 3395-3414; *Sobre la imperatividad de la Ley de contrato de seguro*, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Madrid, 1996, vol. I, pp. 2895-3004; *El reaseguro en la Ley Española de contrato de seguro*, en *Estudios sobre el reaseguro*, Madrid, 1997, pp. 73-173; *El Coaseguro comunitario en la Ley de Contrato de Seguro*, en *Revista de Noticias de la Unión Europea*, año XIII, n.º 150 (julio 1997), pp. 109-112; *La delimitación temporal del riesgo en el Seguro de Responsabilidad Civil tras la modificación del artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro*, en *Estudios en homenaje al profesor Justino Duque*, Valladolid, 1998, pp. 1315-1331; *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby*, Pamplona, 2000 y *El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, 2010, 2.ª ed., 948 pp.; *De nuevo sobre la regulación de los grupos de sociedades*, en *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*, 77 (2000), pp. 7-ss.; *La sociedad cotizada en bolsa en la evolución del derecho de sociedades*, Madrid, 2001; *Ley de Contrato de Seguro. Comentario a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Madrid, 2001; *El Derecho Marítimo en las Facultades de Derecho. Consideraciones con motivo de la aparición del “Curso de Derecho Marítimo” del profesor Arroyo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XIX (2002), pp. 155-166; *El declinar de la Junta y el buen gobierno corporativo*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXV, n.º 104 (2006), pp. 9-36; *La revisión del baremo y la vigencia de la Quinta Directiva en el Seguro del Automóvil*, en *Revista Española de Seguros*, n.º 128 (2006), pp. 741-768; *Líneas generales del nuevo régimen sobre las OPAs*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXVI, n.º 106 (mayo-junio 2007), pp. 9-40 y en *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, n.º 37 (2007), pp. 227-266; *Interpretaciones sobre las Normas Internacionales de información financiera*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXVI, n.º 106 (mayo-junio 2007), pp. 189-190; *Sobre la regulación del contrato de seguro marítimo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, XXIV (2007), pp. 19-41; *Nueva reforma de la Ley del Mercado de Valores*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXVI, n.º 107 (julio-septiembre 2007), pp. 269-273; *Sobre el régimen de las cajas de ahorro*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXVI, n.º 108

(octubre-diciembre 2007), pp. 23-36; *Evolucion de la responsabilidad de los administradores por deudas sociales, por falta de promover la declaración de disolución de la sociedad*, en *Estudios de Derecho de sociedades y derecho concursal. Libro homenaje al profesor García Villaverde*, Madrid, 2007, vol. II, pp. 1175-1214; *La Junta general en las sociedades de capital*, Madrid, 2007; *De la reforma del mercado de valores a la de los sistemas de contratación de instrumentos financieros*, en *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, n.º 38 (2008), pp. 581-608; *Ofertas públicas de adquisición de acciones (OPAs)*, Cizur Menor, 2009, 636 pp.; *Consideraciones preliminares sobre el régimen comunitario de los contratos de seguro*, en *Revista española de seguros*, n.º 140 (2009), pp. 567-576; *Fortalecimiento de determinados derechos de los accionistas de las sociedades cotizadas*, en *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, n.º 39 (2009), pp. 417-434; *La reforma del comité de auditoría*, en *El Derecho mercantil en el umbral del siglo XXI. Libro homenaje al Prof. Dr. Carlos Fernández-Novoa con motivo de su octogésimo cumpleaños*, publicado en 2010, pp. 245-260; *Ernesto Caballero Sánchez*, en *Revista española de seguros*, n.º 141 (2010), pp. 7-10; *Sesión necrológica “in memoriam” del Excmo. Sr. D. Manuel Díez de Velasco Vallejo (q.e.p.d.)*, en *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, n.º 40 (2010), pp. 587-594; *El Comité de Auditoría en el control interno sobre la información en las sociedades cotizadas*, en *Anales de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación*, n.º 40 (2010), pp. 511-532 y *Transposición de la Directiva 2009/65/CE sobre determinados organismos de inversión colectiva en valores mobiliarios (OICVM)*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXIX, n.º 119 (julio-septiembre 2010), pp. 341-342.

[E]. Sánchez Calero tradujo del inglés al castellano de Robert Samuel Chorley y O. C. Giles, de su 4.^a ed. inglesa, *Shipping Law*, vertido a la lengua española como *Derecho Marítimo*, Barcelona, 1962, 580 pp., con numerosas anotaciones sobre el Derecho marítimo español a cargo del traductor, indicando igualmente las diferencias entre el Derecho marítimo británico y el español. Justifica la conveniencia de la traducción de ese libro y no de otro del siguiente modo: «La obra de Lord Chorley y de O. C. Giles – frente a tantos libros jurídicos ingleses que se limitan a ordenar la jurisprudencia– nos ofrece una visión de conjunto del Derecho marítimo con tal calidad, precisión y espíritu crítico, que nos ha parecido podía ser útil el ofrecer una versión española de ella» (p. VII).

[F]. Sobre este singular jurista no proporcionan apenas datos ni la noticia de Manuel Olivencia Ruiz, *In Memoriam. Fernando Sánchez Calero*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXX, n.º 123 (julio-septiembre 2011), pp. 5-6 [Olivencia cuando hace una nota necrológica o una *laudatio* hace poesía; nada le importan los datos, las referencias exactas, las publicaciones concretas; recuerdo ahora como si lo estuviera viendo la que dedicó a mi añorado amigo Adolfo Aurióles Martín, en la que no paraba de decir que era un hombre bueno, muy bueno, aniñado, es decir puro romanticismo, sin el más mínimo valor biográfico, ni jurídico, aunque sí literario], ni las dos semblanzas de Aurelio Menéndez Menéndez, *Recuerdo del profesor Fernando Sánchez Calero*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 281 (2011), pp. 5-9 y *Fernando Sánchez Calero. Eminente jurista*, en *ABC*, 19 de mayo de 2011, quien no duda en calificar a Sánchez Calero como «uno de los juristas más eminentes de la ciencia jurídica de las últimas décadas del siglo pasado y los años que llevamos de este siglo», advirtiendo Menéndez: «No incurro en ninguna exageración si afirmo que, tanto por la cuantía de sus publicaciones, como por la alta calidad de las mismas, no es fácil encontrar entre nosotros un profesor y jurista que haya alcanzado tan elevadas cuotas en el número y valía científica de sus publicaciones» (p. 64). Efectivamente, Sánchez Calero ha sido un mercantilista con amplia proyección científica internacional, no sólo en el mundo latinoamericano, sino también en Europa, asistiendo a Congresos e interviniendo con ponencias, debates y comunicaciones en Hamburgo, Roma, París, Toulouse, Burdeos, Londres, Budapest, Copenhague, Lausana y Montpellier. Sobre su tesis doctoral ver Manuel Martínez Neira y José María Puyol Montero, *El Doctorado en Derecho 1930-1956*, Madrid, 2008, p. 272. No reportan información abundante la reseña *Ofrecimiento al profesor Fernando Sánchez Calero del libro-homenaje Derecho de Sociedades*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 244 (2002), pp. 745-754, ni tampoco la noticia de Rafael Illescas Ortiz, *Fernando Sánchez Calero, Premio 2002 de la "Accademia Nazionale dei Lincei"*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 247 (2003), pp. 247-250.

[Semblanza ampliada sobre la escrita y publicada por Manuel J. Peláez, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispanicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza y Barcelona, 2012, vol. III (= tomo 4.º de la colección), pp. 515-522, № 3.040].

Aníbal Sánchez Andrés (1941-2006)

[A]. Nació en Salamanca el 17 de septiembre de 1941 y falleció el 21 de agosto de 2006 en Cordeiro-Valga (Pontevedra). Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Salamanca, donde se licenció con Premio extraordinario. Ejerció profesionalmente la abogacía que hizo compatible con la carrera universitaria. Se doctoró en la Universidad de Salamanca con una memoria titulada *El derecho de suscripción preferente del accionista* en 1972. Fue catedrático de Escuela de Comercio en Jerez de la Frontera y en Bilbao. Profesor Agregado de Universidad por oposición, lo sería de las Universidades de Oviedo y Autónoma de Madrid, y catedrático de Derecho Mercantil de la propia Universidad Autónoma de Madrid, en aplicación de una disposición muy contestada del ministro de Educación y Ciencia socialista José María Maravall Herrero que favoreció a los agregados en plaza frente a los catedráticos de otros lugares de España, con expectativas de acceder a una Universidad de mayor pedigrí y reconocimiento. Letrado de la Bolsa de Comercio de Bilbao y vicepresidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Intervino, no sabemos si con fruto o no, en la Comisión General de Codificación. Pueden completarse los datos biográficos (no así respecto a los bibliográficos, que están recogidos a la remanguillé y sin precisión de páginas) en el *Currículum del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, sin firma, que se publica en pp. 23-32 de los estudios en homenaje indicados más abajo. Es autor de trabajos de auténtica calidad, sugerentes, con agudo sentido de los problemas y minuciosos. Por eso se le concedieron tres estrellas en el *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos*.

[B]. Cuenta con un nutrido número de publicaciones, entre las que destacamos: *Notas sobre la función económica del aumento de capital con medios propios*, en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Madrid, 1971, vol. III, pp. 195-216; *El derecho de suscripción preferente del accionista*, Madrid, 1973 y 2.^a ed., 1990; *Reflexiones críticas sobre la avería común*, en *Estudios de Derecho mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid, 1981, pp. 1015-1048; *En torno al concepto, evolución y fuentes del Derecho bursátil en el sistema jurídico español*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 155 (1980), pp. 7-68, donde recogía los dos primeros capítulos de un manual que tenía en preparación, en el que se observa una muy elemental historia bursátil española entre 1810 y 1915 (pp. 17-22); *El control de las condiciones generales en*

Derecho comparado. Panorama legislativo, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 157-158 (1980), pp. 385-436; *La avería gruesa en relación con el proceso evolutivo de la responsabilidad del porteador marítimo*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, I (1980), pp. 131-159, que recoge la ponencia presentada en el Congreso Internacional sobre Transporte Marítimo llevado a cabo en Las Palmas de Gran Canaria, entre los días 16 y 19 de junio de 1979; *Cuestiones previas al estudio del transporte realizado por medio de vagones particulares*, en *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, Madrid, 1981, pp. 1015-1048; *La crisis bancaria en España. Apuntes sobre su tratamiento hasta la mitad del siglo XX*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 171 (1984), pp. 7-45; en colaboración con Juan Luis Iglesias Prada, *Perfiles generales de la crisis en la Banca española contemporánea*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 171 (1984), pp. 47-77; *Fundamento, evolución y perspectivas de la avería gruesa (de nuevo sobre la avería común)*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, IV (1986), pp. 237-278; *Marco histórico comparativo de la nueva disciplina sobre la letra de cambio*, en *Derecho cambiario. Estudios sobre la ley cambiaria y del cheque*, Madrid, 1986, pp. 29-93; *A modo de prontuario sobre una reforma polémica. La Ley 24/1989 del Mercado de Valores*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 192 (1989), pp. 261-280; *Sobre la caracterización y régimen de las llamadas "OPAS simultáneas"*, en *La Ley*, n.º 2 de 1990, pp. 1111-1122; *La reforma del mercado de valores español: algunas claves orientadoras*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año X, n.º 37 (1990), pp. 11-22; *Principios, casos y conceptos en materia de derecho de asignación gratuita de acciones*, en *Derecho mercantil de la Comunidad Económica Europea. Estudios en homenaje a José Girón Tena*, Madrid, 1991, pp. 885-904; *Compatibilidad de un anuncio de oferta sucesiva con el reglamento de OPAS, estando en curso otra oferta pública*, en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XII, n.º 48 (1992), pp. 935-984; *A propósito de un caso de transformación temporal de acciones ordinarias en preferentes, sin voto, con opción a recuperarlo*, en *Revista crítica de derecho inmobiliario*, año LXVIII, n.º 613 (noviembre-diciembre 1992), pp. 2495-2522 y en *Estudios de Derecho mercantil. Homenaje al profesor Justino F. Duque*, Valladolid, 1998, vol. I, pp. 613-627; *Criterios de interpretación de los artículos 36 y 37 de la Ley de Mercado de Valores*, en *Poder Judicial*, n.º 29 (1993), pp. 79-96; *La Comisión Nacional del Mercado de Valores en su primer aniversario (algunas experiencias)*, en *El nuevo mercado de valores*, Madrid, 1993, pp. 67-88; *La reforma de los mercados de títulos en España*,

en *Estudios de Derecho bancario y bursatil. Homenaje a Evelio Verdura y Tuells*, Madrid, 1994, vol. III, pp. 2345-2359; *Las cláusulas del "blindaje societario" con especial referencia a las sociedades cotizadas*, en *Anales de la Academia Matritense del Notariado*, tomo XXXIII (1994), pp. 29-54; *Ofertas públicas de adquisición y defensa de la competencia*, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Manuel Broseta Pont*, Valencia, 1995, vol. II, pp. 3371-3394; *La nueva legislación del mercado de valores (fundamentos económicos y jurídicos para la regulación de la materia)*, en *Perspectivas actuales del Derecho mercantil*, Madrid, 1995, pp. 91-120; *La transmisión de valores cotizados y su formalización legal*, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Madrid, 1996, vol. III, pp. 3423-3442; *Razones y problemas de la reforma proyectada de la Ley del Mercado de Valores*, en *Revista de Derecho bancario y bursatil*, año XV, n.º 62 (1996), pp. 357-374; *Regulación, control de riesgos y cooperación internacional en relación con instrumentos derivados*, en *Productos financieros derivados y mercados organizados*, Madrid, 1997, pp. 19-66; *Apunte crítico sobre algunas propuestas de reforma de la Ley del Mercado de Valores*, en *Revista de Derecho bancario y bursatil*, año XVII, n.º 71 (1998), pp. 839-858; *A propósito de un caso de transformación temporal de acciones ordinarias en preferentes sin voto, con opción a recuperarlo*, en *Estudios de Derecho mercantil. Homenaje al profesor Justino F. Duque*, Valladolid, 1998, vol. I, pp. 613-628; *Nueva legislación del mercado de valores. Observaciones preliminares al Anteproyecto de 1985*, en *Revista de Derecho bancario y bursatil*, año XVIII, n.º 73 (1999), pp. 67-84; *La protección del inversor y el fondo de garantía de inversiones*, en *Revista de Derecho bancario y bursatil*, año XVIII, n.º 75 (1999), pp. 111-1130; *Sociedad anónima "modelo 1998". Reforma (parcial) y crítica (total) de un texto legislativo reciente*, Madrid, 1999; *Las llamadas "Stock Options" y las fórmulas mágicas de las Ciencias jurídicas*, en *Revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 2 (2000), pp. 21-79 y en *Derecho de sociedades. Libro homenaje al profesor Fernando Sánchez Calero*, Madrid, 2002, vol. II, pp. 1485-1539; *La sociedad anónima y el mercado (observaciones al paso de una reforma indebida)*, en *Revista de derecho de sociedades*, n.º 14 (2000), pp. 13-46; *Ius publicum – Ius privatum. Gobierno corporativo y mercado de valores. (Una lección)*, en *Anuario de Derecho Civil*, vol. LIV, n.º 3 (2001), pp. 1029-1049, que reproduce su intervención el 18 de octubre de 1999 en un curso organizado por el Colegio de Abogados de Madrid; *Rodrigo Uría (1906-2001). En memoria del*

hombre de carne y hueso, en *Anuario de Derecho Civil*, vol. LIV, n.º 4 (2001), pp. 1341-1353; *Fundamentos de la formación del jurista*, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 6 (2002), pp. 141-170, de carácter excesivamente generalista y adíforo; *Intenciones, hechos concluyentes y proceder contradictorio. Un ensayo de encuadramiento del régimen jurídico de las OPAS en la doctrina de los actos propios*, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Madrid, 2002, tomo IV, pp. 6087-6120; *Sobre los modelos de oposición a una OPA hostil. Blindajes y otras medidas defensivas*, en *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 8 (2003), pp. 331-360; *¿Desmantelamiento, en un solo acto, de la OPA obligatoria por adquisición de participación significativa en actos sucesivos?*, en *Revista de Derecho de sociedades*, n.º 20 (2003), pp. 155-167; *Deber de abstención de los administradores y actuaciones a favor de la ley en las ofertas públicas de adquisición*, en *Homenaje al profesor Dr. Gonzalo Rodríguez Mourullo*, Madrid, 2005, pp. 2171-2196; *Vaticinios que se cumplen. El Fondo de garantía de inversiones entre el fraude y la insolvencia*, en *Estudios sobre la Ley concursal. Libro homenaje a Manuel Olivencia*, Madrid, 2005, vol. V, pp. 5665-5692; *Valores negociables, instrumentos financieros y otros esquemas contractuales de inversión* en *Revista de Derecho bancario y bursátil*, año XXIV, n.º 99 (2005), pp. 7-58; *Apunte sobre el contrato de pasaje en la propuesta de anteproyecto de Ley general de la navegación marítima*, en *Libro Homenaje al profesor Manuel Amorós Guardiola*, Madrid, 2006, vol. I, pp. 667-675, contribución interesante a pesar de su título de “apunte” y de que no le parece preocupar demasiado la doctrina maritimista clásica francesa, holandesa y alemana; *Las sociedades de inversión de capital variable*, en *Derecho y justicia penal en el siglo XXI. Liber amicorum en homenaje al profesor Antonio González-Cuéllar García*, Madrid, 2006, pp. 1241-1268; *Algunos aspectos de la directiva sobre garantías financieras en relación con el Derecho español de los mercados de valores*, en *Historia de la propiedad. Crédito y garantía*, V.º Encuentro interdisciplinar (Salamanca, 31 de mayo al 2 de junio de 2006), Madrid, 2007, pp. 601-638; *La disposición transitoria tercera 2.ª C de la llamada Ley de Transparencia como interpretación auténtica de normas anteriores*, en *Estudios de Derecho de sociedades y Derecho concursal. Libro homenaje al profesor Rafael García Villaverde*, Madrid, 2007, vol. II, pp. 1155-1174. También colaboró en la elaboración de algunos de los temas del libro de texto coordinado por Aurelio Menéndez Menéndez, *Lecciones de Derecho mercantil*, Madrid, 2006.

[C]. Con ocasión de su fallecimiento, que conmovió a los mercantilistas españoles, se le organizó la correspondiente miscelánea de trabajos en su honor, en concreto coordinada por Juan Carlos García de Albizu, Fernando Oleo Banet y Aurora Martínez Flórez (ambos tres redactan la *Semblanza intelectual de Aníbal Sánchez Andrés*, pp. 33-43), y bajo el título *Estudios de Derecho mercantil. En memoria del Profesor Aníbal Sánchez Andrés*, Cizur Menor, 2010, con las siguientes colaboraciones: Aurelio Menéndez Menéndez, *El Derecho mercantil como categoría dogmática*, pp. 45-51; Manuel Olivencia Ruiz, *El concepto de mercado en el pensamiento jurídico del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, pp. 55-63, quien lo dedica «en homenaje de recuerdo, admiración y afecto a mi querido compañero y amigo» (p. 55) y quien además precisa que «distingue el Prof. Sánchez Andrés entre dos acepciones del término mercado: un *modelo conceptual* de la Economía, capaz de explicar la formación de precios de equilibrio, por efecto de la libre confrontación entre oferta y demanda, y un *sistema* de organizar los intercambios, en el que las decisiones se adoptan en régimen de libertad por los operadores económicos, sin injerencia externa de ningún tipo» (pp. 57-58); Alberto Bercovitz Rodríguez Cano, *Responsabilidad social del empresario*, pp. 65-75; Francisco José Alonso Espinosa, *El deber de documentación de la empresa y de llevanza de contabilidad tras la Ley 16/2007, de 4 de julio*, pp. 77-114; Ricardo Alonso Soto, *Las formas de integración, concentración y cooperación empresarial y el derecho de la competencia*, pp. 115-138; Jesús Alfaro Águila-Real, *Derechos de propiedad en la retransmisión televisada de fútbol*, pp. 139-169; José María Gondra Romero, *La teoría contractual de la sociedad anónima: una aproximación a sus fundamentos teórico-económicos*, pp. 173-217; Carmen Alonso Ledesma, *Acciones vinculadas y ejercicios de los derechos de los socios*, pp. 221-235; Aurora Martínez Flórez, *Los derechos individuales de los socios como límite a los poderes de la junta general de la sociedad limitada. Una aproximación crítica*, pp. 237-276 dedicado «a mi querido maestro Aníbal Sánchez, a quien tanto preocupó y ocupó la tutela de los derechos de los socios en las sociedades de capital y bajo cuyo magisterio [el de Aníbal Sánchez] empezó a gestarse el mismo, aunque, desgraciadamente, no ha podido verlo concluido y yo no he podido seguir contando con su sabio consejo» (p. 237); José María Garrido García, *“Una acción, un voto”: el principio de proporcionalidad de capital y control en la Unión Europea*, pp. 277-326; María Isabel Sáez Lacave, *¿Por qué prohibir las restricciones del derecho de voto?*, pp. 327-358; Blanca Bago Oria, *Examen y*

perspectivas de las primas de asistencia a las juntas de accionistas, pp. 359-386, quien advierte: «este artículo es un modesto homenaje a una persona que se nos fue demasiado pronto: el Prof. Aníbal Sánchez Andrés. Una de sus constantes preocupaciones profesionales fue la protección de los derechos de los accionistas, sobre todo en el contexto de las sociedades cotizadas. Ésta es la razón por la que he escogido el contenido de este artículo, para acercarme a uno de los temas preferidos de este profesor universitario; gran trabajador y mejor persona, honesto y cercano» (p. 359); Luis María Piloñeta Alonso y Miguel Iribarren Blanco, *La eliminación del derecho de preferencia en los aumentos del capital social con cargo a aportaciones distintas de las dinerarias*, pp. 387-418, autores para quienes Sánchez Andrés «nunca dejó de defender los dos grandes principios configuradores del Derecho Mercantil: verdad sabida y buena fe guardada. Fue su apuesta decidida por el postulado general de buena fe lo que le llevó a reivindicar la tutela de los legítimos intereses de los socios frente al pragmatismo aséptico de los nuevos tiempos, que pretende reducir el Derecho a una simple ecuación de eficiencia» (p. 387); Cristina García Grewe, *El precio de emisión de las acciones en los aumentos de capital realizados por las sociedades cotizadas sin derecho de suscripción preferente*, pp. 419-451; Jorge Miguel Rodríguez, *Reflexiones sobre los deberes de fidelidad de socios y accionistas*, pp. 453-470; Fernando Rodríguez Artigas, *Algunas reflexiones sobre la crisis de la junta de las sociedades de capital*, pp. 471-494; José María Suso Vidal, *La suspensión “ante demandam” de acuerdos sociales*, pp. 495-511; Mauricio Troncoso Reigada, *Sobre la competencia para acordar la exclusión de un socio en derecho español de sociedades de capital*, pp. 513-526; José Antonio García-Cruces González, *Administradores sociales y administradores de hecho*, pp. 527-561; Marta Zabaleta Díaz, *Buen gobierno y sistema dual de administración. El debate en torno al consejo de vigilancia alemán*, pp. 563-594; Gaudencio Esteban Velasco, *La participación de los trabajadores en la sociedad privada europea. Una cuestión irresoluta*, pp. 595-629; Kiyohiko Kuroda (catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Nanzan en Japón, un centro docente de tercera categoría, pues en la encuesta de enero de 2012 de Webometrics Ranking of World Universities aparece la n.º 2.207 del mundo y viene precedida por más de un centenar de universidades del país del sol naciente), *En torno al nuevo diseño de los órganos de administración y de control de la sociedad anónima tras la última reforma del derecho societario japonés*, pp. 631-664, quien, gracias a Dios, advierte que «las

referencias a la bibliografía japonesa las reducimos a lo mínimo por razones de la escasez de la que aquí disponemos y también para evitar que se les susciten complicaciones a los lectores españoles al utilizar muchas palabras japonesas y su traducción» (p. 631); Carlos Górriz López, *El deber de lealtad de los administradores de las sociedades de capital (arts. 226 a 231 LSC)*, pp. 665-696; Cándido Paz-Ares Rodríguez, *Fundamento de la prohibición de los pactos de voto para el consejo*, pp. 697-717; Justino F. Duque Domínguez, *Situación actual del problema de la remuneración de los administradores de sociedad*, pp. 719-735; Francisco José León Sanz, *La retribución de los administradores y de los ejecutivos en caso de crisis de la empresa*, pp. 737-764; María Luisa Aparicio González y María Ángeles Cuscó Olivella, *La retribución de los consejeros en periodo de crisis financiera*, pp. 765-784; José Machado Plazas, *La naturaleza jurídica de la responsabilidad por las deudas sociales y la cuestión relativa a la aplicación retroactiva del artículo 367 LSC*, pp. 785-797, quien escribe «en homenaje y recuerdo al profesor Aníbal Sánchez Andrés, de quien recibí ayuda y consejo universitarios y a quien siempre recordaré como maestro del Derecho mercantil y ejemplo de sabiduría, honestidad académica y vocación universitaria» (p. 785); Jesús Quijano González, *El proceso de elaboración de la Ley sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles*, pp. 799-811; Luis Javier Cortés Domínguez y Adoración Pérez Troya, *La fusión de sociedades: concepto, naturaleza, supuestos y efectos*, pp. 813-852; José Antonio Gómez Segade, *Apunte sobre la fusión y los “contratos elásticos”*, pp. 853-864, que dedica una “Nota preliminar *in memoriam*”, resaltando que su 1.º) «primer contacto con Aníbal se produjo a finales de 1977 en unas oposiciones que, más allá de los resultados coyunturales de cada uno, pusieron los cimientos para una excelente relación académica y profesional» (p. 853), con una diferencia de dos años de edad, pues Gómez Segade nació el 27 de agosto de 1943, 2.º) sus raíces orensanas y 3.º) «el rigor rayano en la obsesión por el detalle con que realizaba todos sus trabajos» y además que «era exigente con todos, y en primer lugar consigo mismo, en el trabajo profesional y académico, y por eso mantenía unos estándares que a algunos pudieran parecer exagerados» (p. 853); Rafael Lara González, *Los efectos de las modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles sobre las ofertas públicas de adhesión al arbitraje institucional en materia de consumo*, pp. 865-899; José Miguel Embid Irujo, *Los grupos de sociedades en el código unificado de gobierno corporativo*, pp. 901-917; Pedro Portellano Díez, *La responsabilidad de los integrantes*

de los órganos de gobierno de las asociaciones empresariales, pp. 919-939; Aurora Campins Vargas, *Consideraciones en torno a la delimitación del ámbito de aplicación de la ley de sociedades profesionales. A propósito de algunas interpretaciones recientes*, pp. 941-968; María del Pilar Perales Viscasillas y Susana Pérez Escalona, *Disolución de pleno derecho por falta de adaptación a la ley de sociedades profesionales y protección de terceros*, pp. 969-989; José María Muñoz Planas y José María Muñoz Paredes, *El arbitraje en las sociedades profesionales*, pp. 991-1001; Santiago Hierro Anibarro, *Luces y sombras del proyecto Nueva Empresa*, pp. 1003-1018; Mercedes Vérguez, *Modificaciones del régimen de la sociedad cooperativa relativas a la constitución del capital social*, pp. 1019-1038; Juana Pulgar Ezquerro, *La pérdida de la condición de socio en el marco cooperativo: su baja y expulsión*, pp. 1039-1082; Juan Carlos Sáenz García de Alvizu, *La Ley de sociedades laborales de 1997: ante una reciente propuesta de reforma*, pp. 1083-1096; Ignacio Tirado Martí, *La conceptualización de los compartimentos en las Sicav*, pp. 1097-1123; María José Morillas Jarillo, *Entidades de base tecnológica universitarias: algunos aspectos de Derecho societario*, pp. 1125-1151; Andrés Recalde Castells, *Acotación del derecho de los mercados de "valores" e "instrumentos financieros" en tiempos de cambio (supervisión, transparencia y nuevos productos financieros)*, pp. 1155-1186; Guillermo Caballero Germain, *Contribución al estudio de la naturaleza jurídica de los valores anotados*, pp. 1187-1224; Agustín Madrid Parra, *Protección de los valores hipotecarios y crisis patrimoniales*, pp. 1225-1291; Alberto Javier Tapia Hermida, *La utilización de activos para la financiación de las pequeñas y medianas empresas en Europa y en Iberoamérica*, pp. 1293-1319; Fernando Juan Mateu, *La publicidad y difusión de la información relevantes en los mercados de valores*, pp. 1321-1359; Javier Valenzuela Garach, *Principales aspectos institucionales y funcionales de las empresas de servicios de inversión (tras la reforma de la Ley del Mercado de Valores por la Ley 47/2007, de 19 de diciembre, y el Real decreto 217/2008, de 15 de febrero)*, pp. 1361-1393; David Morán Bovio, *La cesión de créditos en "CARIT". Preámbulo y Título*, pp. 1395-1423; Fernando Sánchez Calero, *El deber de pasividad del órgano de administración ante la formulación de una opa*, pp. 1425-1469; Antonio Perdices Huetos, *Revocación y condición en el derecho de las ofertas públicas de adquisición*, pp. 1471-1529; Javier García de Enterría, *Las reglas del cómputo de los derechos de voto en el régimen de opa obligatoria*, pp. 1531-1568; Javier Juste Mencía, *Opas voluntarias*, pp. 1569-1598; Luis María

Miranda Serrano, *El control de contenido de los contratos entre empresarios o profesionales: últimos desarrollos normativos en favor de las Pymes*, pp. 1601-1643; Juan Sánchez-Calero, *El nuevo régimen de los servicios de pago en España*, pp. 1645-1660; Fernando Oleo Banet, *Algunas consideraciones en torno a la entrega de la venta con expedición*, pp. 1661-1671; Sylvia Gil Conde, *La posición jurídica de la agencia de viajes detallista en la distribución de viajes combinados*, pp. 1673-1715; Emilio M. Beltrán Sánchez, *La declaración de concurso de acreedores en la sociedad de liquidación*, pp. 1719-1749; María Luisa Muñoz Paredes, *Efectos del concurso del librador y del beneficiario sobre el cheque emitido*, pp. 1751-1772; Juan Luis Iglesias Prada, *Algunas consideraciones en torno al contrato de construcción naval en el Proyecto de la Ley General de la Navegación Marítima*, pp. 1775-1813, escrito «en recuerdo del excelente jurista y leal amigo que nos dejó un magistral estudio sobre la avería gruesa» (p. 1775); Rafael Illescas Ortiz, *Las claves de las reglas de Rotterdam*, pp. 1815-1827; Juan Luis Pulido Begines, *El problema de la identificación de los titulares de la explotación del buque: las sociedades navieras*, pp. 1829-1861 e Iñaki Zurutuza Arigita, *Las corporaciones de prácticos*, pp. 1863-1889.

[D]. Ver además Alberto Javier Tapia Hermida, *Aníbal Sánchez Andrés. In memoriam*, en *Revista iberoamericana del mercado de valores*, n.º 19 (2006), pp. 3-4; Aurelio Menéndez Menéndez, *Recuerdo de Aníbal Sánchez Andrés*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 261 (2006), pp. 852-857; Juan Carlos Sáenz García de Albizu, Fernando Oleo Banet y Aurora Martínez Flórez, *Recuerdo del profesor Aníbal Sánchez Andrés*, en *Revista de derecho de sociedades*, n.º 27 (2006), pp. 1-27.

[Semblanza ampliada sobre la escrita y publicada por Manuel J. Peláez, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza y Barcelona, 2012, vol. III (= tomo 4.º de la colección), pp. 511-515, № 3.039].

IGLESIAS PRADA, Juan Luis (1941-2011)

[A]. Nació en Sama de Langreo (Principado de Asturias) el 6 de noviembre de 1941 y falleció en Madrid el 11 de marzo de 2011. Conoció las primeras letras y cuentas a través de la enseñanza de las religiosas Dominicas de la Anunciada. Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Oviedo, donde se licenció y doctoró con Premio extraordinario. Disfrutó de diversas becas en España y en el extranjero que le permitieron visitar un selecto club de Universidades extranjeras de Italia (Bolonia y Roma La Sapienza) y de Alemania (Múnich y Bonn). Cautivado por la música, hizo la carrera de piano e, incluso, amplió su formación musical en Siena en la Accademia Musicale Chigiana en 1969 y 1970. Inició su carrera docente en la Universidad ovetense como profesor ayudante. Ingresó en el transformado cuerpo nacional de profesores adjuntos de Universidad por la Orden Ministerial de 1 de febrero de 1973 (BOE, 24 de marzo de 1973, n.º 72, p. 5821) y lo fue de la Universidad Autónoma de Madrid de Derecho Mercantil en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Por concurso oposición accedió a la plaza del extinto cuerpo de agregados de Universidad en la propia Universidad Autónoma de Madrid. Mediante concurso de acceso pasó a ser catedrático de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga, para recalar de nuevo como catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Autónoma madrileña hasta su fallecimiento.

[B]. Dio clases también en la Escuela Diplomática. Ejerció la abogacía con fruto considerable. Académico correspondiente de Legislación y Jurisprudencia, recibió, como no podía ser de otra forma, la Gran Cruz de la Orden de San Raimundo de Peñafort, a la vez que fue distinguido por la Embajada de la República Francesa como caballero de la Legión de Honor. Su nombre fue otorgado en 1983 al Colegio Público de Educación de Sama de Langreo. Acompañó a su maestro, Aurelio Menéndez Menéndez, en un alto cargo del Ministerio de Educación y Ciencia, mientras Menéndez estuvo al frente de la cartera en uno de los gobiernos presididos por Adolfo Suárez, desde el 7 de julio de 1976 al 4 de julio de 1977, en los momentos finales del sistema dictatorial en su tránsito hacia la democracia, una democracia de verdad, no una democracia orgánica como fue aquella en la que ejerció su cargo Juan Luis Iglesias Prada. Iglesias debería haberse negado por decencia a colaborar, esperando la llegada de momentos mejores.

[C]. Señalamos de entre sus publicaciones las siguientes: *Administración y delegación de facultades en la sociedad anónima*, Madrid, 1971; *En torno a la fórmula legal para la aceptación de la letra de cambio. (Notas para la historia de la codificación mercantil)*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 130 (1973), pp. 457-ss.; *Notas para el estudio del contrato de concesión mercantil*, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid, 1978, pp. 249-284; en colaboración con Aurelio Menéndez, *Código de las leyes marítimas*, Madrid, 1980; *La subrogación del asegurador en el seguro marítimo*, en *Revista Española de Seguros*, n.º 25 (1981), pp. 19-37, que publica la ponencia que presentó al Seminario Iberoamericano de Seguro Marítimo, celebrado en Madrid en octubre de 1980; con Aníbal Sánchez Andrés, *Perfiles generales de la crisis de la Banca española contemporánea*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 171 (1984), pp. 47-77, que fue la ponencia presentada a un encuentro hispano-italiano celebrado en Portofino, sobre *La disciplina de la insolvencia de Banca en Italia y España*, celebrado en 1983; *El libramiento de la letra de cambio*, en *Derecho cambiario. Estudios sobre la Ley cambiaria y del cheque*, Madrid, 1986, pp. 385-448; *Las ayudas estatales en la legislación española sobre protección de la competencia*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 179-180 (1986), pp. 143-156, que constituyó una lección dictada en Santander, durante un curso de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo; con Aurelio Menéndez, *Código de las leyes económicas y mercantiles*, Madrid, 1988; *Aproximación al estudio de las sociedades de capital-riesgo*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 191 (1989), pp. 45-66; *Reflexiones sobre la Tercera Directiva de la C.E.E. en materia de seguro de responsabilidad civil automovilística*, en *Revista española de Seguros*, n.º 65 (1991), pp. 47-70 y en *Derecho mercantil de la Comunidad Europea. Estudios en homenaje a José Girón Tena*, Madrid, 1991, pp. 603-624; *Las entidades bancarias y la distribución del seguro. (Algunas reflexiones sobre la nueva disciplina de la mediación de seguros)*, en *Estudios de Derecho Bancario y Bursátil. Homenaje a Evelio Verdura y Tuells*, Madrid, 1994, vol. II, pp. 1249-1281; *Sobre el aumento del capital por compensación de créditos*, en *Anales de la Academia Matritense del Notariado*, tomo XXXIII (1994), pp. 203-248, que recoge una conferencia suya pronunciada en la Academia Matritense del Notariado el 28.I.1993; *Los órganos sociales en el Anteproyecto de Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada*, en *Revista crítica de derecho inmobiliario*, año LXX, n.º 620 (enero-febrero 1994), pp. 183-198; en colaboración con Manuel Lobato García-Miján, *Sobre la protección*

de los descubrimientos genéticos, en *El derecho ante el Proyecto Genoma Humano*, Bilbao, 1994, vol. II, pp. 265-ss.; *La Sociedad Unipersonal y el Proyecto de Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada*, en *La Reforma de la Sociedad de Responsabilidad Limitada*, obra coordinada por Rafael Bonardell Lenzano, Javier Mejías Gómez y Ubaldo Nieto Carol, Madrid, 1994, pp. 907-939; *El Proyecto de Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada y la empresa familiar*, en *Revista General de Derecho*, n.º 596 (1994), pp. 5417-ss.; *La renuncia al cargo de auditor de cuentas: circunstancias justificativas y consecuencias jurídicas de la renuncia*, en *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, Valencia, 1995, vol. II, pp. 1759-1779 y antes en *Revista crítica de derecho inmobiliario*, año LXX, n.º 623 (julio-agosto 1994), pp. 1501-1519; *La protección jurídica de los descubrimientos genéticos y el Proyecto Genoma Humano*, Madrid, 1995, 173 pp., libro que se ocupó de comentar muy elogiosamente Manuel Casero Mejías, en *Revista crítica de derecho inmobiliario*, año LXXI, n.º 630 (1995), pp. 1907-1911; *El contrato de futuros financieros. Una síntesis de su caracterización y régimen jurídico*, en *Los mercados españoles: opciones y futuros financieros*, Madrid, 1995, pp. 229-258; *La patentabilidad de los genes humanos*, en *Revista de Derecho y Genoma Humano*, n.º 3 (1995), pp. 105-126; *La duración del cargo de auditor. Consideraciones críticas*, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Madrid, 1996, vol. II, pp. 1895-1924 y en *Revista de Derecho de Sociedades*, n.º 3 (1994), pp. 11-34; *La protección jurídica de los descubrimientos genéticos*, en *La patente farmacéutica*, Madrid, 1996, pp. 197-ss.; *Disposiciones generales y principios básicos en el Acuerdo sobre ADPIC*, en *Los derechos de propiedad intelectual en la Organización Mundial del Comercio. El acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio*, Madrid, 1997, vol. I, pp. 119-132 y además la presentación de dicha obra, en pp. 15-20, que el propio Iglesias Prada se ocupó de coordinar; *La sociedad de responsabilidad limitada unipersonal*, en *Tratado de la sociedad limitada*, Madrid, 1997, pp. 999-1044; con José Massaguer Fuentes, *Acerca de determinados efectos de los acuerdos de compensación contractual o acuerdos de "netting"*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 231 (1999), pp. 127-166; *Algunas orientaciones para la reforma del ordenamiento marítimo*, en *La reforma de la legislación marítima*, Pamplona, 1999, pp. 137-144; *Disciplina en materia de normas de conducta en los mercados de valores*, en *Contratación mercantil*, Madrid, 1999, pp. 93-118; con Emilio M.

Beltrán Sánchez, *A propósito de la propuesta y del informe justificativo relativos a las modificaciones estatutarias: viejas y nuevas ideas*, en *Libro Homenaje a Fernando Sánchez Calero*, Madrid, 2002, vol. II, pp. 2247-2275; Aurelio Menéndez, *maestro universitario*, en *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 8 (2003), pp. 241-246; *Sobre el reforzamiento de los recursos propios básicos de las cajas de ahorros. Cuotas participativas y participaciones preferentes*, en *Perspectivas del Sistema Financiero*, n.º 81 (2004), pp. 45-78; con Alberto Vaquerizo Alonso, *Sobre la subordinación legal en el concurso de los créditos pertenecientes a las personas especialmente relacionadas con el deudor*, en *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Madrid, 2005, en el vol. IV; con José Massaguer Fuentes, *Los efectos del concurso en relación con los acuerdos de compensación contractual*, en *Anuario de Derecho Concursal*, n.º 8 (2006), pp. 549-592; con José Cándido Paz-Ares Rodríguez, *Obligaciones convenibles y exclusión del derecho de suscripción preferente*, en *Revista crítica de derecho inmobiliario*, año LXXXIII, n.º 700 (marzo-abril 2007), pp. 533-569; *Algunas reflexiones sobre la responsabilidad de administradores y directivos de personas jurídicas en el marco regulatorio de los mercados financieros*, en *Estudios de Derecho del mercado financiero. Homenaje al profesor Vicente Cuñat Edo*, Valencia, 2010, pp. 129-150 y *Algunas consideraciones en torno al contrato de construcción naval en el proyecto de Ley General de Navegación Marítima*, en *Estudios de Derecho Mercantil. En memoria del profesor Aníbal Andrés Sánchez*, Madrid, 2010, pp. 1775-1813.

[D]. Su currículum pone de manifiesto: 1.º) Era asturiano y de su pueblo (Sama de Langreo), madrileño de adopción. 2.º) No hemos podido localizar ni una sola publicación suya en ninguna lengua culta distinta del castellano (francés, alemán, inglés o italiano). 3.º) Da la impresión de que nunca publicó en revistas alemanas, francesas, inglesas, belgas, holandesas, suizas, inglesas o norteamericanas. Todo lo que se ha podido descubrir suyo está editado en España. Es posible que, en alguna ocasión, haya publicado algo en algún país del segundo mundo latinoamericano hispanoparlante.

[D]. Bibliografía: Graciano García, *La humilde grandeza de Juan Luis Iglesias Prada*, en *El País*, 13 de marzo de 2011, quien señala como virtud principal el saberse situar en un segundo plano y advierte que «en unos tiempos en que con frecuencia triunfan la insignificancia, la codicia, la vanidad, y quiebran las más elementales normas éticas, nos queda el ejemplo de personas que,

como Juan Luis, nos enseñan con su vida el irrenunciable camino de la dignidad... nada de lo humano le fue ajeno a este jurista que siempre entendió el Derecho como una disciplina encaminada a la equidad y a garantizar un territorio moral en que, como nos enseñó Cervantes, nadie fuese más que nadie por la cuna o por los privilegios, por la determinación de la casualidad o por el volumen de la voz». El comunicado oficial del despacho de abogados Uría-Menéndez es sumamente explícito: «Era socio fundador, secretario del consejo y por encima de cualquier título alma máter de este despacho, amigo entrañable, compañero leal, discípulo fiel y predilecto de don Aurelio [Menéndez] y maestro de generaciones de universitarios, al tiempo que referente de jóvenes abogados de Uría-Menéndez durante más de treinta años» (Ver P. Rubiera, *El jurista Juan Luis Iglesias Prada muere súbitamente en Madrid a los 69 años*, en *El País*, 13 de marzo de 2011). Ignacio Arroyo en los obituarios de *La Vanguardia*, de qua vid. *Juan Luis Iglesias Prada. La bondad en la sombra*, 16 de marzo de 2011, detalla que era «bondadoso con discreción, optimista sin riesgo, trabajador siempre alegre, escritor y orador huérfano de pedantería, profesor sin presunción, ha sabido seguir y aconsejar a su maestro en la cátedra, en la profesión, en la academia y en la política» (ver al respecto en línea en <http://enmemoria.lavanguardia.com/obituarios/juanluisiglesias.html>). Consultar, por otro lado, Aurelio Menéndez Menéndez, *Recuerdo del Profesor Juan Luis Iglesias Prada*, en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 280 (2011), pp. 5-16, y del propio Menéndez y Menéndez igualmente *In memoriam: Prof. Juan Luis Iglesias Prada*, en *Revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, n.º 22 (2010), pp. 6-7.

[Semblanza ampliada sobre la escrita y publicada por Manuel J. Peláez, en *Diccionario crítico de juristas españoles, portugueses y latinoamericanos (hispánicos, brasileños, quebequenses y restantes francófonos)*, Zaragoza y Barcelona, 2012, vol. III (= tomo 4.º de la colección), pp. 264-266, № 2.676].

Índice

I. NOTAS SOBRE LA HISTORIA RECIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO A TRAVÉS DE SUS ACTIVIDADES JURÍDICAS Y ECONÓMICAS, por *Patricia Zambrana Moral* (pp. 3-56).

1. Informar y manifestar su opinión en todos los estudios que se realicen para la reforma, modificación o mejora de cualquier aspecto de una disciplina de tanta importancia como es la del Derecho Marítimo.

2. Estudiar y promover la actualización y divulgación del Derecho Marítimo en general, y en particular, la reforma del Derecho Marítimo en el Estado español.

3. Fomentar el recurso a la solución arbitral de los asuntos y controversias marítimas.

4. Cooperar con las Administraciones de Fomento y Justicia y con otras instituciones para el mejor desarrollo de las regulaciones que afectan tanto al Derecho Marítimo como al Derecho Portuario.

II. ALGO MÁS SOBRE LA HISTORIA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO, EL DERECHO MARÍTIMO Y EL ECOTURISMO, por *Cristina Castillo Rodríguez, Manuel J. Peláez y María del Carmen Amaya Galván* (pp. 57-75).

III. SOBRE LA HISTORIA JURÍDICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO EN SU DIMENSIÓN TRANSNACIONAL, por *María Encarnación Gómez Rojo* (pp. 77-94).

IV. NUEVAS PERSPECTIVAS SOBRE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO Y EL ECOTURISMO, JUNTO A LA PERIMETRACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, por *Manuel J. Peláez, Cristina Castillo Rodríguez y María del Carmen Amaya Galván* (pp. 95-120).

V. APÉNDICES A, B, C, por *Manuel J. Peláez, María Encarnación Gómez Rojo, María del Carmen Amaya Galván y Cristina Castillo Rodríguez* (pp. 121-151).

A) CORRESPONDENCIA

1. Carta de Walter Hasche, Presidente de la Asociación de Derecho Marítimo de la República Federal de Alemania, a los miembros del Comité Marítimo Internacional (Hamburg, June 1973) (p. 121).

2. Carta de José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, a Albert Lilar, Presidente del Comité Marítimo Internacional (Madrid, 21 de marzo de 1974) (*p.* 122).
3. Carta de José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y catedrático de Derecho Internacional Público, a Albert Lilar, Presidente del Comité Marítimo Internacional (Madrid, 27 de marzo de 1974) (*p.* 122).
4. Carta Pelegrín de Benito Serres a Pedro Lamet Orozco (Madrid, 12 de marzo de 1981) (*pp.* 122-123).
5. Carta de José Luis Esteva de la Torre, Consejero y Director General de la Nacional Hispánica Aseguradora, S. A., a José Luis de Azcárraga, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 23 de marzo de 1981) (*p.* 123).
6. Carta de Pedro Lamet Orozco a José Luis Azcárraga Bustamante, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 23 de marzo de 1981) (*p.* 124).
7. Carta de Fernando Sánchez Calero a Álvaro Delgado, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 10 de agosto de 1984) (*p.* 124).
8. Carta de José Luis de Azcárraga, Catedrático de Derecho internacional y Ministro Togado de la Armada, a Álvaro Delgado, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 5 de septiembre de 1984) (*pp.* 124-125).
9. Carta de José Girón Tena, Catedrático de Derecho Mercantil, a José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 14 de julio de 1987) (*p.* 125).
10. Carta de José Luis Goñi a Fernando Ruiz-Gálvez López de Obregón (Madrid, 6 de julio de 1987) (*pp.* 125-126).
11. Carta de Francesco Berlingieri a José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Génova, 10 de febrero de 1988) (*pp.* 126-127).
12. Carta de José Luis Goñi, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al magistrado del Tribunal Supremo José Luis Albacar Medina (Madrid, 6 de junio de 1989) (*p.* 127).
13. Carta de Aurelio Menéndez y Menéndez a José Luis Goñi Etchevers (Madrid, 8 de junio de 1989) (*pp.* 127-128).
14. Carta de Nicholas J. Healy, Chairman of the Nominating Committee, a los presidentes de las Asociaciones Marítimas Nacionales (New York, 18th November 1993) (*p.* 128).
15. Carta de Rafael Illescas Ortiz, Catedrático de Derecho Mercantil y Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Ministro de Justicia Juan Alberto Belloch Julbe (Madrid, 9 de diciembre de 1993) (*pp.* 128-130).

16. Carta de M. J. Pulham, Director de la Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Limited, a Miembros de la Asociación en España, Portugal y los países de Centro y Sudamérica (Madrid, 26 de mayo de 1994) (*pp.* 130-131).
17. Carta de Simón Viñals, Concejal de Salud Pública y Presidente del Patronato de Turismo, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 2 de noviembre de 1994) (*pp.* 131-132).
18. Carta de José María Alcántara y Guillermo Giménez de la Cuadra, Vicepresidentes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, y asociados del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Marítimo (Madrid, 28 de febrero de 1995) (*pp.* 132-135).
19. Carta de R. Roland, Presidente de la Asociación Belga de Derecho Marítimo, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Antwerp, 15th May 1995) (*pp.* 135-136).
20. Carta de José María Alcántara, de Abogados Marítimos y Asociados, a Rafael Illescas Ortiz, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (Madrid, 7 de junio de 1995) (*p.* 136).
21. Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Presidente del Consejo General de la Abogacía Española (Madrid, 14 de agosto de 1996) (*p.* 137).
22. Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Comisario europeo Neil Kinnock (Madrid, 20th August 1996) (*pp.* 137-138).
23. Carta de Rafael Illescas, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, al Secretario de Estado para las relaciones con la Unión Europea (Madrid, 22 de agosto de 1996) (*p.* 138).
24. Carta de Ramón de Miguel, Secretario de Estado de Política Exterior y para la Unión Europea del Ministerio de Asuntos Exteriores, a Rafael Illescas, comunicándole, entre otras cosas que, “debido a compromisos adquiridos previamente”, no acudirá a la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla (Madrid, 16 de septiembre de 1996) (*pp.* 138-139).
25. Carta circular del Barón Delwaide, administrador del Comité Maritime International, sobre la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla (Antwerp, 25th September 1996) (*p.* 139).
26. Carta de Antoni Negre i Villavecchia, Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, a Rafael Illescas (Barcelona, 30 de septiembre de 1996) (*pp.* 139-140).
27. Carta del Comisario europeo Karel Van Miert a Rafael Illescas Ortiz, comunicándole que sus muchas ocupaciones le impedirán

asistir a la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla (Brussels, 1 October 1996) (p. 140).

28. Carta de Víctor González Muñoz, Director del Gabinete del Ministro de Fomento, el inefable Rafael Arias-Salgado Montalvo, comunicándole a José María Alcántara, que al Ministro “no le es posible atender” su solicitud de una entrevista y que no clausurará la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla. Le remite al Director General de la Marina Mercante (Madrid, 25 de octubre de 1996) (pp. 140-141).

29. Carta de Hans-Christian Albrecht a José M. Alcántara, agradeciéndole que le invitase a participar en la Conferencia Internacional a celebrar en Sevilla, pero manifestándole que sus muchas ocupaciones le impedirían participar en la misma y desplazarse a España (Hamburg, 29th October 1996) (p. 141).

B) ESTATUTOS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO (aprobados en la Asamblea General Extraordinaria de 30 de mayo de 1985) (pp. 142-149).

C) NORMAS ELECTORALES DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO APROBADAS EN 1989 (pp. 150-151).

VI. APÉNDICES D, E y F. Semblanzas de tres miembros destacados de la Asociación Española de Derecho Marítimo fallecidos:

D) Fernando Sánchez Calero (1928-2011), por *Manuel J. Peláez* (pp. 152-167).

E) Aníbal Sánchez Andrés (1941-2006) por *Manuel J. Peláez* (pp. 168-176).

F) Juan Luis Iglesias Prada (1941-2011), por *Manuel J. Peláez* (pp. 177-181).